

Verein
Seglerhaus
am
Wannsee
1867



VSaW Seglerhaus-Brief 2015/1

MARINE
POOL 
SPIRIT OF THE OCEAN

Offizieller Bekleidungspartner
Sailing Team Germany



VSAW Sonderkonditionen beim „Offiziellen Bekleidungspartner“ Sailing Team Germany

Der VSAW ist Mitglied des STG e.V. und als Förderer des STG kommen Sie in den Genuss von besonderen Einkaufskonditionen bei Marinepool.

Mit dem Code **DEAL_stg_15** erhalten Sie auf www.marinestore.de und im www.stg-store.de **15% Rabatt** auf nicht bereits reduzierte Marinepool Artikel. Gerne stehen wir Ihnen auch im Marine Store 2000 in München und nach Terminabsprache in unseren Showrooms Hamburg oder München zur Verfügung.

Photo: Magnus Västberg

Liebe Clubmitglieder!



Die Saison ist im vollen Gange, unsere Spitzensegler, zuallermeist Globalplayer, haben EUROSAF- und Weltcups schon hinter sich, aber auch noch vor sich. Nicht bei allen lief es unbedingt nach Wunsch, aber das ist nun einmal ein Phänomen, was der Sport immanent in sich birgt. Herzlichen Glückwunsch denen, deren Zielstellungen in Erfüllung gegangen sind. Das gilt insbesondere für unser 470er Damen-Duo **Annika Bochmann / Marlene Steinherr**. Trotz nicht gerade idealer Voraussetzungen, nach Neubildung der Crew nur noch mit dem Kaderstatus „Trainingsgruppe“ ausgewiesen – also eigentlich ohne, gaben sie nicht auf und wurden belohnt! Nach Abschluss der Qualifikation beim Weltcup in Hyères steht fest, dass sie Deutschland bei den vorolympischen Regatten im August in Rio de Janeiro vertreten werden.

Herzlichen Glückwunsch auch an **Hubert Hirschfeld**, der nach seiner Weltumsegelung mit seiner „CHIKA-lu“ wieder in heimischen Gefilden gelandet ist und nun auch wieder öfter im Seglerhaus anzutreffen sein wird.

Zu den Aktivitäten mit Premieriencharakter im Clubhaus zählt der neu ins Leben gerufene „Seglerhaus-Ball“. Nach anfangs zögerlichem Interesse wurde er dann doch das, was seine Initiatoren als Idee vor Augen hatten – ein weiterer gelungener Baustein im Gefüge der gesellschaftlichen Aktivitäten im Rahmen unseres Clublebens. Zusammen mit dem traditionellen Sommerfest mit dem Potsdamer Yacht Club im Juli, für das in diesem Jahr der VSaW verantwortlich zeichnet, bildet er die Highlights des gesellschaftlichen Lebens in der hellen Jahreszeit.

Zu den sportlichen Höhepunkten, die unser Club in diesem Jahr in Verantwortung mit und allein zu organisieren hat, gehören tradi-

tionsgemäß die Kieler Woche und am heimatlichen Wannsee der Augustevent der 1. und 2. Segel-Bundesliga, die IDJM der 420er und die Internationalen Deutschen Meisterschaften der Skiff-Klassen 29er, 49er und 49er FX im Oktober. Allen daran Beteiligten sowie auch denen, die den dreizehn übrigen Regatten in Regie des VSaW den organisatorischen Hintergrund geben, sei von dieser Stelle ein herzliches Dankeschön für ihren Einsatz gesagt.

Ich möchte mich an dieser Stelle auch in diesem Jahr sehr herzlich bei dem Redaktionsteam des Seglerhaus-Briefes unter Leitung von **Harald Koglin** für die geleistete Arbeit bedanken.

Uns allen wünsche ich noch eine erlebnisreiche Segelsaison 2015.



Mit herzlichen Grüßen

Ihr
Dr. Andreas Pochhammer



JOSWIG & PARTNER **IMMOBILIEN BERLIN**

Ihr persönlicher Partner bei Kauf oder Verkauf von Immobilien



100 Jahre
von Existenz für Berlin

Auszug aus unserem Immobilienangebot:







Bernhard Joswig
Freier Sachverständiger
für die Bewertung von Immobilien
Tel. (030) 3714368
Mobil 0177 3714368

Besuchen Sie uns auch im Internet unter:
www.joswig-immobilien.de

Inhalt

Vorwort	1	Fahrtensegeln	
Aktuelles		Frank Westendorf: Stettin-Lofoten und zurück	26
Regattatermine 2015	4	Gisela Müller-Plath: Allein mit der Mary Read	32
Termine Verein 2015	5	Peter Lühr: Reisetagebuch der SY „Freya“	41
Impressum	6		
Neuaufnahmen	7		
VSaW-News:		WANNSEEATEN	
Erfolge und Ehrungen für 2014: Rennsegeln/Fahrtensegeln	8/9	Winteraktivitäten – im Süden	56
Unser Hafen	10	Kiten auf dem Stettiner Haff	59
Mitgliederversammlungen	11	Jugendseglertreffen 2015	60
Der heiße Herbst im VSaW	12	Jugendhauptversammlung 2015	61
AUDI Q7 für den VSaW	13	WANNSEEATEN-Stiftung	62
CHIKA-lu	14	Oster-Trainingslager	63
		Die Frühjahrsregatten	65
Regattasegeln		Clubgeschehen	
47. World Military Games	16	Berliner Amateursport-Preis 2015	68
2015 FD Worlds	16	Das Frühjahr 2015 im VSaW	69
2015 Midwinter Series	17	Historisches:	
ISAF World Cups: Miami, Hyères	18	Dr. Werner Schrank: Meine liebste Nebenbeschäftigung	74
North American Championship 2015	19	„THEATER IM PALAIS“ im Seglerhaus	79
420er und 470er Carnival Race	20	Einladung zum Sommerfest 2015	80
Drachen-Events im Frühjahr: Cannes, San Remo	21		
505er Weltmeisterschaft	22		
46. Trofeo S.A.R. Princesa Sofia	23		
Finn-Dinghy EM	24		

Regattatermine 2015



Aktuelles

8. Yardstick Fr., 3. Juli

9. Yardstick Fr., 10. Juli

Edelholz-Regatta

Sa., 11. + So., 12. Juli

WENTZEL-Pokal

Do., 16. Juli

10. Yardstick Fr., 17. Juli

Clubmeisterschaft

Sa., 18. + So., 19. Juli

11. Yardstick Fr., 24. Juli

Segel-Bundesliga

Fr., 21. – So., 23. August

12. Yardstick Fr., 28. August

13. Yardstick Fr., 4. September

Commodore-Cup

Sa., 5. September

14. Yardstick Fr., 11. September

Seglerhaus-Preis

Sa., 12. + So., 13. September

15. Yardstick + Siegerehrung

Fr., 18. September

Raubritter-Pokal u.a.

Fr., 25. – So., 27. September

IDJM 420er

Mi., 30. Sept. – So., 4. Okt.

Lawuse-Preis

Do., 15. + Fr., 16. Oktober

IDM 29er, IDM 49er/FX

Mi., 22. – So., 25. Oktober

Joachim-Hunger-Gedächtnis-Preis

VSaW/PYC

Sa., 24. + So., 25. Oktober

Jahresausklang

Fr., 6. – So., 8. November

25. Opti Eis-Cup

So., 15. November

Stand: 1. 7. 2015. Änderungen vorbehalten.

Der VSaW dankt seinen Sponsoren und Service-Partnern:



Berliner
Volksbank



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Audi
Berlin GmbH

Termine Verein 2015



Sommerfest VSaW/PYC
Sa., 18. Juli

Theater im Palais
Do., 12. November

Putenessen
Sa., 5. Dezember

Absegeln
Sa., 10. Oktober

Bußtagsversammlung
Mi., 18. November
19.00 Uhr

**WANNSEEATEN
Weihnachtsfeier**
So., 13. Dezember

Aufslippen
Mi., 11. + Do., 12. November

Gartenzweg (Skatrunde)
Fr., 20. November
19.00 Uhr

Silvester-Party
Do., 31. Dezember



Wir trauern um:

Elisabeth Ryll

Verstorben am 23. Mai 2015 kurz vor Vollendung ihres 96. Lebensjahres; Mitglied seit 1971

Ursula Kohn

Verstorben am 5. April 2015 im Alter von 91 Jahren; Mitglied seit 1976

Dr. Wolfgang Schmidt

Verstorben am 19. März 2015 im Alter von 82 Jahren; Mitglied seit 1975

Edith Baumgarten

Verstorben am 4. Februar 2015 im Alter von 88 Jahren; Mitglied seit 1962

Verein Seglerhaus am Wannsee e.V.

Am Großen Wannsee 22-26, 14109 Berlin
DSV-Nr.: B-044
www.vsaw.de
www.facebook.com/vsaw.berlin

Vorstand:

Dr. Andreas Pochhammer	Vorsitzender
Ulrike Schümann	Stellv. Vorsitzende
Peter Freiberger	Schatzmeister
Prof. Dr. Karl-Peter Nielsen	Wirtschaftsobmann
Lars Oeverdick	Jugendleiter

Ältestenrat:

Anнемieke Bayer	Vorsitzende
-----------------	-------------

Sekretariat:

Frank Butzmann
Heike von Emden
Tel.: 030/805 20 06 Fax: 030/805 11 56
vsaw@vsaw.de

Öffnungszeiten des Büros:

Mo, Di, Do, Fr: 10-15 Uhr
Mi: 13-18 Uhr

Medien-Obmann:

Harald Koglin Tel.: 030/817 77 33
medien-obmann@vsaw.de

Ressorts:

Werft:

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

Hafenmeister:

Andreas Schlitter Tel.: 033203 885 845
Fax: 033203 885 824

Thomas Maschkiwitz Tel.: 03328 331 22 90
Fax: 03328 351 53 95

hafenmeister@vsaw.de

Jugendtrainer:

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

Marlene Steinherr Tel.: 030/80 60 26 67
marlene.steinherr@vsaw.de

Geselligkeitskommission:

Franziska Pochhammer, Constanze von Kettler
geselligkeit@vsaw.de

Casino:

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

Hausmeister:

Ehepaar Shah Tel.: 030/805 57 77

Bankverbindungen:

Berliner Volksbank

IBAN: DE39 1009 0000 2304 9530 07
BIC: BEVODEBB

Konto für Regatten und Veranstaltungen:

Berliner Volksbank

IBAN: DE63 1009 0000 1867 0000 00
BIC: BEVODEBB

Konten der Jugendabteilung:

Berliner Volksbank

IBAN: DE92 1009 0000 2304 9530 23
BIC: BEVODEBB

Konto der WANNSEEATEN-Stiftung Berlin:

Berliner Sparkasse / Landesbank Berlin AG

IBAN: DE53 1005 0000 6016 0761 61
BIC: BELADEBE

Zweck: *Spende in den Stiftungsstock*

Verbände:

Deutscher Segler-Verband:

Gründgensstr. 18 Telefon: 040/63 20 09 0
22309 Hamburg Telefax: 040/63 20 09 28
info@dsv.org

Berliner Segler-Verband e.V.:

Jesse-Owens-Allee 2 Telefon: 030/30 83 99 08
14053 Berlin Telefax: 030/30 83 99 07
info@berliner-segler-verband.de

Impressum:

Redaktion: Harald Koglin

Gestaltung: Pusch Grafik Design

Titelbild: © Wulff Kaethner

Druck: Laserline Berlin

Der Ältestenrat hat die folgenden Damen und Herren aufgenommen:

am 3. Dezember 2014



Andreas Gomoll
Außerordentliches Mitglied
Paten:
Günter Kring und
Daniel Diesing



Iris Löhde
Familienmitglied



Dr. Günter Koch
Außerordentliches Mitglied
Paten:
Peter Freiberger und George
Brenninkmeijer



Burkhard Vorschulze
Außerordentliches Mitglied
Paten:
Bernd Schreiber und
Thomas Krahl



Kai Löhde
Außerordentliches Mitglied
Paten:
Ulrike Schümann und
Dr. Dirk Pramann



Regina Vorschulze
Familienmitglied

am 5. März 2015



Kirstie Smeaton
Außerordentliches Mitglied
Paten:
Hendrik Kadelbach und
Henri de Bokay



Dr. Martina Kloepfer
Außerordentliches Mitglied
Paten:
Norbert Peter und
Andreas Schlitter



Dr. Jörg Büsselberg
Außerordentliches Mitglied
Paten:
Lars Oeverdick und
Tobias Voigt



Dr. Albrecht Kloepfer
Familienmitglied



Prof. Dr. Michael Stuke
Außerordentliches Mitglied
Paten:
Annemieke Bayer-de Smit
und Peter Rieck



Dr. Frank Kiesewalter
Außerordentliches Mitglied
Paten:
Petra Niemann-Peter und
Ulli Blumeyer

Erfolge und Ehrungen für 2014

Rennsegeln

Auf der Liste der auf der letzten Bootsmesse in Berlin zu Ehrenden standen viele Namen von Aktiven des VSaW. Über ihre Erfolge war im letzten Seglerhaus-Brief bereits ausführlich berichtet worden. Nicht alle konnten persönlich da sein. Für sie nahm stellvertretend unser Vorsitzender **Dr. Andreas Pochhammer** auch in Anwesenheit von **Annemieke Bayer** die Ehrengaben entgegen.

Hier noch einmal die Zusammenfassung der Erfolge:

Internationale Deutsche Meisterschaften Olympische Klassen

470er: 2. Platz **Jan-Jasper Wagner / Dustin Baldewein**
49er: 2. Platz **Fabian Graf**
Finn: 2. Platz **Phillip Kasüske**

Internationale Deutsche Meisterschaften der Nicht-Olympischen Klassen

Drachen: 3. Platz **Frank Butzmann**

Junioren-Europameisterschaften

470er w: 3. Platz **Frederike Loewe / Anna Markfort (JSC)**
Finn: 3. Platz **Phillip Kasüske**

Europameisterschaften

Drachen: 1. Platz **Markus Wieser**
29er: 2. Platz **Muriel Schröder (noch für PYC) /
Lea Tessa Einbrodt** in der Damenwertung

Weltmeisterschaften

Starboot: 1. Platz **Robert Stanjek / Frithjof Kleen**

Deutsche Meisterschaft der 1. Segel-Bundesliga

3. Platz Verein Seglerhaus am Wannsee mit den Teammitgliedern:
**Julian Bergemann, Frank Butzmann, Fabian Graf, Carlo Jurth, Hendrik Kadelbach,
Kathrin Kadelbach, Malte Kamrath, Jan Kowalski, Petra Niemann-Peter, Max Popken,
Nils Schröder, Ulrike Schümann und Jens Steinborn**

Bei der Ehrung der besten Berliner Opti-Segler 2014

durch die DODV / Region Berlin wurde **Julia Büsselberg** für ihre erfolgreiche Teilnahme an der Opti-EM 2014 geehrt.

Sven Schneider erreichte unter den Berliner Top 10 der Opti A-Rangliste den 7. Platz.

Unter den Top 10 der Berliner Opti B-Rangliste kamen die WANNSEEATEN **Catharina Schaaff** auf den 3. Platz und **Klara Pape** auf den 10. Platz.

Berliner Jugendmeisterschaft in der 420er-Klasse

Paul Feldhusen und **Leon Goepfert** wurden für ihren Titelgewinn bei der Berliner Jugendmeisterschaft in der 420er-Klasse ausgezeichnet.

Fahrtensegeln

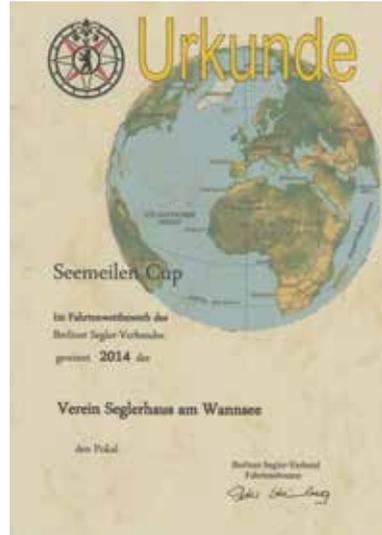
Seemeilen-Cup für den VSaW

Peter Lühr und Jytte Sjødt haben es wieder geschafft, den „Seemeilen-Cup“ für den VSaW zu gewinnen.

Auf dem **Fahrtensegler-Abend des Berliner Segler-Verbandes** im Frühjahr wurde bei der Preisverteilung für die Fahrtswettbewerbe 2014 des BSV in den Bereichen Hochsee, See, Küste und des Punktewettbewerbes dieser Cup an den VSaW übergeben.

Der Seemeilen-Cup – gestiftet vom BSV – geht an denjenigen Verein, von dem maximal drei Fahrtensegler die größte Strecke auf See gesegelt haben.

Peter Lühr hat dabei allein mehr Seemeilen auf seiner Reise – von Frankreich über die Nordsee, die Ostsee nach St. Petersburg und dann weiter binnen durch Russland ins Nordmeer, weiter um das Nordkap herum zurück Richtung Heimat mit dem Ziel Neustadt in Holstein – gesegelt als andere zusammen, was den Ausschlag für die Entscheidung der Jury gegeben hat.



Commodore-Preis – wieder für Peter Lühr und Jytte Sjødt

Im März 2015 verlieh in Berlin die **Kreuzer-Abteilung des DSV** die Preise und Medaillen für besondere Leistungen beim Fahrtensegeln.

Dabei wurden **Peter Lühr und Jytte Sjødt** erneut mit dem Commodore-Preis ausgezeichnet – dieses Mal für die bereits oben beschriebene Reise mit der FREYA ‚Rund Skandinavien‘, bei der sie mit wechselnden Crews über 5.000 sm im Heckwasser ließen.

Die Jury der Kreuzer-Abteilung zeigte sich beeindruckt von der navigatorischen und sportlichen Leistung und ehrte Peter Lühr zusätzlich auch mit einer **Goldmedaille im Seesegeln**.

Bronzemedaille für Gisela Müller-Plath

Frau **Prof. Dr. Gisela Müller-Plath** wurde für ihre Einhandreise in den deutschen Küstengewässern ‚Rund Rügen‘ auf ihrer MARY READ mit einer **Bronzemedaille** ausgezeichnet.

Beide Reisen sind ausführlich später im Heft in der Sektion „Fahrtensegeln“ beschrieben.

Unser Hafen

Liebe Mitglieder,

viele unserer Liegeplatznutzer haben zu Beginn der Saison eine Veränderung erfahren. Angesichts einer erfreulich hohen Nachfrage nach Liegeplätzen mussten wir die Ausnutzung optimieren. Gezahlt wird pro Liegeplatz nach der genutzten Fläche – Länge mal Breite eines Schiffes. Somit waren auch einige Schiffe in Boxen, die an sich zu groß waren für das jeweilige Schiff.

Durch Neuaufnahmen mit Schiffen, aber auch durch Käufe unserer Mitglieder, gab es für dieses Jahr einen größeren Bedarf an großen Liegeplatzboxen im Hafen. Im Ergebnis haben wir insgesamt 30 Schiffe verlegen müssen, um alle unterzubringen. Das war nicht immer einfach, und deshalb an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an die Flexibilität aller Beteiligten.

Es ist ja vieles zu berücksichtigen, u.a. auch, ob es einen Seitensteg gibt, um auf sein Schiff zu gelangen. Für manch einen ist das schon wichtig, denn wir haben ältere, aber immer noch aktive Segler in unseren Reihen. Das ist anerkennenswert, wenn man im tw. hohen Alter immer noch aktiv den Segelsport ausübt. Ein Mitglied unter uns macht das schon über 40 Jahre!

Der Wirtschaftsausschuss geht nun die Sanierung unsere Opti-Wiese an. Hier soll die Kuhle beseitigt werden und die Wiese so „befestigt“ werden, dass der Mobilkran der Werft weiterhin drüberfahren kann, ohne tiefe Spuren zu hinterlassen. Deshalb sind die beiden Bäume am Steg 5 auch gefällt worden, weil deren Wurzeln großflächig die Wiese durchziehen und diese nun beseitigt werden müssen. Der Verein wird zu gegebener Zeit Ersatzpflanzungen vornehmen.

Unsere Steganlage kommt in die Jahre. Sollten Sie als Nutzer irgendeinen Schaden z.B. an einem Seitensteg oder etwas anderes zum Verbessern finden, so wenden Sie sich bitte an uns – entweder direkt auf dem Gelände oder per Mail an hafenmeister@vsaw.de

Mit sportlichem Gruß

Thomas Maschkiwitz und Andreas Schlitter



Mitgliederversammlungen

Im Mittelpunkt der Mitgliederversammlung des VSaW am 29. März 2015 standen neben den Ressortberichten und den Ehrungen für langjährige Mitgliedschaften im Verein die Wahlen für die Mitglieder des Vorstands, des Ältestenrats und der Ausschüsse sowie der Antrag des Vorstands auf Anpassung der Satzung an Vorgaben der Finanzbehörden im Hinblick auf die Gemeinnützigkeit des Vereins.

Bis auf **Christian Baumgarten**, der nicht mehr kandidierte, wurden alle Amtsträger in ihren Funktionen bestätigt. Auf Vorschlag der Jugendversammlung steht zukünftig **Lars Oeverdick** als neuer Leiter der Jugendabteilung – den WANNSEEEATEN – vor.

Die Satzungsänderung musste wegen der nicht ausreichenden Zahl von anwesenden, stimmberechtigten Mitgliedern auf den 13. Mai 2015 verschoben werden, an dem eine zweite Mitgliederversammlung stattgefunden hat, auf der über die Satzungsänderung befunden wurde. Der Antrag des Vorstands wurde einstimmig angenommen.

Die Protokolle zu beiden Mitgliederversammlungen sind im Passwort-geschützten Mitgliederbereich der Homepage einsehbar.



Der heiße Herbst im VSaW

Nachdem der VSaW in 2013 schon mehrere Deutsche Meisterschaften ausgerichtet hat, das Jahr 2014 dagegen etwas ruhiger war, werden der Spätsommer und der Herbst 2015 abermals ihre segelsportlichen Mittelpunkt in Berlin beim VSaW finden.

Mitte August wird sich die **Segel-Bundesliga** wieder ein Stelldichein auf dem Wannsee geben. Neben der 1. Liga werden parallel dazu zwischen dem 21. und 23. August auch die Vereine der **2. Bundesliga** um wertvolle Punkte kämpfen.

Ende September findet die **Internationale Deutsche Jugendmeisterschaft der 420er** statt. Zwischen dem 30. September und dem 4. Oktober werden 100 bis 120 erwartete Mannschaften 10 ausgeschriebene Wettfahrten absolvieren. Bei dieser hohen Teilnehmerzahl werden die Boote in Gruppen segeln – zuerst in der Qualifikation und danach aufgeteilt in Silber- und Goldflotte.

Im Oktober wird es noch sportlicher, denn die modernen **Skiff-Klassen** segeln ihre **Internationalen Deutschen Meister** unter Regie des VSaW aus. Am 22. Oktober beginnen die 29er, die Klasse, für die schon in 2011 die IDJM mit großem Erfolg im VSaW lief und für die auch bei den letzten Kieler Wochen die Wettfahrtleitung

vom VSaW gestellt wurde. 50 Boote werden 15 Wettfahrten segeln mit einem Finalrennen zum Abschluss, das noch mit der Klassenvereinigung abgestimmt wird.

Zeitgleich sind auch die ‚Großen‘ mit den **49ern** und den **49erFX** auf dem Wannsee unterwegs. In diesen Klassen werden 20 bis 25 Boote erwartet, deren 12 Wettfahrten auch mit einem Finalrennen beendet werden. Dieses Finalrennen werden die 10 besten Boote segeln; es zählt in der Wertung doppelt und kann nicht gestrichen werden.

Und weil es so schön ist, wird am Finalwochenende – das ist der 24. und 25. Oktober – auch noch der **Joachim-Hunger-Preis** mit den Klassen **420er, 470er und 505er** veranstaltet.

Es wird also mächtig was los sein – auf dem Wasser und auch an Land. Denn auch das ‚Soziale‘ wird nicht zu kurz. Nicht nur die Wettfahrleiter mit ihren Teams werden alle Hände voll zu tun haben, sondern auch die Organisatoren des Landprogramms. Und wer die legendären Feten, die bei ähnlichen Veranstaltungen und auch bei den Berlin Match Races organisiert wurden, kennt, wird wissen, was in etwa zu erwarten ist.

Schon jetzt lädt der Verein alle Interessierten ein: Kommen Sie in den Verein Seglerhaus am Wannsee – das lohnt sich ... immer!!



AUDI Q7 für den VSaW

Noch vor der offiziellen Markteinführung stellte AUDI in Ingolstadt dem VSaW und seinen Mitgliedern ein nagelneues Fahrzeug des Modells Q7 zur Besichtigung und Probefahrt zur Verfügung.

Bis Ende November haben Sie die Möglichkeit, das Fahrzeug ausgiebig zu testen.

Anmeldungen zu Probefahrt-Terminen sind bitte direkt an die Geschäftsstelle des Vereins zu richten. Dort erfahren Sie auch die Bedingungen, die an eine Probefahrt geknüpft sind.

Der Vorstand freut sich, diese Informationen an die Mitglieder des VSaW weitergeben zu können, und dankt den Verantwortlichen in Ingolstadt für das wirklich großzügige Angebot.



Werbung in den Vereinsmedien des VSaW:

Hier hätte Ihre Anzeige stehen können!

Verschiedene Größen und Formate sind möglich – zu **Sonderbedingungen für Mitglieder.**

Sprechen Sie uns bitte an: medien-obmann@vsaw.de

CHIKA-lu – der Stander war immer dabei



Hubert Hirschfeld und seine Crew haben ihre Weltumsegelung mit der Überquerung der Startlinie am 11. April 2015 in St. Lucia /Rodney Bay in der Karibik erfolgreich abgeschlossen.

Viele Abenteuer an Land und unter und auf dem Wasser ließen diese Reise für alle beteiligten Crewmitglieder zu einem unvergesslichen Erlebnis werden. Es wäre vermessen, an dieser Stelle selbst zu versuchen, das auch nur ansatzweise zu beschreiben.

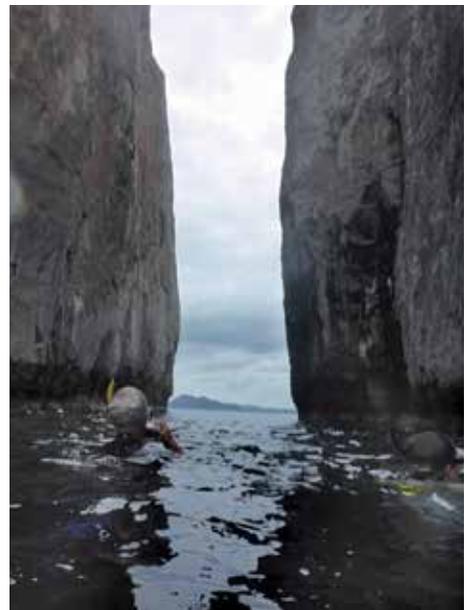
Auf der Homepage www.chikalu.de kann die Reise um die Welt noch einmal nachverfolgt werden.

Der VSaW ist stolz auf diese Leistung.

Seine Familie und der Verein haben dem Weltenbummler am 25. April 2015 im Seglerhaus einen würdigen Empfang bereitet, bei dem auf seine gesunde Rückkehr angestoßen und ausgiebig gefeiert wurde.

Hubert wird sicherlich in einer der nächsten Ausgaben des Seglerhaus-Briefs noch einmal ausführlich Stellung nehmen zu seiner Reise und/oder in einer Abendveranstaltung im kommenden Winter von den Geschehnissen erzählen.

Wir freuen uns schon jetzt darauf!





47. World Military Games

470er Teams aus Brasilien, Dänemark, Kanada, Finnland, Frankreich, Deutschland, Indien, Indonesien, Sri Lanka, Pakistan, Norwegen, Polen, Katar, Tunesien, der Ukraine und den USA kämpfen jedes Jahr um den Titel eines ‚Militär Weltmeisters‘.

Organisiert von dem "International Military Sports Council" (CISM) gibt es diese Spiele mit einigen Unterbrechungen seit 1949. Ab dem Jahr 2000 nehmen Länder aus allen 5 Kontinenten teil, und die durchschnittliche Teilnehmerzahl beträgt 20 pro Event.

Im letzten Jahr wurden die Spiele in Katar am Persischen Golf veranstaltet. Der „Doha Sailing Club“ war bis zum 30. November 2014 der Ausrichter. Mit dabei auch **Jan-Jasper Wagner** und **Dustin Baldewein** sowie – in ungewöhn-

tem Boot – unsere Skiff-Asse **Victoria Jurczok** und **Anika Lorenz**. In 11 Wettfahrten wurden in einer Damen- und einer Herrenwertung die Titelträger ermittelt.

Ganz oben auf dem Treppchen standen zum Schluss unsere Herren, die die Spiele überlegen gewannen und damit Titelträger wurden. Unsere Mädels belegten den 5. Platz.



2015 FD Worlds Sydney/Australien

Beim ROYAL SYDNEY YACHT SQUADRON sind Anfang Januar 2015 die Weltmeisterschaften dieser ehemaligen Olympia-, aber nach wie vor sehr beliebten Klasse ausgetragen worden.

47 Mannschaften aus 9 Nationen hatten den Weg ins sommerlich heiße Australien gefunden.

Auch **Hans-Albert „Schappie“ König** war dabei; im Boot von Malte Burkert erreichte er vor der weltbekannten Kulisse der Oper nach 9 Wettfahrten den 27. Platz.



2015 Midwinter Series Miami/Florida

8 Klassen segelten vom 17. bis 19. Januar 2015 beim Coconut Grove Sailing Club diese ‚Midwinter Regatta‘ aus.

Wetter und Wind boten gute Voraussetzungen für eine schöne Regatta. Aus unserem Verein waren **Victoria Jurczok** und **Anika Lorenz**

mit ihrem 49erFX angereist; **Jan-Jasper Wagner** und **Dustin Baldewein** waren im 470er m dabei. Teils sehr gute Ergebnisse in einzelnen Wettfahrten wurden von einer Reihe von schlechteren Plätzen ‚überlagert‘, so dass die Mädels leider nur 30., die beiden Jungs aber 10. wurden.



Wir sind umgezogen

Private Augenarztpraxis | Dr. med. Kirk Nordwald
(ehemals ansässig im Gesundheitszentrum "Villa am Roseneck")



EINS – ALLES FÜR DIE GESUNDHEIT

Besser sehen, vorne beim Start!

- **Laserkorrekturen von Fehlsichtigkeiten**
Kurz-/Weitsichtigkeit, Hornhautverkrümmung mittels moderner Femtolaser-Lasik oder berührungslöser 'No-Touch'-Trans-PRK
- **UV-Crosslinking bei Keratokonus oder Keratektasie**
Hornhautversteifung bei angeborener oder erworbener Hornhautvorwölbung
- **Glaukom – grüner Star**
Früherkennung und Behandlung von grünem Star
- **Moderne Lasertherapie**
des Glaukoms (SLT)/ Netzhautlaserbehandlung
- **Ästhetische Lidchirurgie**
Schlupflidkorrekturen, Laserentfernung von Lidveränderungen
- **Vorsorgeuntersuchungen**
für Kinder und Erwachsene, Orthoptik (Schielsprechstunde)
- **Katarakt – grauer Star**
Brillenoptimierung bei beginnendem grauem Star
- **Führerschein- und Fluggutachten**



Neue Adresse

Private Augenarztpraxis | Dr. med. Kirk Nordwald | Clayallee 225 | 14195 Berlin-Zehlendorf
Tel. 030. 897 46 171 | Fax. 030. 897 46 172 | www.augen-roseneck.de | info@augen-roseneck.de

Ab dem 1. Juli finden Sie uns im neuen Ärztezentrum
EINS – ALLES FÜR DIE GESUNDHEIT
(ehemaliges Oskar-Helene-Heim)



ISAF World Cups



© www.sailing.org



Miami/Florida

Vom 26. bis 31. Januar 2015 fand der ISAF Sailing World Cup (SWC) auf der Biscayne Bay vor Miami /Florida statt und brachte wieder die besten Aktiven der Olympischen und Paralympischen Klassen zusammen.

Die Regatta ist eine von fünf SWC Veranstaltungen in 2015, die für die Kampagnen der Segler auf ihrem Weg nach Rio 2016 gedacht sind.

Zusätzlicher Anreiz: Es geht auch um die Qualifikation für das Finale des ISAF Sailing World Cups, das vom 29. Oktober bis 1. November 2015 in Abu Dhabi, der Hauptstadt der Vereinigten Arabischen Emirate, steigen wird.

Auch wieder dabei waren Victoria Jurczok und **Anika Lorenz** im 49erFX und **Jan-Jasper Wagner** und **Dustin Baldewein** im 470er m, die jeweils leider die Medal-Races verpassten: Vicky und Anika wurden 13. (40 Skiffs) und Jasper und Dustin beendeten ihre Konkurrenz auf Platz 25 (44 Boote).

Hyères/Frankreich

Nach Melbourne und Miami war Hyères an der französischen Riviera die nächste Station bei der World Cup Serie in diesem Jahr. Bis zum gestrigen Sonntag wurde in allen Olympischen und Paralympischen Klassen gesegelt.

Die top-Mannschaften aus dem VSaW waren am Start; allerdings boten die herrschenden Bedingungen nicht für alle die Verhältnisse, die sie sich gewünscht hätten.

Allerdings, sehr erfreulich war, dass **Annika Bochmann** und **Marlene Steinherr** im 470er w sowie auch der für sein Heimatland Australien startende **Darren Bundock** mit Nina Curtis im Nacra 17 die Medal Races erreicht hatten und dort Achte bzw. Vierte wurden.

Die übrigen Platzierungen:

470er w: **Frederike Loewe**/Anna Markfort (JSC)
Platz 36 (39 Teilnehmer)

470er m: **Jan-Jasper Wagner**/**Dustin Baldewein**
Platz 24 (40 Teilnehmer)

49erFX: **Victoria Jurczok**/**Anika Lorenz**
Platz 25 (39 Teilnehmer)

Finn: **Phillip Kasüske**
Platz 34 (40 Teilnehmer)

North American Championship 2015

49er, 49er FX, Nacra 17 – Clearwater/Florida



Vom 5. bis 8. Februar fanden an der Westküste Floridas auf dem Golf von Mexiko – durchgeführt im Clearwater Community Sailing Center – die nordamerikanischen Meisterschaften dieser drei olympischen Klassen statt, 68 Teams aus 20 Nationen waren angereist – einige auch aus Deutschland; darunter **Victoria Jurczok** und **Anika Lorenz** mit ihrem 49erFX.

Nach dem stürmischen Starttag ohne Wettfahrten zeigten sich die Bedingungen am Freitag moderater: Bei rund 12 kn Wind konnten die 49er 3, die 49erFX und die Nacras sogar 4 Wettfahrten segeln. Die europäischen Teams dominierten dabei das Geschehen.

Am Samstag ging es bei nun leichten Winden weiter. Die olympischen Skiffs segelten je 3 Läufe, die Nacras konnten wiederum 4 Wettfahrten segeln. Die veränderten Verhältnisse boten neuen Teams die Gelegenheit, sich an der Spitze zu präsentieren.

Der Finaltag bot noch einmal gute Bedingungen für alle drei Klassen; je 3 Wettfahrten für die Nacras und die 49er. Die Mädels auf den 49erFX mussten noch zweimal raus.

Hervorragend hielten sich die beiden Skiff-Seglerinnen aus dem VSaW: Sie kletterten auf das Treppchen und wurden Zweite in ihrer starken Konkurrenz.

pd

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

50

HELMUT

drtina

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

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

420er und 470er Carnival Race

San Remo/Italien



420er und 470er bestritten vom 20. bis 22. Februar 2015 das Carnival Race an der italienischen Mittelmeerküste vor San Remo.

Mit **Annika Bochmann/Marlene Steinherr**, **Jana Jakob/Karoline Göltzer**, **Jan-Jasper Wagner/Dustin Baldewein** und **Sebastian Kirschbaum** sowie **Domenique Freund** bei den 470ern und **Paul Feldhusen/Leon Goepfert** bei den 420ern war der VSaW bei dieser Regatta vertreten.

Und das Ergebnis war höchst erfreulich: Nach den drei Wettfahrttagen und insgesamt sechs Rennen standen Jan-Jasper und Dustin ganz oben auf dem Podest bei den 470ern. Annika und Marlene fielen durch einen Frühstart im letzten Rennen noch auf Rang 4 zurück, wurden aber als bestes Damenteam ausgezeichnet.

Bei den 420ern wurden Paul und Leon 22. bei 61 gemeldeten Booten.



Drachen-Events im Frühjahr

Drachen Grand Prix Cannes/Frankreich

Für den diesjährigen Grand Prix der Drachen-Klasse, der bis zum 1. März 2015 an der französischen Mittelmeerküste ausgetragen wurde, waren 53 Meldungen eingegangen.

Aus dem VSaW dabei und super im Ergebnis: **Frank Butzmann**.

Im Boot seines Steuermanns Stephan Link (Bayrischer YC) erreichte er nach vier von schwachen Winden geprägten Wettfahrten den 1. Platz.



Drachen Cup San Remo/Italien

Der internationale Drachen Cup an der italienischen Mittelmeerküstengegung am 29. März 2015 zu Ende und bescherte bei guten Bedingungen den 42 teilnehmenden Mannschaften sechs Wettfahrten.

Ganz vorne dabei war **Markus Wieser** mit seiner ukrainischen Crew, der 3 Tagessiege verbuchen konnte und sich damit den obersten Platz auf dem Siegerpodest sicherte.



505er Weltmeisterschaft Südafrika

36 teilnehmende Boote sah die Weltmeisterschaft der 505er-Klasse, die bis zum 3. April 2015 in der Algoa Bucht vor Port Elisabeth ausgetragen wurde.

Leichte Winde beherrschten die ersten beiden Wettfahrten, dann ging der Wind bis auf 20 kn hoch. Die Läufe am Mittwoch mussten auf Donnerstag verschoben werden, an dem dann gleich 3 Wettfahrten gesegelt wurden. Am Karfreitag kam noch die 8. Wettfahrt hinzu.

Nicola Birkner und Angela Stenger (MYC) positionierten sich sehr achtbar auf einem 16. Platz im Mittelfeld; sie wurden damit bestes deutsches Damenteam.

Einen Platz vor ihnen beendete **Tina Plattner**, die mit David Shelton für ihren südafrikanischen Heimatverein startete, die WM.



46. Trofeo S.A.R. Princesa Sofia

Palma de Mallorca/Spanien

Auch wenn diese Regatta nicht mehr zum ISAF World Cup zählt, erfreut sie sich nach wie vor großer Beliebtheit bei der internationalen Segel-Elite; Mannschaften aus vielen Nationen waren vor Palma vertreten.

Ein Rückblick:

Der Wind zeigte sich am Montag von seiner schlechten Seite. Aktive und Wettfahrtleitung mussten sich mit starken Drehungen und Stärken zwischen 4 und 20 kn auseinandersetzen; in einigen Böen wurden sogar 40 kn gemessen, so dass die Bucht mit weißen Schaumkronen übersät war. Manche Klassen konnten mit diesen Bedingungen 2 Rennen segeln; andere schafften erst eine Wettfahrt.

Am Dienstag war Geduld angesagt. Erst spät setzte sich eine Seebrise durch, die dann aber reichte, um bei allen Klassen die Qualifikationswettfahrten abzuschließen.

Der Mittwoch bot sehr gute Verhältnisse, die für alle Klassen die ersten beiden Rennen der Finalserie erlaubten.

Am Donnerstag herrschten perfekte Bedingungen, die insbesondere die Starkwindspezialisten gefreut haben dürften. Und einigen gelang es, den Abstand zu den Führenden zu verringern.

Am Freitag schließlich konnten bei ähnlichem Wetter die Finals abgeschlossen werden.

Unsere VSaW-Segler platzierten sich alle im vorderen Mittelfeld, erreichten aber nicht die Medal-Races.

Immerhin wurden **Annika Bochmann/Marlene Steinherr** als 20., **Jan-Jasper Wagner/Dustin Baldewein** auch als 20. (jeweils im 470er) und **Phillip Kasüske** im Finn als 30. beste Deutsche in ihren Klassen. **Victoria Jurczok/Anika Lorenz** belegten den 23. Platz.



Finn-Dinghy EM Split/Kroatien

Bis zum 17. Mai 2015 waren auf der nördlichen Adria 71 Segler aus 28 Nationen und 5 Kontinenten am Start bei der Europameisterschaft dieser olympischen Einhand-Klasse. 17 in dieser Zahl eingeschlossene Junioren versuchen, den Senioren Paroli zu bieten.

Schönes Wetter und gute Windverhältnisse mit bis zu 15kn Wind haben am ersten Wettfahrttag für optimale äußere Bedingungen gesorgt; 2 Rennen konnten gesegelt werden. Der 2. Wettfahrttag war nicht so vom Wind begünstigt. Nach langer Wartezeit den Tag über ging gegen Abend doch noch was: ein Rennen war möglich.

Ähnlich war es auch am Donnerstag; nur eine Wettfahrt, die allerdings schon am Vormittag absolviert wurde. Danach schief der Wind ein, und die Erwartungen für den Tag erfüllten sich nicht.

Der Freitag präsentierte sich von einer ganz anderen Seite. Winde bis zu 25kn forderten von den Teilnehmern einige Ausdauer, zumal 3 Rennen gesegelt wurden.

Am Samstag war es wieder deutlich ruhiger, und es waren 2 Wettfahrten möglich. Am letzten Tag ging dann nur noch das Medal-Race über die Bühne, an dem kein Deutscher teilgenommen hat.

Phillip Kasüske belegte einen sehr guten 5. Platz in der Junioren-Wertung und wurde damit auch bester Deutscher in der Gesamtwertung.



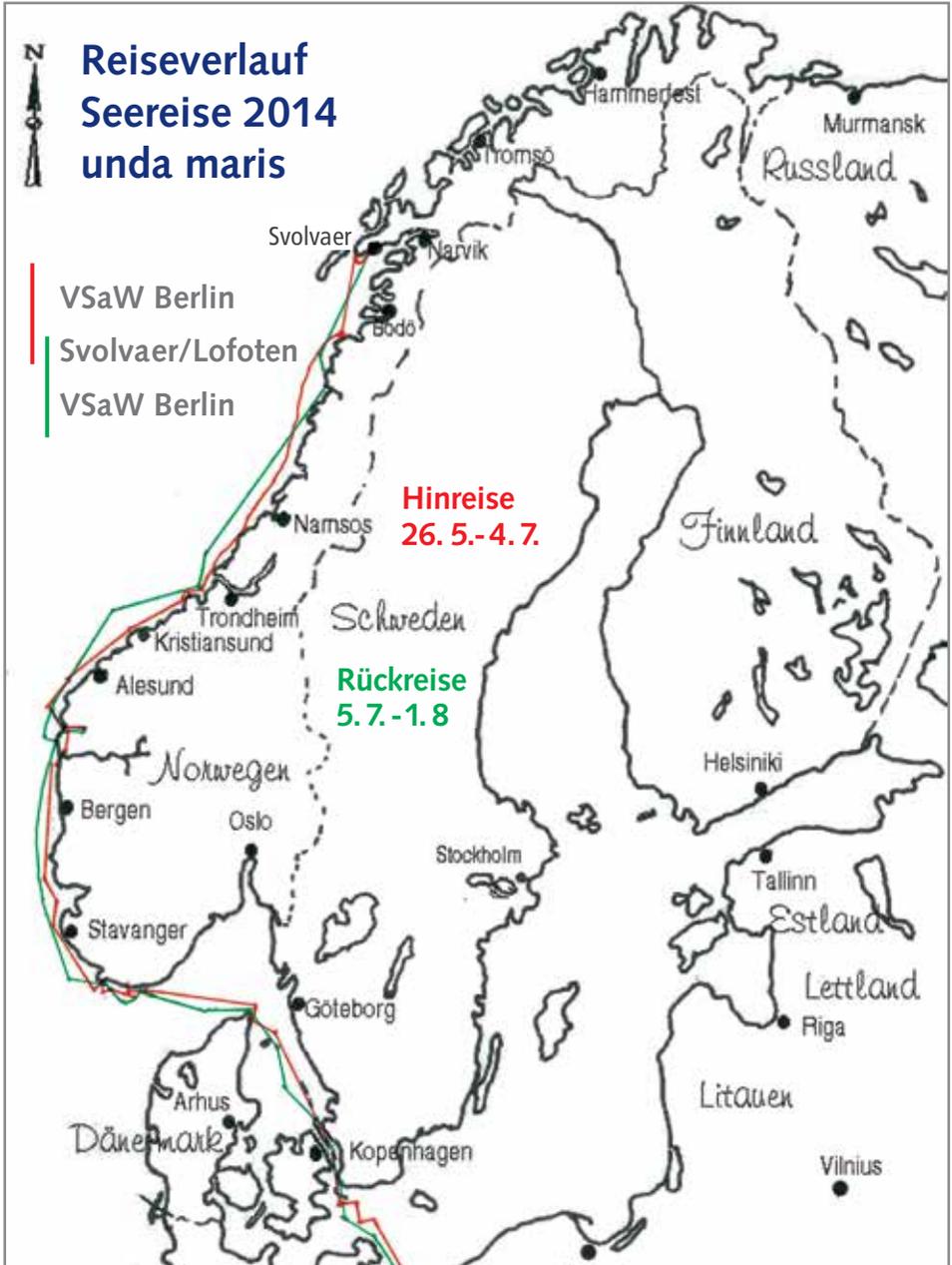
Fotos: © Robert Deaves



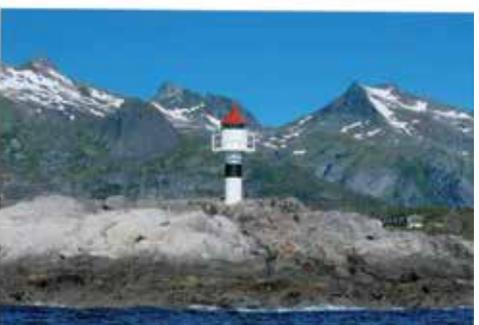
Fahrtensegeln

Stettin – Lofoten und zurück

Frank Westendorf



Fahrtensegeln



Seesegeln 2014

Kurzbericht zum Fahrtenwettbewerb des VSaW und zur Veröffentlichung im Seglerhaus- Brief

unda maris

Yacht (Name) : _____

Heimathafen : VSaW - Berlin Wannsee

Beschreibung der Yacht (Typ) : Excalibur, GER 150 (Sloop - Bj. 1965)

Länge: 10,97m Breite: 3,05m Tiefgang: 1,80m Verdrängung: 6,8to

Segelfläche: 50,2m² kw/PS: 7kw (15Ps)

Eigner/ Charterer/ Schiffsführer: Dipl.-Ing Frank Westendorf

Jahrgang: 1964

Anschrift: 14109 Berlin-Wannsee, Bergstr. 9a

Telefon: 0172/6709656

Crew (Name, Alter): ohne Crew

(Die gesamte Reise wurde "einhand" durchgeführt.)

Reisekurzbeschreibung (Auch als Anlage möglich)

Reise vom: 26. Mai 2014 bis: 01. August 2014

Reiseweg (Hafenfolge):

Stettin - Svolvaer (Lofoten) - Stettin (Hafenfolge siehe Anlage)

Fahrttage: 43 Hafentage: 25

Zurückgelegte Strecke: 2750 sm

unter Segel: 2687 sm unter Motor: 63 sm

(Die Überführung VSaW - Stettin - VSaW wurde nicht berücksichtigt.)

Datum:

Unterschrift:

10.11.2014



Tag	Datum		Seemeilen		Tage	Tage
			Segel	Motor	See	Hafen
	23.05 - 25.05.	Berlin - Stettin - 94sm				
1	26. Mai	Stettin - Swinemünde	38		5	1
2	27. Mai	Hafentag				1
3	28. Mai	Hafentag				1
4	29. Mai	Hafentag				1
5	30. Mai	Probeschläge	29		2	1
6	31. Mai	Swinemünde - (Pommersche Bucht)				1
7	01. Jun	(Sund) - Ven	147		2	1
8	02. Jun	Ven - (Kattegatt)				1
9	03. Jun	(Kattegatt) - Skagen	135		1	1
10	04. Jun	Skagen - (Skagerrak)				1
11	05. Jun	(Skagerrak) - Skogsoy	103		1	1
12	06. Jun	Skogsoy - Eigeroy	89		1	1
13	07. Jun	Hafentag				1
14	08. Jun	Hafentag				1
15	09. Jun	Hafentag				1
16	10. Jun	Eigeroy - (Utsira)				1
17	11. Jun	(Utsira) - Nára (Sognefjord)	181		2	1
18	12. Jun	Hafentag				1
19	13. Jun	Hafentag				1
20	14. Jun	Nára - Skomsøy	28		4	1
21	15. Jun	Skomsøy - Rugsund	42		1	1
22	16. Jun	Hafentag				1
23	17. Jun	Rugsund - Golma (Trondheimfjord)	131		3	1
24	18. Jun	Hafentag				1
25	19. Jun	Golma - Vinvågen	47		1	1
26	20. Jun	Vinvågen - Linesøya	40		1	1
27	21. Jun	Hafentag				1
28	22. Jun	Linesøya - Lyngholmen	15		1	1
29	23. Jun	Lyngholmen - Rørvik	62		1	1
30	24. Jun	Hafentag	2			1
31	25. Jun	Hafentag				1
32	26. Jun	Rørvik - Langøya	33			1
33	27. Jun	Hafentag				1
34	28. Jun	Langøya - Tjötta	50			1
35	29. Jun	Tjötta - Hjärtö (7 Schwestern)	20		1	1
36	30. Jun	Hjärtö - Aldersund	41		2	1
37	01. Jul	Hafentag (am Polarkreis)				1
38	02. Jul	Aldersund - Selvagen (Lavika)	55		3	1
39	03. Jul	Selvagen - Storvaagan (Lofoten)	77		2	1
40	04. Jul	Hafentag				1

1365	34	23	17
------	----	----	----



Tag	Datum	Seemeilen		Tage	
		Segel	Motor	See	Hafen
	Übertrag	1365		34	23
41	05. Jul	Svolvaer - (Helligvaer)			1
42	06. Jul	(Helligvaer) - Lovund	156	4	1
43	07. Jul	Hafentag			1
44	08. Jul	Lovund - Tjøtta	43		1
45	09. Jul	Tjøtta - Brønnoysund	21	1	1
46	10. Jul	Brønnoysund - Rørvik	48		1
47	11. Jul	Hafentag			1
48	12. Jul	Rørvik - (Kya)			1
49	13. Jul	(Kya) - Nordvågan	139	1	1
50	14. Jul	Hafentag			1
51	15. Jul	Hafentag			1
52	16. Jul	Nordvågan - Ekkilsøy	28	2	1
53	17. Jul	Hafentag			1
54	18. Jul	Ekkilsøy - (Svinøy)			1
55	19. Jul	(Svinøy) - Rugsund	143	3	1
56	20. Jul	Rugsund - Askrova	28	1	1
57	21. Jul	Hafentag			1
58	22. Jul	Hafentag	8		1
59	23. Jul	Skomsoya - (Slatterøy)			1
60	24. Jul	(Utvaer) - Dyneset (Bømlo)	131		1
61	25. Jul	Bømlafjd. - (Utsira)			1
62	26. Jul	(Jaerens Rev) - Eigerøya	90	6	1
63	27. Jul	Hafentag			1
64	28. Jul	Eigerøya - Skogsøy	74	1	1
65	29. Jul	Skogsøy - (Skagerrak)			1
66	30. Jul	(Kattegatt) - Helsingør	227	2	1
67	31. Jul	Helsingør - Svinemünde	150	2	1
68	01. Aug	Svinemünde - Stettin	36	6	1
	02.08. - 04.08.	Stettin - Berlin - 113sm			
		2687		63	43
					25

Motoranteil in %	2,3
Seemeilen unter Segel/Tag	39,51
Seemeilen Gesamt	2750
Seemeilen unter Segel/Seetag	62,49



Ihr Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
sie Ihre Spende.



www.seenotretter.de



Allein mit der Mary Read

Wie ich zur Skipperin einer Fahrtenyacht wurde

Ein Reisebericht von
Gisela Müller-Plath

Für Gerd

**Rund Rügen und Usedom
vom 25. Juli bis zum 9. September 2014**

„Wirklich segeln und ein Boot führen lernt eine Frau erst, wenn kein Mann mehr hinter ihr steht, der ihr in kritischen Augenblicken die Pinne fortnimmt, sondern wenn sie alles allein machen muss und vor allem selbst die Verantwortung trägt.“

*Käthe Bruns, Eine Frau segelt durch Leben
Delius Klasing 1960, S. 48*

... Diesen Satz schrieb Käthe Bruns zu einer Zeit, als das Segeln von Frauen noch Pionierleistung war. Angesichts der zahlreichen beim Auslaufen aus den Häfen auf dem Vorschiff Leinen aufschießenden Frauen, deren Mann am Ruder steht, kann man ihm auch heute seine Gültigkeit nicht absprechen. Im Folgenden möchte ich einen Törn schildern, dessen Streckenführung nichts Besonderes sein mag. Für mich war es die Reise, auf der ich von der eher sporadischen Jollenseglerin zur Fahrtenseglerin auf eigenem Kiel wurde.

Das Buch von Käthe Bruns las ich unterwegs. Diese Frau, die nahezu ein Jahrhundert vor mir gelebt hatte, wurde mir im Geiste zur Gefährtin und zum Vorbild. Stellvertretend für meine eigene Geschichte möchte ich sie noch in einigen weiteren Zitaten zu Wort kommen lassen.

„Auf der ersten Fahrt, als der erprobte Segler noch selbst das Ruder führte, warf er das Boot um. Meinen Vater störte das nicht weiter, er glaubte, das gehöre dazu. Als er das letzte Mal kenterte, [...] war er neunundsiebzig. Es hat ihn auch da nicht gestört.

Von ihm habe ich segeln gelernt. -“ (S. 8)

„In den Sälen war es heiß und überfüllt, deshalb stahl ich mich hinaus auf die Terrasse, wo ein herrlich kühler Seewind wehte. Auf dem Wasser flimmerten tausend farbige Lichter, [...] Langsam zog eine verspätete Yacht vorbei, wie ein großer müder Vogel. – Ohne dass ich es gemerkt hätte, war mir jemand gefolgt. [...] Stumm blickten wir hinaus in diese nächtliche Welt von Himmel, Meer und Schiffen, mir fremd und doch, als sei es meine eigentliche

Heimat. Dann gaben wir uns die Hände.

Ich wusste: Dieser war „der Richtige“. (S. 31)

„... ich hatte einen Kapitän gefunden, bei dem ich künftig fahren wollte, und zwar unkündbar und auf Lebenszeit.“ [S. 32]

Bei mir wurden daraus nur drei Jahre und 120 Seemeilen von Bornholm nach Stettin mit zwei Kanalfahrten durch die Schleusen von und nach Berlin sowie einige Wochenenden auf dem Wannsee. Unsere gemeinsamen Segelreisen verblieben alle im Planungsstadium. Am 13. Mai 2014 hat mein Kapitän seine Augen für immer zugemacht. In derselben Nacht beschloss ich, im Sommer mit seiner MARY READ allein auf die Ostsee zu fahren. „Das Boot sollst du haben“, hatte er gesagt.

Vorbereitungen

Die erste Reaktion meines Vaters „du kannst das Boot nicht alleine fahren.“ beantwortete ich mit „ich kann das Boot noch nicht alleine fahren“. Aber er hatte ja Recht: Seitdem ich als Fünfjährige auf der Alster in einem Optimisten von ihm gelernt hatte, mit Boot und Wind umzugehen, hatten sich meine Erfahrungen im Segeln fast ausschließlich auf Jollen beschränkt. Ein Nord- und ein Ostseetörn auf dem Kiel-schwertkreuzer der Uni Hamburg lagen mehr als zwanzig Jahre zurück. Die Segelfreunde meines Mannes waren ähnlich skeptisch.

Ich begann, allein auf dem Wannsee zu üben: die MARY READ, ein Fahrtenboot vom Typ Hornet 32 und immerhin 6t Gewicht, im Hafen ab- und anlegen. Unter Motor zur Pfaueninsel, ankern, übernachten. Zu Pfingsten schlug ich die Segel an. Es folgten Wenden und Halsen bei Windstärke 2, Ausweichmanöver auf dem überfüllten See, Kreuzkurs allein mit der Genua. Die gelungenen Versuche machten mir Mut und überzeugten auch meinen Vater, der mir fortan mit Rat und Tat bei den Vorbereitungen zur Seite stand. Seine Zeit und Erfahrung waren von unschätzbarem Wert. Zahllose Telefonate, Emails und Postpäckchen gingen zwischen Berlin und Hamburg hin und her, und schließlich stellte er sich mit 82 Jahren sogar noch einmal als Crew für die ersten Tage zur Verfügung – Kanal, Schleusen und erste Schläge



unter Segeln im neuen Revier.

Glücklicherweise hatte ich, von der Liebe und den Plänen als Eheleute auf der MARY READ inspiriert, im vorletzten Winter in Berlin einen Theoriekurs zum Fahrtensegeln belegt und Anfang 2013 den SBF See und die theoretische Prüfung zum SKS abgelegt. Ein Reiseverlauf durch die Boddengewässer und entlang den Küsten von Rügen und Usedom, der fast ausschließlich innerhalb der Dreimeilenzone bleiben

würde, erschien mir also passend für meinen ersten Einhandversuch (Karte S. 13).

Ich begann die Reise akribisch vorzubereiten. Nichts sollte dem Zufall überlassen bleiben. Zum Glück hatte mein Mann sein Schiff, mit dem er schon einhand bis zu den Ålandinseln gesegelt war, hervorragend ausgestattet. Seine Freunde und bewährte Schiffshandwerker konnte ich gewinnen, mir mit den erforderlichen technischen Wartungen, Instandsetzungen,

Die erste Crew: Mit Gerhard Müller (82), Julia (32), Lasse (2) und Martin (39) im Schiffshebewerk Niederfinow



Einweisung in Motor und Schiffelektronik sowie der Erprobung des Autopiloten zu helfen. Ich sichtete und ergänzte die Bordbibliothek um verschiedene Bücher zu Hafenmanövern, Festkommen und Abbringen oder Wetter, belegte einen Funkkurs, erneuerte Rettungsmittel und Seenotsignale und stand vor der Frage: Kartenplotter oder Papierseekarten? Ich entschied mich für letztere, ergänzte sie aber um mein Outdoor-Garmin Oregon 650t, für das ich eine elektronische kleine Seekarte erstand und eine Halterung an der Kajütentür mit Verbindung zur 12-V-Batterie montierte. Mein Vater nahm mir nicht nur das aufwändige Berichtigten der Papierseekarten ab, sondern reiste auch noch ein Wochenende von Hamburg nach Berlin, um mit mir das Reffen des Großsegels zu üben. Auch die glorreiche Idee, Lazyjacks zu montieren, ging auf sein Konto. Als ich am 17. Juli die Funkprüfung bestanden und am 18. Juli mit tatkräftiger Unterstützung des Werftmeisters im VSaW den Mast gelegt hatte, waren die MARY READ und ich bereit zum Ablegen.

25./26. Juli, Kanalfahrt Berlin – Oderberg – Stettin

Die Kanalfahrt wurde zu einer letzten Familienunternehmung vor längerer Trennung:

Zusätzlich zu meinem Vater hatte ich kurzfristig nämlich auch noch meinen Bruder Martin samt Frau Julia und knapp zweijährigem Sohn Lasse als Crew anwerben können, welche anschließend für zwei Jahre in China leben würden. Dank Ebay hatte ich schnell eine kleine Schwimmweste an Bord. Da sie am Freitag noch arbeiten und von Hamburg anreisen mussten, wurde ihr Zustieg in Eberswalde geplant und mit Hilfe des Wasser- und Schifffahrtsamtes und Google Maps ein idealer Anlegeplatz ausgemerkt.

Mein Vater war am Vorabend nach Berlin angereist und hatte mir das Schiff beladen geholfen. Um 9 Uhr legten wir (fast) problemlos im VSaW ab (dass der Motor nicht startete, weil der Hauptschalter umgelegt war, war schnell vergessen). Bei wechselhaftem Schauerwetter passierten wir die Schleusen Spandau und Lehnitz und erreichten gegen 18 Uhr den avisierten Platz in Eberswalde. Die App Glympe in unseren Smartphones hatte uns die gegenseitige Annäherung avisiert, so dass die kleine Familie winkend an der Kaimauer bereitstand. Große Freude beim Zustieg. Kurz darauf erreichten wir das Schiffshebewerk Niederfinow, dessen Technik die Ingenieure der Familie faszinierte, und

FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.

Servicepartner des VSaW

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

kurz vor Einbrechen der Dunkelheit waren wir im Nachtquartier aller Berliner Kanalfahrer, der Marina Oderberg, fest und konnten uns an der guten Küche, Bier und Wein der gemütlichen Hafentaverne laben.

Beim Frühstück an Deck markierte ich alle Abzweigungen in der Binnenschiffahrtskarte orange, so dass wir gut orientiert – mit nur kurzer Ratlosigkeit angesichts West- und Ostschleuse Hohensaaten – weiter vorankamen. Unterwegs genossen wir bei herrlichstem Sommerwetter ein leinengesichertes Bad im Kanal, Kraniche und Schwäne, und erreichten gegen 17 Uhr unser Ziel, die Marina Hotelle in Stettin, wo wir gleich noch den Dieseltank auffüllen konnten.

Das Maststellen am nächsten Tag gestaltete sich problemlos dank des routinierten Bosman1 und unserer großen Crew. Elektrotechnik-Ingenieur Martin gelang eine Adhoc-Reparatur des Anschlusses meiner Funkantenne, welche unbekannte Clubkameraden im VSaW mit ihren Wanten noch kurz vor Abfahrt am gelegten Mast „angesägt“ hatten. Nachdem die kleine Familie von Bord gegangen war, nahm ich mir Wetterbericht, Seekarte, Heft, Zirkel und Dreiecke und plante die Kurse für den ersten Schlag unter Segeln wie im Theorieunterricht gelernt: Missweisung im Stettiner Haff +3,4° für 2014.

28. Juli, Stettin – Altwarp

Jetzt waren wir nur noch zu zweit, aber mit meinem Vater als erfahrenem Segelausbilder an Bord fühlte ich mich sicher. Klar, wir waren uns einig, die Schiffsführung oblag mir; aber er würde es schon merken, wenn ich einen Fehler machte... Einen Fehler machte ich nicht, aber in der Odermündung bei 4-5 Bft und zunehmender Welle starb der Motor ab. Was tun? Viel Raum nach Lee war nicht, das Boot trieb auf die Insel Chelminек zu. Ein Segel setzen (ungünstig, da Wind von vorn), oder doch lieber ankern? Zum Glück startete der Motor beim zweiten Versuch wieder. Offenbar hatte die Drehzahl von 2000 U/min das Kühlwassersystem bei dieser Welle überfordert. Nach einigen Kreuzschlägen über das Haff und rechtzeitiger Sichtung der Stellnetze (die Argusaugen hatte ich mir zwei Jahre zuvor hier schon angewöhnt) konnten wir am späten Nachmittag in Altwarp festmachen.

29. Juli, Altwarp – Mönkebude

Sonniges Wetter, 4-5 Bft und ein Kurs mit halbem Wind zum nächsten Hafen – so macht Segeln Spaß! Da die geplante Etappe kurz war, konnten wir uns Zeit lassen. Wir überlegten, wie



ich Segel, Leinen und Fender handhaben würde, wenn ich allein segle. Ergebnis: Ich suche mir vor dem Ablegen auf der Seekarte schon geeignete Orte zum Setzen und Bergen der Segel und Klarmachen der Leinen und Fender, und trage diese in die Logbuchkladde ein. Am Ort würde ich dann langsam mit Motor unter Autopilot fahren, so dass ich genügend Zeit für alle Handgriffe hätte und zum Schluss ggf. auch nochmal das Hafenhandbuch mit Liegeplatzplan und Luftaufnahme ins Cockpit holen konnte, um das Anlegemanöver zu planen. In der Theorie alles gut: Eine Seemeile von Mönkebude sollte das Segelbergen beginnen, und ich gebot meinem Vater Nichtstun, um den „Ernstfall“ zu proben. In der Praxis ließ sich leider aber die Rollfock nicht einrollen, sondern schlug wild am Vorstag und brachte das Boot aus dem Autopiloten-Kurs. Schließlich musste mein Vorschoter vorne die Reffleine klarieren.

Im Hafen brachte ein Vergleich unserer Furlex-Rolle mit der der anderen Boote des Rätsels Lösung: Beim Maststellen hatten wir offenbar das Vorstag falsch herum angebolzt. Am nächsten Tag gelang es uns mit einiger Mühe, sie umzusetzen, so dass uns ein erneuter Mastkran erspart blieb. Nach einem Bad am feinsandigen, aber (zu) flachen Strand ging mein letztes Crewmitglied von Bord. Ich war allein, mit gemischten Gefühlen. Abends brachte ein heftiges Sommergewitter einen Vorgeschmack auf das, was in den nächsten Tagen noch kommen sollte.

1. August, Mönkebude – Krummin/Usedom

Mein erster Schlag alleine begann mit totaler Flaute. Nun ja, ich war nicht böse, so konnte ich mich erst einmal ganz auf das Navigieren konzentrieren. Da ich bis zur Öffnung der Zugbrücke Zecherin genügend Reservezeit eingeplant hatte, gestaltete sich das Motoren gemütlich. Vogelschwärme, Fische, Inseln. Die



In Seedorf an der Having; rechts der Rügendamm

Wartezeit vor der Brücke nutzte ich zum Rückwärtsfahren-Üben. Meine Hoffnung, dass auf Höhe des Achterwassers der Fetch für den Nordostwind ausreichen würde, meine Genua zu blähen, erfüllte sich: Über die Krumminer Wiek konnte ich segeln. Der leichte Nordost war auch freundlich für meinen ersten Einhand-Anleger, so dass ich gegen 15 Uhr im Naturhafen fest war und zufrieden die französischen Leckereien in der „Naschkatze“ probieren konnte.

Erlebnisse im Hafen Krummin.

Es war nicht Freitag, der 13., sondern Montag, der 3., als die unglücklichen Ereignisse sich häuften. Begonnen hatte alles mit meinem Versuch am Vortag, den Ölstand des Motors zu messen. Der war zwar gut. Als ich aber nach dem Auslaufen und Durchsegeln der Krumminer Wiek vor dem Einlaufen in den Peenestrom den Motor wieder starten wollte, um die Segel zu bergen, spuckte dieser Öl und starb ab. Ein zweiter Versuch – das Gleiche. Also unter Genua zurück in den Hafen. Etwas mulmig war mir schon zumute, denn mit einem Dickschiff unter Segeln angelegt hatte ich zuletzt im Jahr 1980. Zur „Schleichfahrt“ reffte ich die Genua auf 1/3 und übte zweimal den Aufschießer, ein drittes Mal mit Fock back. Ja, das Boot kam unterschiedlich schnell zum Stehen, es müsste klappen. Dachte ich. In der engen Boxengasse zeigte sich, dass der Wendekreis unter Segel größer war als unter Motor. Mein Boot drehte nicht in die freie, sondern die besetzte Nachbarbox - Schot los, aber ich konnte gar nicht so schnell auf dem Vorschiff sein, trotz Schleichfahrt – rums! Eine Beule im nachbarlichen Heckkorb blieb zum Glück der einzige Schaden der Reise, und hilfsbereite Stegpassanten halfen mich in die richtige Box zu ziehen. Der Motor- mann am nächsten Morgen stellte fest, dass ich

beim Öldruckmessen den Vakuumverschluss der Ölwanne gelockert hatte ... Ich beschloss, im Winter in Berlin an einem Motorseminar teilzunehmen.

Damit nicht genug. Als ich gemütlich beim Abendessen im Restaurant saß, zogen so schwarze Wolken mit einer Geschwindigkeit auf, wie ich es in Deutschland noch nie gesehen hatte. Geld auf den Tisch, Laufschrift zum Hafen. Eine nette Autofahrerin öffnete mir ihre Beifahrertür, denn es pladderte und stürmte schon. Im Hafen hieben die Böen quer über den Steg, und die Boote rissen im Seegang an ihren Vertäuungen. Ich verkroch mich in meins, zog mir trockene Kleidung an und hoffte, dass überall die Leinen halten würden. Der Windmesser zeigte 55-65 kn. Nachtschwärze um 19 Uhr. Das Boot tanzte wild, die Leinen schrieen. Der Landstrom fiel aus. Als der Spuk schließlich nachließ und die Segler aus ihren Booten krabbelten, war bei fünf Booten die Genua zerfetzt, und bei einem war der Mast aus dem Bootsboden gerissen, durch das Kajütdeck gebrochen und lag nun quer über dem Steg. Während weiterer Gewitter arbeiteten wir mit 6-7 Personen mehrere Stunden, bis das gesamte Rigg des Havaristen gelöst, an Land gebracht und das Loch im Deck notdürftig abgedichtet war. Als sich gegen 23 Uhr das Wetter wieder beruhigt hatte, tuckerte im Mondschein noch ein Segelboot herein. „Ich dachte, ich sterbe“, sagte die Frau, der wir die Hände zum Übersteigen reichten. Während des Orkans hatten sie in der Krumminer Wiek geankert. Ihr Danforth-Anker war verbogen.

5. August, Krummin/Usedom – Thiessow/Rügen

Zwei Tage später war der Wetterbericht wieder friedlich, und so startete ich den zweiten Versuch zu meiner zweiten Etappe: Durch die

Krumminer Wiek, den Peenestrom mit Zugbrücke Wolgast und über den Greifswalder Bodden sollte es nach Seedorf auf Rügen gehen; alternativ, wenn der Wind das nicht erlaubte, nach Thiessow. Die Navigation für beide Zielhäfen hatte ich in Karte und Logbuchkladde vorbereitet und zusätzlich die Wegpunkte als Route in mein Garmin-Handgerät eingespeichert. Die Seekarte legte ich wasserdicht verpackt und mit einem Sitzkissen beschwert neben mich in die Plicht, die Logbuchkladde mit Stift ins Schwalbennest, das Garmin angehängelt in die Hosentasche. In der Kajüte lag griffbereit das Handbuch mit Lesezeichen.

Die Etappe klappte problemlos und wurde wunderschön. Über den Greifswalder Bodden ergab sich ein Kreuzkurs, den ich nur mit der Genua segelte. In der roten Abendsonne lief ich in Thiessow ein. Der kleine Fischerhafen war mehr als voll mit Sportbooten, so dass ich mich ins Päckchen legen musste, hatte dadurch aber gleich Hilfe beim Festmachen.

Da sich das navigatorische Vorgehen bewährt hatte, übernahm ich es für alle weiteren Etappen.

10. August, Thiessow/Rügen – Sassnitz/Rügen

In Thiessow genoss ich zunächst einige Tage den Strand und die interessante Geschichte des Lotsenwesens. Als das Liegen im Päckchen mir zwar nette Kontakte, aber auch ein zunehmend beengtes Gefühl bescherte, machte ich mich auf zur nächsten Etappe. Von dieser sind zwei Erfahrungen berichtenswert: Erstens funktionierte das inzwischen bewährte Kreuzen nur mit der Genua nicht um den Thiessower Haken herum, das Südostkap Rügens; offenbar setzte hier Strom. Mit zusätzlich gesetztem Groß ging es dann. Zweitens hatte ich über folgendes Phänomen schon gelesen, es in der Praxis leider aber doch nicht realisiert: Auf dem Raumschotkurs nach Nord wurde die MARY READ immer

schneller und machte schließlich 7,5 kn Fahrt, ich genoss den flotten Ritt vor der Welle auf Autopilot, trank Kaffee, aß Brötchen, der Windmesser zeigte nach wie vor 15 kn, also 4 Bft, offenbar ließ der angesagte Starkwind also auf sich warten, was mir nur recht sein konnte... Als ich vor Sassnitz anlufte, um die Segel zu bergen, bemerkte ich das Malheur: Die 15 kn waren nur der scheinbare Wind gewesen, jetzt zeigte der Windmesser 22. Die Segelfläche war viel zu groß. Mit dichtgeholtem Groß unter Motor Kreise fahrend, kämpfte ich fast eine Stunde mit der Rollfockeinrichtung und der Welle, dabei nahm der Wind weiter zu. Bei 6-7 Bft lief ich endlich hinter der langen Mole ein, über die Brecher und Gischt gingen. (Gerade sah ich draußen noch einen Leidensgenossen, dessen wild schlagende Fock komplett im Meer versank, als die Stagreiter ausrauschten ...) Voller Erleichterung nahm ich die erste beste Box, welche viel zu lang war, woraufhin ich die Festmacher verlängern und dann auch noch entsprechende Liegegebühr zahlen musste.

13. August, Sassnitz/Rügen - Glowe/Rügen

Ein Reff im Groß und die Fock II statt der Genua schienen mir passend für die nächste Etappe mit vorhergesagten 4-5 Bft. Da ich zunächst auf die glorreiche Idee gekommen war, den Kopf der Fock II mit einem Stopperstek am Vorstag zu fixieren, um dieses zur Mitnahme des Tuches beim Rollen zu zwingen, dieser aber leider vor allem bewirkte, dass sich die Fock nicht mehr herunterholen ließ, mussten der Bootsmannstuhls und nachbarschaftliche Hilfe in Anspruch genommen werden, bevor ich ablegen konnte. Die geplante Strecke war zum Glück nicht weit. Mit achterlichem Wind und Schmetterling (Großsegel mit Bullentalje gesichert) genoss ich zunächst die Fahrt entlang der Kreideküste, dann ging es mit halbem Wind weiter in Rich-





tung Glowe. Fallwinde von der Küste sorgten für Dreher und Böen, so dass ich über meine kleine Segelfläche froh war. Wegen meines Tiefgangs von 1,80m wählte ich in Glowe wieder eine Box in der ersten Reihe, wieder war sie zu lang. Da es ein ruhiger warmer Abend war, brachte ich meine Festmacher aus, in dem ich zu den Pfählen schwamm.

22. August, Glowe/Rügen – Vitte/Hiddensee

In den nächsten Tagen frischte es erheblich auf; der Seewetterbericht sprach jeden Tag von 6-7 Windstärken aus westlichen Richtungen mit 2-3 m Welle. Meine nächste Etappe sollte um Kap Arkona nach Hiddensee führen, und dafür wollte ich auf ruhigere Bedingungen warten. Diese ließen allerdings tatsächlich auf sich warten: Neun Tage lag die MARY READ in Glowe. Ich selbst reiste für einige Tage mit der Fähre nach Bornholm und erkundete das Kap Arkona mit dem Fahrrad. Auch mit dem Abhören des Funks unterhielt ich mich. Auf Kanal 16 riefen täglich mehrere festgekommene Segelyachten um Hilfe. So befragte ich den Hafenmeister. „Das ist alles vor Hiddensee“, erfuhr ich, man dürfe dort keinesfalls das Fahrwasser verlassen, „auch nicht einen Meter“, und „lassen Sie sich nicht einschüchtern von den vielen Fähren“. Dieser Rat war Gold wert, wie ich später noch merkte.

Dann hieß es jetzt oder nie: Für den 22. August versprochen die verschiedenen Wetterberichte einhellig SW 4, ab dem 23. aber schon wieder zunehmend 5-6. Mit Fock II ging es rund Kap Arkona, für den Amwindkurs setzte ich zusätzlich das Groß mit einem Reff. Auf der Kreuz bliesen dann doch (scheinbar) 20-22 kn, und in der Welle, die natürlich nicht kleiner geworden war, wurde ich leider seekrank. Neptun empfing sein Opfer aber erst, nachdem ich bei der Tonne rot-weiß Hiddensee die Segel geborgen hatte.

Dank meiner Route im Hand-Garmin und der Warnung des Hafenmeisters konnte ich exakte Kurse nach Tonnen steuern. In Vitte/Langer Ort machte ich an dem Liegeplatz fest, an dem die MARY READ vor einem Jahr gelegen hatte, als ich meinen Mann für ein Wochenende an Bord besuchte. Damals hatten wir per Rad den Dornbusch und die Inselförfer erkundet.

27. August, Vitte/Hiddensee – NeuhoF

In Vitte hatte ich in den letzten Tagen miterlebt, wie mehrere Yachten vor der Hafeneinfahrt oder später nach dem Auslaufen festgekommen waren und von dem kleinen Seenotrettungskreuzer „Nausikaa“ freigeschleppt werden mussten. Deshalb beschloss ich, auf dieser Etappe zu motoren und mich auf die Navigation zu konzentrieren. Das zahlte sich aus, denn es wurde ein geruhvoller Schlag, und vor Stralsund traute ich mich dann doch noch, ein paar Meilen zu segeln. Der Sonnenuntergang auf der Veranda in NeuhoF war so malerisch wie im Hafenhandsbuch versprochen.

30. August, NeuhoF – Seedorf/Rügen

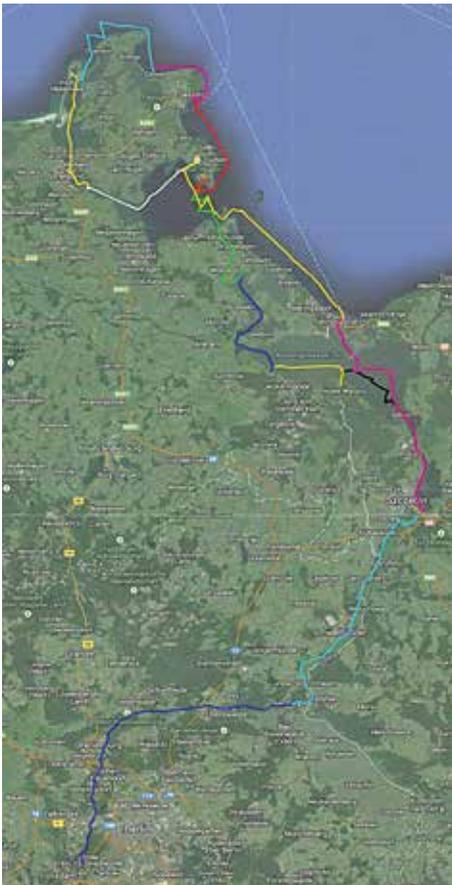
Auch auf dieser Etappe geschah nichts Spannendes. Das Wetter war trübe, und der Wind ließ immer mehr nach, bis er auf dem Greifswalder Bodden fast ganz einschlief. Unter Schmetterling machte das Schiff noch knapp 2 kn Fahrt, ich kochte Kaffee, übte Kreuzpeilungen... Als „Deadline“ zum Motoranwerfen hatte ich mir 16 Uhr gesetzt – um 15.45 Uhr drehte der Wind, frischte auf, und ich segelte nach Seedorf!

Die Crew, die ich mir für die Schleusenfahrt nach Berlin organisiert hatte – zwei Studenten aus Stettin – wollte am 8. September an Bord kommen. Ich rechnete rückwärts, wie viele Tage ich noch in Seedorf verbringen konnte, denn in diesem idyllischen Hafen an der Having fühlte ich mich wohl. Es waren fünf. Die ersten zwei

regnete es ohne Unterlass, und ich beschäftigte mich mit der Reparatur der Pumpe zum Entwässern der Motorbilge sowie dem Versuch, der Ursache des sonstigen Bilgenwassers auf die Spur zu kommen. Als Hauptverdächtiger wurde der Überdruckschlauch des Warmwasserboilers entlarvt. - Die folgenden Sonnentage genoss ich per Mietfahrrad in Sellin am Strand.

4. September, Seedorf/Rügen – Swinemünde/Usedom

Dieser letzte Segeltag versprach noch einmal interessant zu werden, denn es ging außerhalb der Dreimeilenzone über die See, von der Wind und Welle mit langem Fetch heranrollten. Vorhergesagt waren 4 Bft aus Ost, was auf dem berechneten Kurs von 135° einen Anlieger erhoffen ließ. Sollte ich kreuzen müssen, wäre Swinemünde allerdings nicht zu schaffen. Für diesen Fall hatte ich mir den kleinen Nothafen auf der Insel Ruden ausgesucht. Aber ich hatte Glück. Obwohl es dann doch mehr als die vorhergesagten vier Windstärken wurden, stimmte die Richtung.



Über den Greifswalder Bodden kreuzte ich gut mit der Genua. Das Motoren durch das Ost-tief wurde dann aber zu einer Herausforderung für mein Boot, denn Wind und Strom setzten stark gegenan. Um den Kühlwasserkreislauf in der Welle nicht zu stark zu beanspruchen, ließ ich nur 1700 U/min laufen, und so machten wir schließlich kaum mehr zwei Knoten Fahrt über Grund. Nachdem ich aber die Segel gesetzt hatte (Groß plus gereifte Genua) und das Boot auf Zielkurs hatte, machte es die Verzögerung wieder wett: Es lief fünf, später sechseinhalb Knoten. Nur die Welle wurde immer größer, je weiter sich das Land entfernte. Als einzelne Brecher über die Plicht gingen, stellte ich den Autopiloten ab und versuchte die Wellen auszusteuern. Vier Stunden auf diesem Kurs mit Lage waren anstrengend, aber schön, und vor Sonnenuntergang war die Mary Read fest in Swinemünde.

Der nächste Tag mit Strand und Lutherturm gehörte noch einmal der Erinnerung.

6. September, Swinemünde/Usedom – Stettin

Der allerletzte Segeltag ließ sich mit schönstem Wetter an, aber schließlich „verhungerte“ mein Boot auf dem Stettiner Haff auf der Kreuz, und ich musste die Segel bergen. Die zweite Hälfte dieses langen Schlags bestand aus Motorfahrt auf der Oder bis zu unserer vertrauten Marina Hotele in Stettin.

Für den nächsten Tag stand es mir ein wenig bevor, den Mast allein mit dem Bosman zu legen, und zu allem Überfluss war der in Urlaub. Mit den Vorbereitungen war ich sechs Stunden ohne Pause beschäftigt, aber dann klappte es mit dem „Vertretungskran“ beim Akademischen Segelclub zum Glück reibungslos. Nicht nur vor Erleichterung fiel ich um halb acht wie tot in die Kojе.

8./9. September, Kanalfahrt Stettin – Oderberg – Berlin

Die Stettiner Studenten Mark und Pat waren eine große Hilfe in den Schleusen (oben rechts: Lehnitzschleuse). Um 20.30 Uhr waren wir fest im VSaW. Zum Schluss waren noch die Positionslaternen zum Einsatz gekommen.

Mit gelegtem Mast, Anlegebrett und dicken Fendern ging es bei schönstem Spätsommerwetter durch die Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße, Havel-Oder-Wasserstraße und den Niederneuendorfer See zurück in Havel und Wannsee.

EDLE HÖLZER IM SCHLAFZIMMER



BETT IZOLA
NUSSBAUM & KIRSCHBAUM
20 % REDUZIERT

Die Etage7 ist seit 22 Jahren Ihr Fachgeschäft für Wohn- und Schlafcomfort.
Unsere Kollektion umfasst ein breit gefächertes Spektrum an
schadstoffgeprüften Naturmatratzen, Bettgestellen und Regalsystemen
aus massiven Hölzern. Individuelle Lösungen, Fertigungen nach Maß und eine
kompetente Beratung machen unsere Stärken aus.
Wir bieten orthopädisch sinnvolle und
komfortabel ausgelegte Schlafösungen für jeden Anspruch.

www.eta7.com

10623 Kantstr. 13
Tel. 030 - 31 80 67 95
10439 Schönhauser Allee 105
Tel. 030 - 441 26 36

ETAGE 7
WOHN- & SCHLAFCOMFORT

Reisetagebuch der SY „Freya“ 2014

Seereise 2014 - Skandinavien Rund ! (Erster Teil)

Peter Lühr

Etappe 1 von Dieppe nach Warnemünde 30.04. bis 13.05.2014

Es dauert zehn Tage, bevor ich mit Hilfe der Werftbesitzer Jean, Cendrine und Florian die FREYA in einen segelfähigen Zustand versetzt habe. Einen Tag vor der Abreise hole ich am späten Nachmittag meine Crew vom Bahnhof in Dieppe (49°45'N/001°05'E) ab. René, Jens und ich fahren in dem von Jean ausgeliehenen Transporter zu den Supermärkten der Stadt und bunkern Lebensmittel für die kommende Woche. Der Abschied von Jean, Cendrine und Florian fällt nicht nur mir schwer. Nach einem letzten Glas Wein auf dem Steg der Marina und den letzten Umarmungen mache ich schweren Herzens die Leinen los.

Ein letzter Blick fällt hoch zu den Klippen, auf der die Kirche der Seefahrer steht. Bei einbrechender Dunkelheit verlassen wir den Hafen und motoren in Richtung Ost. Um 0200 werde ich von René geweckt. Es ist dichter Nebel aufgekomen. Das Radar läuft drei Stunden lang, in denen wir im Abstand von einer sm neben dem Verkehrstrennungsgebiet fahren. In den frühen Morgenstunden hebt sich der Nebel. Nach einer so kalten Nacht kann ich für kurze Zeit in die Koje krabbeln. Nach dem Frühstück folgt eine ausführliche Einweisung im Gebrauch der Rettungsmittel, dem Verhalten bei MOB und im Falle von „Abandon Ship“.

Der Wetterbericht sagt für die kommenden Tage Starkwind aus NNE an. Unter diesen Bedingungen wollen wir nicht aufkreuzen, d.h. wir müssen spätestens in zwei Tagen einen geschützten Hafen aufsuchen. Blankenberge/Belgien (51°18'N/003°07'E) scheint uns ein geeigneter Ort zu sein. Fünf sm vor Blankenberge dreht der Wind auf SE. Nach 120 motorten Seemeilen können wir nun endlich auch die Segel setzen. Drei Tage müssen wir in diesem Badeort verbringen, bevor sich bessere Wetterbedingungen einstellen.

Diese Zeit nutzen wir, einen Tagesausflug nach Brügge zu unternehmen. Für mich ist Brügge eines der schönsten mittelalterlichen Städte Europas. Obwohl die Sonne scheint, frieren wir den ganzen Tag – bedingt durch den starken und

kalten NE-Wind. Jens und René sind humorvolle Zeitgenossen, so dass es immer wieder einen Grund gibt, herzlich zu lachen. In der Zeit an Bord stellt sich heraus, dass René ein guter Koch und ein vorausschauender Segler ist. Jens verwickelt uns immer wieder in anregende Gespräche, so dass es an Bord nie langweilig wird. Es ist sein erster Törn auf einem Fahrtenschiff. Seine Segelerfahrungen hat er als Vordecksmann auf Regattayachten gesammelt. Wir können nach drei Hafentagen am 05.05. endlich unsere Reise fortsetzen. Auch wenn wir die ersten fünf Stunden motoren, setzt gemäß Ankündigung des Wetterberichtes ein guter Wind aus ENE ein. Ab Mitternacht fallen wir ab, und es beginnen 125 sm bei Wind zwischen 2 und 5 Bft. Es sind nur noch 50 sm bis Helgoland. Wir motoren in der Dunkelheit dicht an einem Windpark vorbei, als plötzlich der Motor aufhört zu klappern. Wir sind auf dem Bb.-Tank. Ich schalte auf den Stb.-Tank um und entlüfte den Motor. Während dieser Zeit quasselt ein Angestellter vom Windpark ununterbrochen über VHF, dass wir das Gebiet weiträumig umfahren sollen. Ich erkläre ihm mehrmals die Lage, in der wir sind. Als er es endlich verstanden hat, sollen wir bei Null-Wind unter Segel auf einen 5 sm entfernten Punkt zuhalten. Wir tun so, als setzten wir die Segel. Im Stb.-Tank ist nicht mehr viel Diesel und so müssen wir unseren Reservetank entleeren.

In Helgoland (54°10'N/007°53'E) angekommen, stellen wir fest, dass die Zuleitung vom Tank zum Absperrhahn verstopft ist. Die Verstopfung ist schnell beseitigt. Dann tun wir das, was hier Touristen so tun. Die Öffnungszeiten für das Schwimmbad mit der Benutzung der Sauna passen einfach nicht in unseren Zeitplan. Also erst einmal ein Fisch- und ein Knieperbrötchen in der Unterstadt und ein Bier in der Oberstadt. Nach knapp einer Stunde sind wir vom Rundgang zurück. Wie immer erfreuen wir uns an der roten „Lange Anna“ und natürlich an den Vogelfelsen, in denen zur Zeit tausende von Lummen, Tölpeln und Möwen nisten. Nach diesem Marsch genießen wir – in der Sonne sitzend – einen Irish Coffee. Der und die ungewohnte Wärme lassen die Gespräche verstummen und die Köpfe nach und nach auf die Schultern sin-

ken. Die letzte Nacht haben wir am Windpark nicht gut schlafen können.

Schnell an Bord wird noch eine Stulle gegessen. Den Wunsch der Crew, mehr Sonne sehen zu wollen, erfülle ich, indem ich meinen Film über meine vierte Atlantiküberquerung zeige. Jens schafft fünf Minuten – René ist wohl auch nur mit Unterbrechungen wach. Am Morgen weckt uns René mit frischen Brötchen. Doch wir vertagen das Frühstück, denn wir stellen fest, dass eine Dusche wichtiger ist. In einem Tee-Laden in der Oberstadt gibt es WLAN. Post erledigen und neue Blöcke für die Großschot bestellen. In der Zwischenzeit sucht Jens verblich am Strand nach einem mir unbekanntem ungeschliffenen roten Feuerstein, den man nur auf Helgoland und auf der Düne findet. Er hat seiner neuen Liebe versprochen, ihr diesen Stein zu suchen. Dafür fährt er noch am Nachmittag zur Düne.

Auch dort gibt es ihn nur in geschliffener Form. Nach diesem Einsatz meinen wir, er sollte ihr doch dann eben einen geschliffenen Feuerstein schenken. Doch er meint, sie würde es nicht glauben, dass die geschliffenen Steine auf Helgoland am Strand liegen. Nun ja, wir haben es doch nur gut gemeint. René und ich füllen den Getränkevorrat an Bord auf. Der Bierkonsum der letzten Tage war überdurstmässig.

Wer in Helgoland anlegt, sollte leere Tanks mitbringen. Haben wir natürlich vergessen. So können wir bei Rickmers nur 185 Liter bunkern

zum Preis von 1,06 €/L. Leider fahre ich bei dem Anlegemanöver gegen die Gummikante des Steges. Erst nach Tagen und weiteren Anlegemanövern geht mir ein Licht auf. Der neue Propeller, den ich bei der Firma Flexofold gekauft habe, öffnet sich nicht ganz. Dadurch wird das Aufstoppen verlangsamt. Die Firma meint, dass meine Kupplung beim Rückwärtsfahren rutscht. Mechaniker werden mir in einigen Tagen bestätigen, dass das unsinnig ist und der Motor, die Kupplung und das Getriebe einwandfrei funktionieren. Das wird ja dann wohl ein Thema für den Winter. Anschließend legen wir beim „Wassermann“ an. So wie er spricht, ist er unüberhörbar ein Berliner aus Köpenick.

Nach der Gezeitenberechnung legen wir um 2300 ab. Der Wetterbericht hat Wind aus SSW angesagt. Er steht aber nur für eine Stunde. Als meine Wache beendet ist, fahren wir neben dem Fahrwasser der Elbe. Der rege Schiffsverkehr lässt mich nicht an Schlaf denken. Mit dem auflaufenden Wasser und Wasser von oben laufen wir in den Vorhafen von Brunsbüttel bei grünem Licht ein.

Die 185 Schleusen im letzten Jahr haben mich farbenblind gemacht. Ich übersehe, dass das weiße Licht nicht blinkt. Prompt werde ich harsch aus dem Vorhafen verwiesen. Kaum habe ich die Runde gedreht, kann ich in die offene Schleuse einlaufen. Was sein muss, muss sein. Eigentlich wollte ich in Rendsburg über Nacht bleiben. Aber Jens will unbedingt nach

René im NO-Kanal



Berlin fahren. Er wird im Job gebraucht. Nach Verlassen der Schleuse in Holtenau zieht ein Unwetter auf. Der Regen peitscht uns entgegen. Erst wollen wir Laboe anlaufen, doch Böen über 6 Bft. halten mich davon ab, in diesem Hafen Anlegemanöver zu fahren. Jens erinnert mich, dass Schilksee (54°25'N/01°10'E) einen langen Steg im Hafen für größere Yachten hat. Als wir dort eintreffen, lässt der Wind nach; an dem über 100m langen Steg liegen nur drei Yachten. Kaum haben wir die FREYA angelegt, springt Jens mit gepackter Tasche von Bord. Das ist der Fluch der Selbständigen. René und ich gehen unter die Dusche. Wir sind wie immer durchgefroren. Einen anderen Zustand als FRIEREN kennen wir seit Dieppe nicht – Ausnahme unter der Dusche oder in der Koje. Dazwischen liegt heute noch für uns ein Spargelessen im Restaurant „Elmöwenschiet“ und mehrere „Warmmacher“.

Dass ich mir noch die Zähne geputzt habe – daran kann ich mich noch erinnern. Aber wie ich in die Koje gefallen bin, daran nicht. Eine Stunde Schlaf in der vergangenen Nacht sind einfach zu wenig in meinem Alter. Das kann ich Dir sagen – mein Alter....

Der Charme von Schilksee lässt uns früh am Morgen die Marina verlassen. Eine schnelle Reise bis Eckernförde (54°28'N/009°50'E). Wind aus WSW mit bis zu 6 Bft. lassen uns jubeln. Ich bin morgen mit einer Schulfreundin verabredet und René will einen Freund besuchen. Doch wie sich herausstellt, ist dieser seit ein paar Tagen in Berlin. Am Abend wagen wir einen kurzen Spaziergang im heftigen Regen zum „Räucherschiff“ und essen Fischbrötchen.

Als wir das Steckschott der FREYA öffnen, empfängt uns die Wärme unseres kleinen elektrischen Heizlüfters. Ein schönes Gefühl, denn für morgen sind Starkwindwarnungen ausgegeben. Es werden außerdem die stärksten Regenfälle der letzten Jahre erwartet. Um 0800 erscheint Heidrun mit frischen Brötchen an Bord. Wir frühstücken lange. In dieser Zeit wird viel aus der Vergangenheit geplaudert. Ganz nebenbei kann ich sie dazu überreden, unsere gesamte Wäsche zu waschen. Wir fahren gemeinsam zu ihrem Haus, wo wir Kaffee trinken. Dort lernen wir ihren Mann Jürgen kennen, der uns willkommen heißt. Ein sympathischer sportlicher Mann in meinem Alter, der wie René und ich gerne Formel 1 sieht. Am Abend lade ich alle zum Abendessen ins „Restaurant Treibgut“ ein. Nach der harten Segelei der letzten Woche ein

sehr gemütlicher Tag.

Am 12.07.14 klingelt der Wecker um 0645 in Eckernförde. Es regnet aus Kannen. Wir müssen weiter. Mit einer Tasse Kaffee und einer Tasse Tee in der Halterung an der Steuersäule und eine Stulle in der Hand legen wir ab. Nach einer Stunde hören wir eine Starkwindwarnung für unser Gebiet.

Wir freuen uns, dass der Wind aus westlicher Richtung weht. Und ab geht die Lucy. Leider kommt der Wind nur in Böen über 5 Bft. Jedenfalls genug für die Strecke nach Burgstaaken, (54°25'N/011°11'E) – unser heutiges Ziel, das wir nur unter Segeln erreichen. Der Grund zum alten Hafen von Burgstaaken zu fahren sind die Schollen und das Bier im Restaurant, 50m vom Liegeplatz entfernt. Anfang der 80iger war das oft der Anlass hierher zu fahren. René und ich genießen die Maischollen, trinken Bier und Küstenebel. So hatten wir uns den Abend vorgestellt. Am nächsten Morgen will René unbedingt noch vor dem Auslaufen das U-Boot-Museum besichtigen. Ich bin nicht begeistert davon, doch begleite ich ihn. Man nehme ein ausgedientes U-Boot der Bundesmarine und bereite es für eine Touristenattraktion vor. Es steht auf einem Betonsockel und sieht mehr wie eine überdimensionierte dicke Gurke aus. Es ist nämlich so ummantelt, dass es Schießübungen schadlos überstanden hat.

Meiner Meinung nach werden sich die Hoffnungen der Stadtväter von Fehmarn nicht erfüllen. Bei bedecktem Himmel, aber gutem Wind, müssen wir die letzten 38 sm bewältigen. Wir stellen nach Stunden fest, dass in der Marina von Warnemünde (54°11'N/012°05'E) neben dem Alten Strom kein Platz mehr frei ist, obwohl der Hafenmeister uns vor einem Tag bestätigt hat, dass wir einen freien Liegeplatz vorfinden werden. So machen wir die FREYA im Alten Strom fest und gehen zum Abendessen auf die andere Seite des Flusses. Wir klönen lange über den nun beendeten Törn und trinken dabei doch fast ein Glas zu viel.

Am 14.05.14 hat René früh seine Tasche gepackt und steht zur Abreise bereit. Ich verabschiede mich von einem angenehmen Berliner Jungen. Er ist ein Segelkamerad, den man nicht so schnell findet. Ich hoffe, dass ich ihn bald einmal wieder an Bord der FREYA begrüßen kann. René geht, meine Schwester Inge kommt. Sie will bis zum Crewwechsel für drei Tage an Bord bleiben. Wir essen am Abend sehr gut in

der „Seekiste“ und schlucken den Absacker natürlich im „Cuba“. Schon früh am nächsten Morgen treffen Dietrich und seine Frau Christiane ein. Christiane hat ihren Mann nach Warnemünde gefahren und verabschiedet sich, nachdem sie die FREYA für gut befunden hat. Auch den zweiten Teil der Reise will ich zu dritt an Bord sein. Der dritte Segler ist der junge Russe Artyom, von uns nur kurz Arty genannt. Den Tag über mache ich einige Reparaturen an der FREYA. Doch abends sind wir gemeinsam auf der Piste. Ein netter lustiger Abend an mehreren Orten in Warnemünde. Bis nach Warnemünde haben René, Jens und ich 564 sm zurückgelegt. Durch die wetterbedingten Hafentage war die Reise anstrengend. Nun stehen uns in den kommenden zwei Wochen über 900 sm bevor.

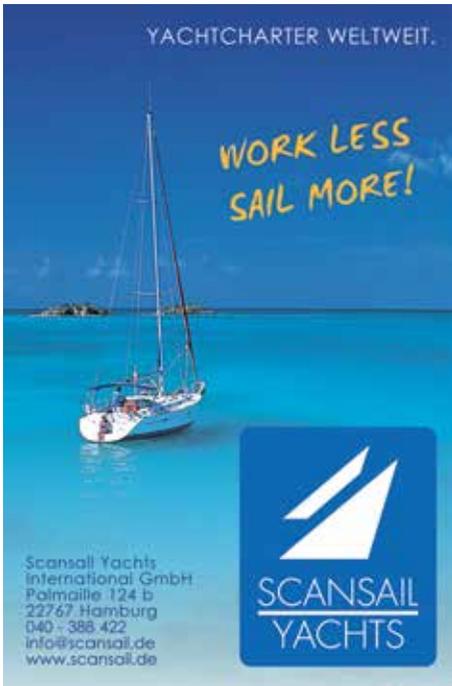
**Etappe 2
von Warnemünde nach St. Petersburg
14.05 bis 01.06.2014**

Vor fast einem Jahr lerne ich Dietrich kennen. Für den Reiseabschnitt von Warnemünde nach St. Petersburg finden sich bis einen Monat vor der Abreise noch keine Mitsegler. Bei einer Tasse Kaffee frage ich Dietrich, ob er nicht Lust

hätte, mit mir nach St. Petersburg zu segeln. Spontan sagt er zu. Als Eigner einer Yacht weiß er, was bei so einem Überführungstörn auf ihn zukommt. Nun fehlt mir noch immer der dritte Mann. Ich telefoniere mit Daniel. Er ist der Veranstalter der AR 80 - „Adventure Race 80 Degrees North“. Er findet einen, wie er sagt, „erfahrenen Segler“ aus St. Petersburg. Es stellt sich bald heraus, dass Arty ein lern- und kritikfähiger junger unerfahrener Segler ist. Er ist lustig, hat fast immer gute Laune und erfreut uns mit Gesängen und Steptanzvorführungen, wobei ich Angst um meine sich biegender Bodenbretter habe. Eine gute Zusammenstellung der Crew. Aber zwei Skipper an Bord führt hin und wieder zu Meinungsverschiedenheiten. Es entstehen keine Belastungen der Stimmung an Bord, da sie umgehend aufgelöst werden. Soviel zu der Besatzung der „FREYA“.

Es ist Freitag, der 16.05.2014. Meine Schwester winkt vom Steg im Alten Strom. Ich blase noch einen langen Ton auf der Conch (große Schnecke aus den Bahamas) und langsam verschwindet Warnemünde aus unserem Blick. Auf Grund der Wettervorhersage – mäßiger Wind aus nördlichen Richtungen – haben wir uns vorgenommen, möglichst viele Meilen in östliche Richtung gutzumachen.

Die übliche Einweisung der Crew wird von mir vorgenommen. Flauten und leichter Wind wechseln sich ab. Kurz nach Mitternacht liegt Kap Arkona an Stb. querab. Um 1000, als wir die Südspitze von Bornholm querab an Bb lassen, legt der Wind so zu, dass wir das Grosssegel streichen und nur mit Genua und Besan segeln. Es ist Mitternacht, als es zu schweren Gewittern über uns kommt. Dietrich hat Wache. Ich schlafe meine obligaten zwei Stunden und bekomme von alledem nichts mit. Nach dem Gewitter liegen wir wieder in der Flaute. Ein Anlass, Pause zu machen. Wladyslawowo/Grossendorf (54°42'N/018°25'E) wird angelaufen. Im Morgenrauen, nach 247 sm legen wir uns zwischen zwei Finger, Heck am Steg. Als erstes kommt der Hafenmeister und fordert uns auf, den nächsten etwas breiteren Liegeplatz zu belegen. Für uns unverständlich. Kaum ist er ausser Sichtweite, kommen zwei Soldaten zum Steg. Sie geben uns lauthals zu verstehen, dass wir unverzüglich den Hafen verlassen müssen. Nach langer, auf beiden Seiten unverständlicher Diskussion kommen wir zu folgendem Schluss: sie denken, wir haben die Nacht in der Marina gelegen. Von 1000





Dietrich bei normalem Wetter in normaler Bekleidung

bis 1600 ist eine militärische Übung in und um den Hafen geplant. Sie wollen uns nur davon in Kenntnis setzen, dass, wenn wir nicht sofort den Hafen verlassen, dies erst fünf Stunden später möglich ist. Die Soldaten und wir haben glücklicherweise Hände und Füße, um uns verständlich zu machen.

Es ist Sonntag. Ich mache einen längeren Spaziergang im Regen durch Wladyslawowo. Kein Mensch ist auf den Straßen. Hässliche Bauten aus den Jahren kurz nach dem Krieg. Hier ist die Zeit stehen geblieben. Während ich mich für zwei Stunden schlafen lege, macht Arty seine Runde. Er kommt mit 100 Sloty zurück. Wir können duschen und es reicht sogar noch für zwei Biere in der nahen Taverna.

Als wir am nächsten Morgen auslaufen, kommt eine schreiende Frau auf den Steg gerannt. Sie spricht einige Brocken englisch. Wir müssen für den zweiten Tag bezahlen. Hier ist der seltene Fall eingetreten, nicht für die Nacht, sondern für den Tag zu berappen. Wir verholten rückwärts an den Finger und reichen ihr 15 €. Ihr Kollege hat gestern 71 Sloty haben wollen.

Als wir ihm sagen, dass wir nur Euros besitzen, hat er 14 € verlangt. Und nun steht die Frau auf dem Steg und schreit uns immer „71 Sloty, 71 Sloty“ nach. Wir winken nur ab und verlassen Wladyslawowo. Wir hätten doch besser nach Danzig fahren sollen. Aber das hätte einen Umweg und einen Hafentag bedeutet. Es liegt noch eine lange Strecke vor uns. Unser nächstes Ziel wird festgelegt. Klaipeda/Litauen ($55^{\circ}42'N$ / $021^{\circ}07'E$) soll es sein. Hier wollen wir wieder in den frühen Morgenstunden eintreffen. Der Wind spielt mit. Von den 108 sm müssen wir nur 6 sm im Fluss „Die Dange“ unter Motor zurücklegen. Erst fahren wir zu der Marina, in der ich im Jahr 2000 gelegen habe. Sie ist geschlossen. Über Kanal 16 fordert uns der Hafenmeister auf, eine Marina anzulaufen, an der wir bereits vorbeigefahren sind. In einem kleinen Seitenkanal motoren wir zu einer alten Drehbrücke, die uns zwei starke Männer öffnen, indem sie ein Spill in der Mitte der Brücke drehen. Nach weiteren 200 Metern fädeln wir uns rückwärts in einen engen Liegeplatz ein. Hier warten schon zwei Damen auf uns, die die Einklarierung vornehmen. Nach

einem kurzen Schlaf gehe ich mit Dietrich zum Theaterplatz. Wir nehmen ein Frühstück im Freien ein und werden von dem „Ännchen von Tharau“ gequält. Den warmen Abend genießen Dietrich und ich im Freien bei einem guten Essen in einem netten Restaurant. Lange sitzen wir noch im Cockpit. Eine Nacht, in der wir einmal nicht frieren!

Für die 114 sm nach Ventpils/Lettland (57°24'N / 021°32'E) benötigen wir 22 h. Wind von 0 bis 12 kn. Und das auch noch bei der geschenkten Stunde. Wir haben die Zeitumstellung gestern verschlafen. Auf der Strecke begegnen wir einem Nato-Konvoy in sechs Gruppen, je vier Kriegsschiffe. Das AIS-Gerät zeigt uns einen Abstand zu ihnen von maximal 300 m. Nach den vielen Flaggen zu urteilen, waren fast alle Nato-Staaten an dem Manöver beteiligt. Säbelrasseln zu den Vorkommnissen in der Ukraine.

Ich habe in der Nacht drei Stunden geschlafen, was für mich lange ist. Erinnern kann ich mich nur daran, dass ich schon einmal in Ventpils war. Doch dass es ein so hässlicher Hafen ist, daran erinnere ich mich nicht. Wir sind die einzige Yacht in der Marina. Teuer ist sie, hat keine Duschen und liegt in einem wüsten In-

dustriegebiet. Nach einer guten halben Stunde Fußweg sind wir in der Stadt. Sie hat einige nette Bauten und Plätze. Wir essen gut in einem passablen Restaurant, blicken auf die Vesta und auf die zerfallenen Industriebauten am anderen Ufer. Wir haben nicht vor, lange in Ventpils zu bleiben.

Fast fluchtartig verlassen wir schon um 0735 Ventpils. Gefrühstückt wird draußen. Das heisst bei uns: während der Fahrt. Eigentlich war unser Plan, die Kuressaare Inseln an Bb. zu lassen und eventuell Tallinn anzulaufen. Aber der gute Wind dreht nach 34 sm auf Ost. Kurzentschlossen ändere ich den Kurs. Wir segeln an der Westseite von Kuressaare nach Norden. Am Abend frischt der Wind auf. Er erreicht bis zu 6 Bft. Das bedeutet wieder: Groß weg, und weiter geht es mit Genua und Besan bei unverminderter Geschwindigkeit. Bei diesen optimalen Bedingungen ist Tallinn aus unseren Köpfen. Helsinki (60°11'N / 024°53'E) liegt voraus! Der Wind steht nicht ganz bis zu unserem Ziel durch.

Ganz unerwartet verabschiedet er sich 45 sm vor Helsinki, um sich dann nach 20 sm unter Motor zurückzumelden. Mein Freund Pekka hat uns in seinem Yachtclub einen Liegeplatz

Minimalinvasive Diagnostik u. Therapie

mit der

und der

Virtuellen Darmspiegelung

- Ideal für Patienten mit erhöhtem Risiko, die sonst auf eine sinnvolle Vorsorge verzichten würden

HAL (Hämorrhoidal-Arterien-Ligatur)

- patientenfreundliche, ambulante Behandlung der Hämorrhoiden
- ohne Schmerzen und offene Wunden in wenigen Minuten

Beide Verfahren werden mit großer Erfahrung durchgeführt und zeichnen sich durch ihre sehr gute Sicherheit aus.



Prof. Dr. med. B. Lünstedt
 Chirurgisches Institut / Villa am Roseneck
 Hohenzollerndamm 104
 Info u. Anmeldung 030 / 40 10 86 57
www.chirurgische-beratung.de
 Privatpatienten, Beihilfeberechtigte u. Selbstzahler

Mitglied im



netzwerk
gegen darmkrebs



Unsere Vorsorge - Ihre Chance

reserviert. Das Anlegemanöver klappt leider nicht sehr gut, bedingt durch den nicht richtig funktionierenden Propeller bei der Rückwärtsfahrt. Dadurch, dass die Mole mit einem Holz geschützt ist und mein Anker sich „sanft“ an den Balken schmiegt, entsteht kein Schaden an der FREYA. Aber trotzdem sind diese Vorkommnisse immer ärgerlich. Von den in 38 Stunden gesegelten 224 Seemeilen müssen wir nur 20 sm motoren. Müde aber zufrieden fallen wir in die Kojen.

Nach einem Duschgang und dem Frühstück versuchen wir, das Problem an der Gasanlage zu lösen. Das neue magnetische Ventil will nicht ganz öffnen. Obwohl die Gasflasche gefüllt ist kommt nicht genügend Gas zum Brenner. Als gegen Mittag meine Jugendfreundin Hedi auf der Bildfläche erscheint, vertage ich das Problem. Wir haben uns das letzte Mal vor 15 Jahren gesehen.

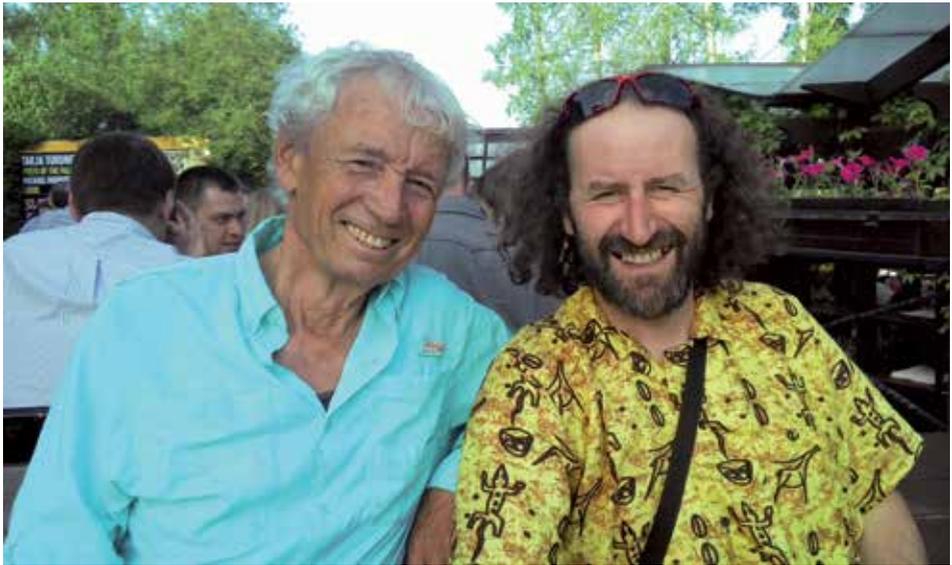
Erinnerungen an die Zeiten vor 50 Jahren werden wach. Sie fährt mich zu dem wunderschönen an einer Bucht der Ostsee gelegenen Haus. Hier ist sie aufgewachsen. Danach zu dem in der Nähe gelegenen Haus meiner Tante und meines Onkels. Sie sind schon lange tot. Unbewohnt ist das Haus und zerfällt nun langsam. Das Schild eines Bauunternehmens hängt am Gartentor. Wo ist die Kauppa an der Hauptstraße? Ich sehe nur noch schicke Häuser. Nokkala und Tapiola waren früher Vororte von Helsinki. Auch der angrenzende Vorort Espoo ist zu einer Schlafstadt mutiert. Im Gegensatz zu damals hat sich für mich Helsinki explosionsartig vergrößert. Es macht mich melancholisch. Wir sitzen noch eine Zeit in einem Restaurant mit Blick auf die Seen und die Wälder Finnlands. Nur das Lapinkulta 4,6% schmeckt so wie vor 50 Jahren. Ein besinnlicher Tag nach der kräftezehrenden Zeit der letzten Wochen.

Am nächsten Tag holt uns Hedi von der Fähre ab. Der Yachtclub liegt auf einer Insel. Dietrich und ich wollen am Vormittag auf Shopping-Tour. Als erstes beeindruckt uns Architekten die Tiefgarage, in der wir parken. Sie ist größer als ein Fußballfeld und ohne jegliche Stützen – Helsinki ist auf Granit gebaut. Bei dem bekannten Kaufhaus „Stockmann“ kaufe ich Kleidungsstücke für meine drei Enkelkinder, sowie Badetücher und Hüte für die Sauna. Dann laufen wir durch die Stadt auf der Suche nach unserem Lieblings-Sauna-Aufguss „Terva“. Dabei erklärt uns Hedi die Gebäude, an denen wir

vorbeigehen. Am Nachmittag rufen uns Kerstin und Kurt von der Motoryacht „Goedekede Michels“ an. Wir kennen sie nur über das Internet. Sie wollen auch an dem „AR 80 Degrees North“ teilnehmen. Wir verabreden uns zum Abendessen. Schnell sind noch 5 Liter Motoröl gekauft – ein Motorservice steht an. Dann zurück zu unserer FREYA. Die eingekauften Sachen werden in die Ecke geworfen, im Stechschritt geht es durch die Stadt zur verabredeten Ravintola. Wir plaudern bis spät in die Nacht. Hedi hat ihr Auto zuhause gelassen. So müssen wir noch einmal die 45 Minuten Fussweg bewältigen. Ein erlebnisreicher Tag geht zu Ende.

Der Wetterbericht klingt nicht sehr einladend für einen möglichst angenehmen Törn von Helsinki nach Hamina. Ich mache Dietrich und Arty darauf aufmerksam, dass ich bei den angekündigten Voraussagen für die kommenden zwei Tage, 20-30kn aus E bis SE, nicht auslaufen will. Wir haben reichlich Zeit und können uns noch zwei Hafentage leisten. Dass wir die gesamte Strecke aufkreuzen müssen, kann meine Mitsegler nicht beeindrucken. In der Marina weht der Wind schon mit 4 Bft. Und ganz Helsinki liegt in Luv. Ich kenne meine FREYA und weiß, was ich ihr zutrauen kann. Ich erkläre mich jedoch bereit, meinen beiden Segelfreunden das „Vergnügen“ nicht vorzuenthalten.

Kaum sind wir aus der Marina, pfeifen uns über 20kn Wind ins Gesicht. Die ersten Wellen rauschen über das Vorschiff. Dietrich macht keine Navigation und Arty ist zu unerfahren, als dass ich ruhig schlafen könnte. Ich mache es mir unter Deck am Kartentisch bequem. Was aber nicht so einfach ist bei 9°C Innentemperatur. Draussen sind es 6°C. Auf jeden Fall ist es saukalt. Ich friere erbärmlich und mache kein Auge zu. Heute Nacht ist Lifeleinen-Zwang für alle an Bord. Nicht nur für den Wachgänger wie sonst. Bei der Ansteuerung von Hamina (60°34'N / 027°11'E) müssen wir in kurzen Schlägen aufkreuzen. Dazu bin ich an Deck und helfe mit. Wir haben für längere Zeit über 30 kn Wind. Die letzten 6 sm wird das Fahrwasser so eng, dass wir den Motor starten. Die Wellenhöhen nehmen ab. Nach 21 Stunden hoch am Wind im Dreckwetter und 120 sm klappt das Anlegemanöver längsseits an die Mole erst beim dritten Versuch. Der ablandige starke Wind schiebt uns schnell von der Mole weg. Meine Mitsegler sehen sehr müde aus. Beim Abendessen wird wenig gesprochen. Ich erinnere mich nur noch an


Abschied von Arty

meine Worte: „Jungs, das habt ihr gut gemacht. Aber wir hätten doch wohl besser in Helsinki bleiben sollen“. Antwort: „Na, du hast es ja so gewollt“. Kurz danach schlafe ich am Tisch ein. Ich werde nach einer Stunde geweckt, verhole mich in meine Koje und schlafe weitere 11 Stunden. Mein neuer Rekord.

Heute findet nicht viel statt. Ein kleiner Rundgang durch die sehr schöne Stadt mit ihren sehenswerten Bauten. Hedi kommt noch einmal, um uns bei den Einkäufen zu helfen. Wir schlagen in den Supermärkten kräftig zu, bevor wir nach St. Petersburg segeln. Mit ihrem Auto fährt sie uns nach Kotka. Probleme bereitet es, einen Anschluss mit dem richtigen Gewinde für die Campinggasflasche zu kaufen. Dagegen geht das Füllen der norwegischen Gasflasche schnell. Nach einem gemeinsamen Abendessen verlässt uns Hedi. Wer weiss wann wir uns wiedersehen.

Wie vor 14 Jahren klarieren wir in Haapa-saari (60°17'N / 027°11'E) aus. Aber etwas hat sich geändert. Wir laufen in die malerische fast kreisrunde kleine Bucht ein und legen uns an den einzigen Schwimmsteg. Bei dem schönem Wetter wollen wir die Nacht in dieser Idylle verbringen. Es ist ein längerer Weg zu den Customs auf der anderen Seite der Insel. Aber das kenne ich ja. Neu für mich ist, dass uns der Beam-

te erklärt, dass wir hier mit der Yacht anlegen müssen. Eine Stunde später liegen wir an dem Steg. Schnell werden wir ausklariert, legen aber nicht ab. Wir bereiten uns ein kräftiges Abendessen. Gut gesättigt segeln wir in die Nacht, die kaum noch dunkel wird. Leider kein Wind. Unter diesem Mangel hat der vergangene Monat gelitten. Wir motoren neben der Fahrerinne, die nach Kronstadt führt. Spiegelglatte See. Von NW bis NE wird der Himmel nicht mehr dunkel. In diesem Abschnitt behält er eine rötliche Färbung. Arty übernimmt den Sprechverkehr mit wer weiß welchen offiziellen Stellen. Ich bin froh, es nicht machen zu müssen. In Kronstadt (59°59'N / 029°44'E) um 0530 angekommen gehen zwei Frauen durch die FREYA und hinterlassen einige Formulare, die von uns auszufüllen sind. Wir wissen, dass der Zoll erst um 0900 zu arbeiten beginnt. Das bedeutet für uns: wir können frühstücken und schlafen. Etwas verspätet werden wir zu den Customs gerufen. Wir können die richtige Anzahl Kopien von unseren Pässen, Schiffspapieren und Crewlisten vorlegen. Die Abfertigung ist dementsprechend schnell. Nun müssen wir nur noch die 17 verbleibenden Seemeilen bis zum Segelclub Krestowski/St. Petersburg (59°57'N / 030°15'E) zurücklegen. Kurz nachdem wir angelegt haben, begrüsst uns Daniel. Er ist der Veranstaltungsmanager der

„Geschwaderfahrt“ (offiziell Regatta genannt). Wir sind die erste Yacht, die in St. Petersburg eingetroffen ist. Es haben dieses Jahr nur sechs Yachten gemeldet: die Segelyacht des Veranstalters, die „PETER 1“, die russische Charteryacht „ALTER EGO“, die russische Privatyacht „LAZY LADY“, die deutsche Motoryacht „Goedeke Michels“, die deutsche Segelyacht „FLOREA-NA“ und wir mit unserer „FREYA“.

Die ersten zwei Abschnitte waren reine Überführungstörns, in denen viele Meilen nachts zurückgelegt wurden – in einem Gebiet, das im Mai noch recht rau, stürmisch und extrem kalt ist.

Etappe 3 von St. Petersburg nach Archangelsk 16.06.bis 06.07.2014

In St. Petersburg bin ich nur einen Tag alleine. Dietrich hat die FREYA und mich am 04.06.14 verlassen. Jytte wurde von einem Volunteer (freiwillige, unentgeltliche Helferin der AR 80) am Flughafen begrüßt. Sie holt Jytte ab, um mit einem russischen Taxifahrer den Fahrpreis bis zur Marina auszuhandeln. Anderenfalls hätte er einen weit überhöhten Preis verlangt. Fast zeitgleich mit Jytte kommt auch Arty mit seiner Exfrau, die ein gutes Deutsch spricht. Er will uns unbedingt etwas zeigen, was er nicht verrät. Nach ein paar Kilometern parken wir vor einem Biergarten mit dem Namen „Karl und Friedrich“. Diese beiden Mönche sollten in der Nähe von St. Petersburg missionieren. Aber berühmt wurden sie durch ihre Braukunst. Ihnen

zu Ehren wird dieser Biergarten nebst Windmühle und historischem Gebäude erstellt, wo noch nach dem deutschen Reinheitsgebot Bier gebraut wird. Hier werden wir von vollbusigen jungen Frauen im Dirndl und Männern in Krachledernen bedient. Die Schrammelmusik darf natürlich auch nicht fehlen. Und dann erst das Helle. So ein scheußlich schmeckendes Bier habe ich noch nie getrunken. Alles in allem hat es Arty gut gemeint. Und wir haben uns köstlich amüsiert. Danach fahren uns Arty und seine Exfrau in das Zentrum der Stadt. Dort spazieren wir zwischen den historischen Gebäuden umher. Es ist schon weit nach Mitternacht, als wir in der Marina abgesetzt werden. Arty hätte sicher noch die ganze helle Nacht mit uns verbracht. Aber Jytte ist schon seit 0300 auf den Beinen. Und nun ist Schluss.

In den folgenden Tagen erkunden wir die Umgebung. In Russland gibt es angeblich keine Waschsaloons. Hier wäscht Frau/Mann die Wäsche zuhause. So tut es Arty für uns. Da sein Trockner kaputt ist, hängt in den kommenden Tagen unsere nasse Wäsche an der Reling und im Salon. Geld muss gewechselt werden. Das können wir nur in den Banken. Aber auch nicht in jeder. Wir säubern die FREYA, bevor wir Lebensmittel und Getränke bunkern. Ich habe die Absicht, den Propeller zu demontieren. So verholen wir die FREYA in eine in unmittelbarer Nähe liegende Werft. Sie gleicht mehr einem Schrottplatz, besitzt aber den einzigen Kran in St. Petersburg. Als wir am Steg liegen, begutachtet der Kranführer das „Objekt“, das er an

Das Kloster Kishi



Land stellen soll. Der Großbaum muss demon-
tiert werden, das Achterstag, die Hydraulik und
die Lazy Jacks. Dann soll ein aus Stahlträgern
geschweißtes Kreuz mit Heißgurten zwischen
Großmast und Besan gequetscht werden. Die
FREYA wiegt leer knapp 10 t., der Kran hebt
10 t. Der Kranführer meint 'das klappt schon'.
Wir bedanken uns freundlich, doch verzichten.
Wir wollen nicht riskieren, dass unsere Reise
schon in St. Petersburg endet. Bevor wir die
FREYA wieder an ihren Liegeplatz bringen, füllen
wir unsere Tanks an einer sehr gepflegten Bun-
kerstation. Leider gehen nur 65 l Diesel hinein,
zum Preis von 0,70 €/l. Hätte ich das gewusst.
Ich hatte doch in Helsinki 167 l zu 1,75 €/l ge-
tankt. Nach Adam Riese und Eva Klein wäre das
eine Ersparnis von 175...wenn dann hätti.

Am **09.06.14** kommen Kerstin und Oliver
aus Schweden angereist. Die Besatzung der
FREYA ist vollständig.

So langsam erscheinen auch die weiteren
gemeldeten Yachten. Wir lernen die deutschen
Besatzungen kennen. Da sind auf der Motor-
yacht GOEDEKE MICHELS Kerstin und Walde-
mar (der sich aber Kurt rufen lässt), der FLO-
REANA Marianne, Hero-Jan und Tochter Insa,
der PETER 1 Daniel, Organisator der AR 80, die
Freundin und Geschäftsführerin Elena, sowie
Serge, Skipper auf der ALTER EGO. Die Crews
der zwei russischen Yachten sind hauptsächlich
Chartergäste, die erst am letzten Tag an Bord
gehen und während der Reise oft wechseln. Ich
steige bis zum Schluss der Veranstaltung nicht
durch, wer zu welcher Yacht gehört. Die LAZY
LADY kommt erst am letzten Tag. An Bord die-
ser Yacht sprechen alle nur Russisch. Die Ver-
ständigung ist gleich Null.

Ich bin seit zwei Wochen in St. Petersburg
und habe eine ruhige Zeit, in der ich den Stress
des letzten Monats etwas abbauen kann. In
den kommenden drei Wochen werden sehr
viele Eindrücke auf uns zukommen. Ich will ver-
suchen, erst einmal den Ablauf dieses Reiseab-
schnittes in Kurzform aufzuzeigen:

13.06. Die sechs Yachten verholten nach Lenex-
po. Es ist der bessere Ausgangspunkt zur nächst-
lichen Fahrt durch St. Petersburg.

14.06. Tagsüber eine private Besichtigungstour
durch die Stadt. Am Abend findet der Begrüßungs-
abend der "AR 80" in einem netten maritimen
Restaurant statt. Das Büfett ist ausgezeichnet.
Die Skipper stellen sich und ihre Mannschaft vor.

15.06. Kerstin und Oliver laden uns zum Mittag-
essen in ein georgisches Restaurant im Zentrum
von St. Petersburg ein. Anschließend wird ein-
gekauft. Am Abend kurze Skipperbesprechung
und Warten auf den nächtlichen Aufbruch.

16.06. Kurz nach Mitternacht kommt der Lot-
se zu uns an Bord. Um 0045 legen wir ab. Eine
unvergessliche Fahrt durch das erleuchtete St.
Petersburg beginnt. Fast alle an der Niva ge-
legenen Gebäude sind angestrahlt, und ein nahe-
zu voller Mond lässt die Ufer zum Teil kitschig
wirken. Um 0400 schließen sich wieder alle Brü-
cken. Für uns ist die Durchfahrt beendet. Nach
den folgenden 80 km legen wir um 1100 in
Schlüsselburg (59°57'N-31°002'E) an.

17.06. Am frühen Morgen besichtigen wir
die Schlüsselburg. Um 1245 Leinen los. Nach
120 km im Ladoga See legen wir um Mitter-
nacht an einem Steg auf den Konovets Islands
(60°52'N-30°037'E) an.

18.06. Um 1200 soll ausgelaufen werden. Die
Führung durch das sehenswerte Kloster findet
aber erst um 1000 statt. Uns werden viele Iko-
nen erklärt. Vier Mönche singen für uns Choräle.
Dann warten wir auf Daniel. Er – lustig und al-
koholisiert – erscheint mit seiner Mannschaft
und die der ALTER EGO. Wir legen um 1530 ab,
eine Stunde vor den anderen Yachten. So kön-
nen wir endlich einmal wieder die Segel setzen.
So lange bis PETER 1 uns unter Motor einholt.
Auf allen Yachten wird Wasser aus dem Ladoga
See gebunkert – Trinkwasserqualität. Das kann
man von dem Trinkwasser in den Städten nicht
behaupten (Auskunft von Daniel). Gegen 2230
laufen wir in eine fjordähnliche Bucht ein. Von
weitem sehen wir die Zwiebeltürme des Klos-
ters von Valaam (61°22'N-030°58'E) über dem
Wald auftauchen.

19.06. Daniel hatte uns versprochen, um 0900
einen Guide zur Besichtigung des Klosters zu
finden. Auf der PETER 1 schlafen zu dieser Zeit
noch alle. Wir besorgen uns selbst eine Dame,
die gutes Deutsch spricht und uns das Kloster
zeigt. Um 1415 sind die Leinen los. Es ist ein
Meeting Point von Daniel angegeben, an dem
wir uns am

20.06. um 0600 treffen sollen. Nach 128 km,
von denen wir 72 km – zum Teil unter Spi segeln
können, lassen wir eine Stunde vor dem Eintref-
fen der anderen Yachten den Anker fallen. Kurze
Zeit später geht es in den Fluss Swir. Vor den
Schleusen und Brücken müssen wir mitunter
lange warten. Um 1800 erreichen wir Mandrogi

(60°54'N-33°041'E). Nicht unbedingt sehenswert dieser von Kreuzfahrtschiffen angelaufenen touristische Ort, der als Freilichtmuseum angepriesen wird. Der von Daniel angekündigte Saunabesuch findet nicht statt.

21.06. Heute ist schon um 0700 Aufbruch. Durch herrliche Flusslandschaften, an uralten Dörfern vorbei, durch karelische Wälder windet sich die Swir. Nur hin und wieder ist ihr Lauf unterbrochen von Schleusen und Brücken. Nach 151 km erreichen wir um 2100 Voznesnye (54°48'N-34°019'E). Hier feiert heute die Stadt die Ankunft des Erlösers. Vor langer Zeit, genaues weiss man nicht, erschien er hier den Menschen durch einen hellen Schein auf dem Wasser. Das nimmt Daniel zum Anlass, die Yachten mit Leuchtgirlanden auszustatten. Um 2200 formieren wir uns mit gesetzten Segeln zu zwei Kreisen. Im Uhrzeigersinn PETER 1, ALTER EGO und die FREYA, links herum die anderen drei Yachten. An Land jubeln die Dorfbewohner und zünden ein Feuerwerk.

22.06. Das Badehaus des Ortes öffnet um 1000. Es hat die Möblierung des beginnenden 20sten Jahrhunderts. Die Sauna (hier Badstu genannt) ist nicht so heiß, wie wir es gewohnt sind. Dafür wird permanent Wasser auf die Steine geworfen. Wir sind nun im Onega See. Daniel gibt wieder

einen Meeting Point aus. Wir starten um 1500 – zwei Stunden vor der Gruppe. Von den 93 km können wir wenigstens 33 km segeln. Um 0000 fällt unseren Anker in der Bay Cap Besov Nos in den Sand. Daniel teilt uns mit, dass um 0200 ein gemeinsames Barbecue am Strand stattfindet. Wir von der FREYA lehnen dankend ab.

23.06. Am Vormittag pumpen wir unser Beiboot auf, mit dem wir zum Strand fahren. Wir besichtigen einen zerfallenen Leuchtturm und zahlreiche 5000 Jahre alte Petroglyphen auf roten Felsen. Daniel erlaubt uns, bereits drei Stunden vor den anderen Yachten loszufahren. Bei 3 Bft. kreuzen wir 60 km, bevor uns Peter 1 überholt. Das bedeutet für uns: Segel bergen, Maschine an. Die FLOREANA und GOEDEKE MICHELS sind kurz nach uns aufgebrochen. Sie laufen unter Motor und sind dadurch 2 Stunden vor der PETER 1 am Treffpunkt und werfen den Anker in der Bay. Um 2200 will selbst Daniel nicht mehr weiter segeln. Der eigentliche Plan, nach Kishi zu motoren, wird aufgegeben.

24.06. Nach 1 1/2 Stunden Fahrt machen wir um 0800 in Kishi (62°04'N-35°014'E) fest. Es regnet und stürmt. Ein deutschsprachiger Guide zeigt uns das Freilichtmuseum. Zum Schluss stürzen wir zurück zur FREYA. Die Heizung läuft, und niemand geht mehr freiwillig an Land.

Unsere Lieblingsbeschäftigung unter Motor



25.06. Um 1000 ist Skipperbesprechung. Die Weiterfahrt ist erst nach dem Nachlassen des Sturmes geplant. Wir machen einen Motorservice. Um 1545 Aufbruch nach Petrosawodsk. Starker achterlicher Wind in Böen bis 6 Bft. Ich lasse den Spi im Sack. Daniels Spi fliegt aus den Lieken. Diesel bunkern um 2100. Leinen fest im Petrosawodsk Yacht Club um 2145.

26.06. Hafentag. Nach einem Spaziergang werden wir von Daniel auf die PETER 1 zum Bier eingeladen. Wir duschen in einer unfertigen, dreckigen und stickigen Dusche. Eben russisch. 1800 verholen wir die Yachten nach Petrosawodsk (61°47'N-034°021'E). Auf der Pier ist für uns von der Stadtverwaltung ein tolles Büfett angerichtet. Köstliche Happen der karelischen Küche. Dazu Vodka, Mulbeeren- und Cranberrylikör. Es werden Reden gehalten. Ein sehr gelungener Abend.

27.06. Hafentag in Petrosawodsk. Unsere freiwillige HelferIn aus der Stadt kommt um 1000. Katharina hilft uns beim Bunkern von Lebensmitteln. Am Nachmittag bringen uns drei Kleinbusse zu einem Freund von Daniel. Er züchtet Huskies und ist selbst schon zweimal mit Hundeschlitten am Nordpol gewesen. Nach der Besichtigung der Gehege verschwinden wir Vier von der FREYA in der Sauna. Danach findet ein einfaches Büfett statt. Um uns herum wird viel Vodka getrunken. Ich werde in einem von Huskies gezogenen Gefährt durch den Wald kutschiert.

28.06. Um 1100 kommt Katharina. Es ist ein Feiertag – besser gesagt ein Volksfest – in Petrosawodsk. Katharina zeigt uns die wichtigen Gebäude der sehr sehenswerten Stadt. Anschließend essen wir gemeinsam in einem kaukasischen Restaurant. Die Zubereitung der Speisen dauert zwei Stunden. Um 2330 verlassen wir mit lichtergeschmückten Yachten den Liegeplatz und erreichen den Festplatz der Stadt um 0000. Wir drehen wieder Kreise mit unseren Yachten wie vor einer Woche in Voznesenye.

29.06. Ende der Parade ist um 0100. Dann beginnt eine Fahrt über 379 km. Der Treffpunkt ist an der Einfahrt zum Eismeerkanal. Daniel versucht uns zu überreden, alleine mit der PETER 1 zu einer Insel zu fahren, die er noch nie besucht hat. Dort soll es herrliche Petroglyphen geben. Wir ziehen es vor, ohne Stress zu fahren. Während der Fahrt füllen wir unsere Tanks mit dem Wasser des Onega Sees. Nach unseren Berechnungen muss Daniel zwei Stunden nach uns am

Meeting Point eintreffen.

Wir werfen den Anker und warten etwas entfernt vom Treffpunkt. Daniel ist jedoch nicht zu den Petroglyphen gefahren und trifft kurz nach uns ein. Unser unerlaubtes Ankern hat eine von Daniel gehaltene Standpauke zur Folge. Wie er immer so sagt: die FREYA ist „speziell“. Wir fassen das als Kompliment auf. Die ersten Schleusen, einer Treppe von sieben, befahren wir um 1830.

30.06. Nach der 16. Schleuse (in Russland werden Doppelschleusen als eine Schleuse gezählt. Ich zähle jede Schleuse für sich) erreichen wir einen See. Hier machen wir eine fünfstündige Schlafpause. Sämtliche Schleusen befahren wir längsseits der PETER 1 im Päckchen. Auch die anderen Yachten lassen sich im Zweierpäckchen schleusen. Das ist natürlich für uns eine große Erleichterung. In den Schleusentritten bleiben wir zusammen, wie auch in den kurzen Distanzen zwischen den Schleusen. Meine Maschine läuft immer mit den gleichen Umdrehungen, so als würde ich alleine fahren. In den Schleusen helfe ich mit meinem Bugstrahlruder beim Manövrieren.

01.07. Um 0230 finden wir nach der Schleuse 25 eine Stelle, an der wir anlegen können. Weiterfahrt um 1100. Um 1700 legen wir in Wodnikow, einem Vorort von Belomorsk (64°32'N-034°46'E), an. Hier erhält Daniel von den Behörden die Genehmigung zur Weiterfahrt ins Weiße Meer. Am Abend werden wir mal wieder zum gemeinsamen Grillen um 0200 eingeladen. Wir ziehen unsere Koje vor.

02.07. Um 0900 nehmen wir den klapprigen Kleinbus nach Belomorsk. Die 30.000 Einwohner zählende Stadt sieht erbärmlich aus. Wir fahren nach kurzem Spaziergang wieder zurück. 1600 verlassen wir die Schleuse Nr. 31 und sind endlich wieder im Salzwasser. Bei 6 bis 7 Bft. rasen wir zur Nemetzki Insel (64°56'N-025°10'E), eine der Kuzova Inseln. Als wir vor Anker liegen kommt um Mitternacht Daniel mit dem Beiboot und will uns im strömendem Regen zu den Sehenswürdigkeiten der Insel bringen. Wir vertagen das gut gemeinte Angebot auf morgen früh.

03.07. Es regnet noch immer. Um 1000 Beginn der Wanderung. Ein Crewmitglied der PETER 1 bringt uns zu zwei eigentümlich geformten Felsen, die auf dem rötlichen Gestein der Insel stehen, dann weiter zu einer kreisrunden großen Granitkugel, ca. 1 Meter im Durchmesser, die

in einer Felsspalte liegt, die so eng ist, dass die Kugel nicht von oben hereingerollt sein kann. 1200 Anker auf. Daniel will uns auf der Nachbarinsel weiteres Interessantes zeigen. Er findet jedoch nach längerem Suchen keinen geeigneten Ankerplatz. Weiterfahrt zu den Solovetski Islands (65°02'N-035°42'E). Wir genießen von unserem Liegeplatz den imposanten Anblick der Zwiebel- und Wehrtürme des Klosters. Um 2100 gemeinsamer Saunabesuch der FLOREANA- und FREYA-Crew. Nach uns gehen die Mannschaften der russischen Yachten in die Sauna.

04.07. Individueller Rundgang durch das Dorf und um das Kloster. Eine dreistündige Führung durch die Klosteranlage beginnt um 1400. Die Frau spricht ein unverständliches Deutsch. Ich bin zufrieden mit den Informationen, die sie uns gibt – die Besatzungen von FLOREANA und FREYA dagegen nicht. Oder waren es für mich Ihre schönen braunen Augen? Um 2000 legen die Yachten ab. Treffpunkt vor der Mündung der Dvina.

05.07. Auf See.

06.07. Um 0030 fällt unser Anker auf der Reede vor der Mündung der Dvina. Von den 189sm konnten wir 142sm segeln. Bis 0300 treffen die übrigen drei Yachten ein. Die FLOREANA fährt von den Solovetzki Islands zurück nach St. Petersburg. Um 0600 Leinen fest in Archangelsk (64°31'N-040°33'E) an einem Restaurantschiff.

Heute Abend soll hier die Verabschiedung der Teilnehmer der AR 80 stattfinden. Ab 2000 kommt der Diesel in 200-l-Fässern. Mit einer kleinen Batteriepumpe wird der Treibstoff in die Tanks befördert. Gegen 0000 ist die Aktion beendet. Es treffen sich noch einige Crewmitglieder zu einem kurzen Umtrunk. Das ist das offizielle Ende der AR 80. Schon am nächsten Tag verabschiedet sich Daniel mit der ALTER EGO in Richtung Bodø. Er will von dort aus zwei Chartertörns in den Lofoten fahren. Seinen Plan „Spitzbergen“ hat er wohl aufgegeben. In den vergangenen Jahren folgte nach Archangelsk eine Reise zu dem Franz-Joseph-Land (daher AR 80 Degress North). Dieses Jahr hat er keine Genehmigung erhalten. Die PETER 1 wird von Skipper Serge zurück nach St. Petersburg gefahren. Kerstin und Kurt motoren in Etappen über die Barentssee zum Nord Kap, die norwegische Westküste nach Süden und weiter nach Stralsund.

In den Tagen bis zur Abreise meiner Crew am 09.07.14 erkunden wir Archangelsk mit Hil-

fe von Dascha, der freiwilligen Helferin. Ich hatte eine sehr schöne Zeit mit einer tollen Crew, mit der ich jeder Zeit gern wieder segeln würde.

Anmerkung zu der Reise:

Seit langer Zeit versuche ich Seereisen durchzuführen, die nicht auf „ausgetretenen Pfaden“ stattfinden. Ich verstehe darunter, in Gebieten zu segeln, die entweder zu der Jahreszeit nicht überbevölkert sind oder von den Seglern nicht be-reist werden. So kam ich zu der Planung, dass ich im Mai durch die Nord- und Ostsee, vom Juni bis Mitte Juli in Russland, bis Mitte August in Nordnorwegen segeln, und Ende September in Deutschland ankommen werde.

Für die Fahrt durch Russland habe ich nur zwei Möglichkeiten: entweder ich nehme einen Lotsen an Bord (seit diesem Jahr genügt angeblich auch ein russisch sprechender Mitsegler, der nachweislich seglerische Erfahrung hat), den ich drei Wochen lang beköstigen und eventuell er-tragen muss, oder ich schließe mich der AR 80 an. Der Preis, den ich für den Lotsen oder den Veranstalter der AR 80 zu bezahlen habe, ist der gleiche. Meine Entscheidung fällt auf die AR 80.

Ich habe in den sechs Wochen Aufenthalt in Russland nur eine individuell reisende Yacht getroffen. Der Lotse auf der Charteryacht ALDARION des schottischen Skippers John machte einen sehr sympathischen Eindruck. In den Yachtforen wird aber auch von Trinkern und weniger angenehmen Lotsen berichtet.

Was habe ich nun bei der von mir bevor-zugten Variante vorgefunden? Auf jeden Fall empfinde ich eine gewisse Individualität. Diese wird jedoch bei dem Veranstalter der Reise, dem Russen Daniel, zum Teil nicht toleriert. Es sind in diesem Jahr mehrere Russen als Deutsche Segler auf den Yachten. Daniel ist ein junger Mann und „macht sein Ding“. Das vorliegende Programm der Reise wird oft nicht eingehalten. Die Termine werden ohne eindeutige Gründe verschoben. Da bei der Vielzahl der jungen Russen die Nacht zum Tag gemacht wird, ergibt das oft keine Übereinstimmung mit den Lebensgewohnheiten der bei weitem älteren deutschen Segler. Das bedeutet für uns lange Wartezeiten, bis die russischen Crews ausgeschlafen haben. Außerdem nehmen wir nicht an den vom Veranstalter angekündigten Besichtigungen oder gemeinschaftlichen Unternehmungen zu nächstlicher Stunde teil. Das wiederum erzeugt Unzufriedenheit. Eine daraus resultierende Gruppendynamik

ist unausweichlich. Nach der ersten Woche ist der anfängliche Zusammenhalt der drei Deutschen Besatzungen aufgehoben. Die Kommunikation wird auf ein Minimum beschränkt. Informationen, die Daniel nur einzelnen Seglern gibt, unterscheiden sich. Am Ende kommt dann doch alles anders als gedacht.

Sollte mich ein Segler fragen, worauf er sich einzustellen hat, wenn er an dieser AR 80 teilnimmt, dann würde ich ihm folgendes raten:

- mache diese Reise mit einer Mannschaft von vier Seglern an Bord. Es ist sonst sehr anstrengend, da viel nachts gefahren wird.
- Es muss mit Daniel im voraus geklärt werden, dass soviel Zeit wie möglich zum Segeln auf den Seen eingeplant wird.
- Darauf drängen, dass das Programm eingehalten wird. Wenn es das Wetter erlaubt.
- Im Voraus auf die Möglichkeit hinweisen, dass man anstelle von teuren Liegeplatzgebühren auch ankern möchte.
- Die Yacht sollte Diesel für mindestens 1.000 km an Bord haben. In St. Petersburg, Petrosawodsk gibt es sauberen Diesel an Bunkerstationen. In Archangelsk muss man sich den Treibstoff an einer Tankstelle besorgen.
- Die Yacht sollte in einem Zustand sein, dass sie über 4.000 sm problemlos übersteht.
- Die Yacht sollte mindestens eine Marschfahrt von 7 kn erreichen. Wenn nicht, ist der Ärger unter den Skippern vorprogrammiert.
- Daniel behauptet, dass jedes teilnehmende Schiff Seekarten an Bord haben muss. Meine elektronischen Seekarten werden nicht akzeptiert. Wenn möglich, russische Seekarten neuesten Datums mitbringen. Oder bei Daniel alte Seekarten zum halben Preis erwerben. Ich habe für die drei Atlanten ca. 280 € bezahlt, die Motoryacht Goedeke Michels viel mehr und die FLOREANA viel weniger. Ich wollte Daniel die Karten zum halben Preis zurückgeben. Er lehnte es ab. Seine Begründung, die Karten seien zu alt.
- Die Russen trinken nur Ihr Leitungswasser, wenn es vorher abgekocht wird. Entweder man hat große Tanks an Bord und benutzt sein Wasser nicht zum Duschen. Wir fügen der Wassermenge entsprechend Aqua Pur hinzu. Es gibt auch in jedem kleinen Laden Mineralwasser zu kaufen.
- Die Körperpflege kommt sehr kurz, wenn man keine Duschkmöglichkeiten an Bord hat. Bis

auf von uns nahezu erzwungene Saunabesuche und das Duschen mit der Deckwaschanlage oder dem Eimer gibt es kaum eine andere Möglichkeit. Waschlappen nicht vergessen.

- Auf der gesamten Strecke findet man nur vier Städte mit guten Supermärkten. Tagesbedarf gibt es in den kleinen Orten bei „Tante Emma“.
- An Bord sollten viele warme Kleidungsstücke sein. Wir haben fast die gesamte Reise über gefroren.

Es gäbe noch vieles mehr anzumerken. „Aber, so weit so gut“, wie der Bundestrainer zu sagen pflegt.

Fazit dieser Reise:

Ich kann die Fahrt mit der AR 80 jedem empfehlen, der mit den vorgenannten Gegebenheiten keine Probleme hat. Keiner von uns auf der FREYA hat es bereit, dieses Unternehmen mitgemacht zu haben. Die herrliche Landschaft Kareliens trägt ihren Teil dazu bei. Die Geschichte Russlands, Finnlands und Schwedens erfahren wir aus der Geschichte der Burgen und Klöster, die wir auf dieser Reise besuchen.

Ich war zur Zeit der Perestroika zwei Monate in Sibirien. Es hat sich seit dieser Zeit in den ländlichen Regionen nicht viel verändert. Wenn man eine Veränderung spürt, dann nur in den großen Städten. Hier sind jetzt die Reichen die neuen Machthaber. Die freundliche Bevölkerung der Arbeiter und Bauern hat noch nicht die Unterwürfigkeit zu den Obrigkeiten abgelegt. Sie leben noch in den selben für uns ruinenartigen Häusern wie vor 60 Jahren. Es wird noch sehr lange dauern, bis man eine wirklich demokratische Veränderung im Volk verspürt. Das alles zu sehen und zu erleben ist auch ein Teil dessen, was den Reiz dieser Reise ausmacht ... und dann noch in einem Fortbewegungsmittel, das uns viel bedeutet.

Fortsetzung folgt !



Winteraktivitäten – im Süden



420er in Barcelona

„Barcelona - wir kommen“. Die Freude der 420er-Segelgruppe bei den WANNSEEE-ATEN war auf dem Flughafen Berlin-Schönefeld nicht zu überhören. Denn die insgesamt vier Teams mit acht Sportlerinnen und Sportlern wollen im spanischen Barcelona in den Winterferien trainieren. Das bedeutet: Mildes Klima, und, natürlich, endlich wieder Segeln. Seit Wochen mussten sie darauf verzichten, alle hatten diesen Tag deswegen herbeigesehnt.

Mit ihrem Trainer **Daniel Zepunkte** wollten sich die Sportlerinnen und Sportler während der Winterferien nicht nur für die anstehenden Regatten vorbereiten, sondern sich auch für die Deutsche Meisterschaft im Mai in Ribnitz in Mecklenburg-Vorpommern fit machen. Dafür bietet die spanische Mittelmeerküste ideale Bedingungen.

Das ist auch der Auftakt zu insgesamt vier Trainingsblöcken. Der zweite Block findet dann am 12. Februar statt. Der dritte Block Ende Februar und die letzte Einheit dann im März, jeweils mit wechselnden Teams. Das Oster-Trainingslager Anfang April in Warnemünde ist dann der krönende Abschluss dieser Trainingssequenz. Danach können die Regatten kommen.

. . . und auch die Skiffs waren in Barcelona

Die beiden 29er aus dem VSaW mit **Lennart Einbrodt** und **Max Grell** sowie **Svea Oeverdieck** mit einer spanischen Ersatz-Steuerfrau und der 49erFX mit Sarah Roeck und **Lea Einbrodt** trainierten ebenfalls in Barcelona bei dem spanischen Nationaltrainer Eduard Rodes.



XXVI Trofeu Vila de Palamós – Optimist

Und auch 10 WANNSEEATEN waren mit ihren Optis in Spanien zum Training, das mit der Teilnahme an dieser Regatta in Palamós, bei der fast 550 gemeldete Boote am Start waren, abgeschlossen wurde. Zwischen Freitag und Sonntag kämpften die Aktiven um Punkte und setzten sich mit den Bedingungen auseinander, die durchaus besser hätten sein können.

Das Feld hatte am Ende nur 4 Rennen im ‚Kasten‘ – unter anderem auch, weil am Samstag wegen anhaltender Flaute gar nichts ging.

Bestser aus dem VSaW wurde **Patrick Freund** auf Platz 74.

Foto: © amnett voigt



Laser trainieren in Südfrankreich

5 Laser-Segler vom VSaW nutzen die Winterferien und trainierten mit dem Berliner Laser-Kader in Hyères an der Côte d'Azur.

In der 1. Woche war es mit nur 6-8 Grad und reichlich Regen nasskalt. Mittlere bis teilweise starke Winde (bis 30 kn), die den Seglern alles abverlangten, sorgten zumindest für eine innere Wärme. Danach gab es blauen Himmel, Sonne pur und Temperaturen tagsüber bis 12-14 Grad, dafür nur noch leichte Winde.

420er in Barcelona – Block 2

Kaum waren die ersten WANNSEEATEN aus Barcelona zurück, machten sich bereits die nächsten Sportler auf den Weg in die katalanische Metropole. Im zweiten Block des Wintertrainings der 420er-Gruppe des VSaW flog eine aus sechs Mädchen und zwei Jungs bestehende nahezu komplett neue Gruppe runter nach Spanien. Diesmal nicht für eine ganze Woche, sondern ‚nur‘ für ein verlängertes Wochenende. Am Mittelmeer empfing sie schon die Sonne, die Temperaturen gingen hoch bis auf 15 Grad. Die Unterkunft im internationalen Segelzentrum ist sehr funktionell und die Zimmer sind sehr großzügig geschnitten.

Daniel Zepuntke, der Trainer der WANNSEEATEN, zog das Training in der knapp bemessenen Zeit diszipliniert durch, was bedeutet, zwei Trainingseinheiten am Tag und abends an den Booten arbeiten, jeweils unterbrochen von Essenspausen. Über zu wenig Wind konnte sich das VSaW-Team nicht beklagen, die zwei bis

fünf Windstärken machten den Seglern Appetit, sich mit Seglern aus der Schweiz und Sportlern aus Baden Württemberg und Hamburg, die auch dort trainierten, Rennen zu liefern. Es gab eine Superstimmung.

Am Abreisetag hätten sie beinahe die Maschine verpasst, denn das vorbestellte Taxi kam erst mit einer Stunde Verspätung an.



420er in Barcelona – zum Dritten

Am 1. März war es wieder so weit: Zum dritten Mal flog ein WANNSEEEATEN-Team wieder nach Barcelona. Für viele war es schon ein gewohntes Bild, für manchen ist das Segelzentrum in Barcelona sicherlich auch schon so etwas wie ein zweites Zuhause geworden: Man kennt alles. Auf die vier Doppel-Teams wartete wieder ein spannendes Wochenende; dieses Mal vielleicht schon etwas mehr, weil einige



bereits im Vorfeld recherchiert hatten, dass in der Region ein Bilderbuch-Wetter mit bis zu 20 Grad erwartet wurde, natürlich mit viel Sonne. Das konnte nur Spaß machen. Nach den dunklen Wintertagen ist es sehr angenehm, wieder einen Hauch von Sommer zu erhaschen. Nur der Wind spielte diesmal nicht mit, nach Aussage der Segler blies er etwas „bescheiden“. Die vier Segel-Teams haben aber das Beste daraus gemacht.



420er in Barcelona – letzter Block

Und noch einmal war die 420er-Gruppe des VSaW in Barcelona. Im Gegensatz zu den vorherigen Trainingseinheiten in der katalonischen Metropole waren dieses Mal nur drei Teams dabei. Aber die sechs Jungen und Mädchen genossen dafür richtig die Sonne. 20 Grad Lufttemperatur und im Hintergrund die schneebedeckten Berge – das ist einfach traumhaft schön. Jeden Morgen Frühstart, und diesmal schon mit Anbaden - allerdings noch etwas für die ganz mutigen. So vorbereitet, konnte man wieder Rennen gegen die anderen Teams im internationalen Segelzentrum in Barcelona aufnehmen. Diesmal gegen Segler aus Nordrhein-Westfalen. Doch die bedrohlich kommende Hagelfront unterbrach das Kräfteressen, alle mussten sehen, dass sie in den sicheren Hafen kamen. Damit war der vierte und somit auch der letzte Block für dieses Jahr beendet.

Noch auf den letzten Drücker wurden die Boote verladen, dann konnte man sich



mit dem Taxi auf den Weg zum Flughafen machen. Mit dem Ergebnis, dass alle todmüde im Flieger saßen. Aber mit der Gewissheit, nun richtig vorbereitet für die kommende Regattazeit zu sein. Das nächste Ziel der WANNSEEEATEN ist das Trainingslager in Warnemünde, da werden sie sich im Finale auf die Regatten vorbereiten, die demnächst losgehen werden.

Allen Sportlern viel Glück !

Kiten auf dem Stettiner Haff

Segler können nicht ohne Wind und Wasser. Wenn im Winter die Segelsaison ruht, suchen sie sich andere Betätigungsfelder, um nicht aus der Übung zu kommen. So auch der WANNSEER **Deniz Bekis**. Er schnappte sich seinen Kite und ließ sich bei Kamminke auf der Insel Usedom auf dem Stettiner Haff vom Wind treiben. Denn dort herrschen gute Bedingungen für Kite-Surfer, sie brauchen nämlich leicht schrägen, auflandigen Wind. Ein weiterer Vorteil von Kamminke ist, dass man ins Haff weit reinlaufen und immer noch stehen kann, fast 100 Meter. Bei dieser Sportart ist das nur ein Vorteil. Gut eingepackt im Neoprenanzug muss der Kite-Surfer aber nicht nur körperlich einiges mitbringen, sondern auch eine gewisse Erfahrung haben. Denn der Kite hat 12 Quadratmeter Fläche.

Deniz machte bei seinem Kanada-Aufenthalt als Austauschschüler Bekanntschaft mit Kite-Surfen und fand schnell Gefallen daran. Das hatte sicherlich auch mit seinem Gastvater zu tun. Denn der ist nicht nur international einer der renommiertesten Kite-Hersteller und selbst ein aktiver Surfer, sondern vertrat als Laser-Segler Kanada bei den Olympischen Spielen 1988 in Seoul/Südkorea.

Mittlerweile ist Usedom in dieser Sportart kein Geheimtipp mehr. Kiten bekommt dort vielleicht auch deswegen Zulauf, weil die drei Kaiserbäder Heringsdorf, Bansin und Ahlbeck den Bau von Marinas für Segelboote nach wie vor ablehnen. Und vor allem der Ort Kamminke mausert sich dabei immer mehr zu einem Mekka für Kite-Surfer.



Jugendseglertreffen 2015



In Hachen in Nordrhein-Westfalen stieg das diesjährige Jugendseglertreffen. Neben der Ehrung der erfolgreichen Sportler der Jahre 2013 und 2014, bei der **Fanny Popken** und **Julia Marlena Vitek** für ihren 3. Platz im 420er bei der EUROSAP – Jügendeuropameisterschaft 2013 – geehrt wurden, fand ein umfangreiches Programm aus Arbeitskreisen, sportlichen Aktivitäten und einer Arbeitssitzung statt.

Wichtigstes Ergebnis war dabei die einstimmige Wiederwahl des Jugendobmannes Timo Haß.

Der VSaW war neben den Geehrten und **Annemieke Bayer-de Smit** als Vertreterin des Berliner Leistungssports mit drei Jugendlichen – **Eva Schumacher** als Jugendsprecherin, **Carolin Schaaff** und **Sve-arike Oeverdieck** – sowie **Lars Oeverdieck** als Mitglieder des Jugendausschusses vertreten.

Ankauf und Verkauf



Michas Bahnhof

Wir kaufen jede Modellbahn, Modellautos und altes Spielzeug.

Das Winterhobby Modellbahn:

Bei uns bekommen Sie Neuheiten und Raritäten aus den letzten 100 Jahren.



Wir kaufen alle Marken:

Märklin, Wiking, Fleischmann, Trix, Siku, Roco, Gama, Zeuke u.v.m.

Michas Bahnhof

Nürnberger Str. 24a
10789 Berlin

Tel.: 030.218 66 11

Totos Eisenbahnladen

Pestalozzistr. 28
10627 Berlin

Tel.: 030.31 33 268

-10%

Clubrabatt für Mitglieder

www.michas-bahnhof.de

Unverbindliche Beratung und Schätzung. Wir kommen auch gerne zu Ihnen!

Jugendhauptversammlung 2015

Neuer Jugendausschuss gewählt

Der Jugendausschuss rief und viele kamen zur diesjährigen Jugendversammlung der WANNSEEATEN. Der Jugendleiter Christian Baumgarten legte den jungen Seglern seinen jährlichen Bericht vor und ehrte die besten und fleißigsten Seglerinnen und Segler der letzten Saison. Der Bericht wurde einstimmig angenommen. Der Antrag eines WANNSEEATEN, den Jugendausschuss zu entlasten, wurde von den Seglern ebenfalls angenommen.

Christian Baumgarten als Jugendleiter und einige Ausschussmitglieder standen für eine weitere Amtszeit nicht mehr zur Verfügung. Mehrheitlich wurde festgelegt, Lars Oeverdieck als seinen Nachfolger der Mitgliederversammlung des VSaW, die am nächsten Sonntag stattfindet, zur Wahl vorzuschlagen. Lars ist seit über 35 Jahren Vereinsmitglied und kennt sich mit der Jugendarbeit bestens aus. Denn die beiden Töchter des 47-Jährigen segeln bei den 29ern bzw. bei den Opti-A.

Auf Vorschlag von Christian Baumgarten wählten die Sportler die Mitglieder im Jugendausschuss. Unter ihnen sind mehrere neue Gesichter. Auch der Vorschlag, Carolin Schaaff zur neuen Jugendsprecherin zu wählen, wurde angenommen. Gleichzeitig dankte Christian Baumgarten den scheidenden Ausschussmitgliedern Ute Walter und Thomas Köbber für deren engagierte Arbeit.

An diesem Sonntag konnten die Jugendlichen also auch sehen, wie Demokratie funktioniert.

Dem neuen Jugendausschuss viel Erfolg bei seiner Arbeit.

Anschließend an die Jugendhauptversammlung fand der traditionelle Basar statt, wie immer sehr lebendig. Dort konnten nicht mehr gebrauchte Segelsachen angeboten und/oder Segelausrüstung günstig erworben werden.

Auch neue Boote wurden wieder getauft; allzeit eine Handbreit Wasser unter dem ‚Kiel‘.



WANNSEEATEN-Stiftung Berlin

In den vergangenen Jahren haben viele Förderer bereits mit ihrer Spende oder Einlage zum Erfolg der Stiftung beigetragen. Mit dem Geld konnte die J/24 ‚ZIU‘ angeschafft und viele Trainingsveranstaltungen auf Mallorca, in Slowenien oder in heimischen Gefilden bezuschusst werden. Auch wurde das SailNow-Projekt mit seinen 4 J/70-Booten mitfinanziert.

Jeder Betrag für die Unterstützung zählt – egal ob klein oder groß, um dieses Förderprogramm weiter auszubauen.

Bitte überlegen Sie auch, ob Sie nicht bei der Regelung von Nachlassfragen die Stiftung mit berücksichtigen wollen, so wie es dankenswerterweise der viel zu früh verstorbene **Georg Worm** zu Lebzeiten noch gemacht hat. Durch seine Verfügung konnte der Verkaufserlös seines Bootes ‚Kleine Brise‘ der Stiftung gutgeschrieben werden.

Beratung zu solchen Fragen kann gern vermittelt werden.

Die Jugend ist unsere Zukunft – und damit auch die Zukunft unseres Vereins. Helfen bitte auch **SIE** und unterstützen weiterhin die Arbeit der Stiftung.



Kontakt: Christian Baumgarten
Tel: +49 30 491 80 05
Mail: wannseeaten-stiftung-berlin@vsaw.de

Kontoverbindung:
Berliner Sparkasse/Landesbank Berlin AG
IBAN: DE53 1005 0000 6016 0761 61
BIC: BELA2233
Zweck: Spende in den Stiftungsstock



Oster-Trainingslager

Der Großteil unserer Jugend trainierte zu Ostern wieder in Izola / Slowenien. Insgesamt waren 33 Segler – 16 Opti A, 11 Opti B und 6 Laser – mit den vier Trainern unterwegs.

Am 28. März 2015 setzte sich der Tross von Berlin aus in Fahrt und am nächsten Tag konnten am Nachmittag schon die Boote abgeladen werden. Bei wunderschönem sonnigem Wetter wurde am Montag erst Sport an Land gemacht, bevor alle Boote dann am Mittag bei gutem Wind aufs Wasser gehen konnten.

Trainiert wurde bis zum Osterwochenende. Dann standen die großen internationalen Regatten in Izola und Portorož an:



© cornelia oeverdieck

Easter Regatta - Portorož & 28. Spring Cup - Izola / Slowenien

Während des Trainingslagers sind unsere Optis in Begleitung der Laser von Izola nach Portorož gesegelt. Die Eltern haben auf dem Landweg alle Slipwagen zum Regattahafen im Klub Pirat in Portorož gebracht, damit die Opti-Segler dort an Land gehen konnten.

Die Easter Regatta des Klub Pirat fand vom 3. bis zum 5. April 2015 in der Bucht von Portorož zwischen Slowenien und Kroatien statt. Bei schönem Sonnenschein und gutem Wind mit Windstärken bis 3-4 Bft konnten am ersten Tag vier Wettfahrten gesegelt werden.

Am zweiten Tag waren die Bedingungen deutlich schlechter: Dauerregen und erheblich drehende Winde. Bei Windstärken von ca. 2 Bft wurde eine Wettfahrt je Gruppe durchgezogen.

Im Zwischenergebnis nach zwei Tagen waren die besten VSaW-Platzierungen **Mewes Wieduwild** (24), **Tom Lukas Voigt** (50) und **Fabian Collignon** (51).

Bestes Mädchen vom VSaW war **Catharina Schaaff** (278). Insgesamt nahmen 434 Segler aus Slowenien, Italien, Deutschland, Österreich, Ungarn, Malta und weiteren Nationen teil.

Am dritten Wettfahrttag konnten keine Rennen mehr stattfinden. Die Windbedingungen waren mit starkem Wind und heftigen Böen bis 7 Bft nicht für eine Regatta geeignet.

Für unsere Segler konnte aber noch ein anspruchsvolles Training absolviert werden, das sogar einige von unseren jüngsten Seglern durchgehalten haben.

Und das Glück war dem VSaW bei der jährlichen Tombola zum Abschluss der Regatta wieder hold: **Tim Hörmann** gewann ein Opti-Segel.

Nach nur drei Wettfahrten ging der Izola Spring Cup, der im Rahmen des Oster-Trainingslagers von den Laser-Seglern ‚mitgenommen‘ wurde, zu Ende. Auch hier auf der anderen Seite der Halbinsel wehte der Wind so heftig, dass weitere Wettfahrten nicht möglich waren.

Tabea Roth von SzepesbÉla als beste WANNSEEATin erreichte Platz 21.

Am Dienstag nach Ostern hieß es dann: Einpacken und aufladen. Dank an alle Trainer und die begleitenden Eltern mit den vielen helfenden Händen ...



420er Trainingslager in Warnemünde

Der Orkan „Niklas“ hat an der Ostsee ordentlich gewütet. An den 420er-Teams der WANNSEETATEN ging das in ihrem Trainingslager in Warnemünde auch nicht vorbei. Am ersten Trainingstag konnten sie noch rausfahren, mussten aber sogleich abbrechen und sich umgehend in den sicheren Hafen begeben. Sechs Teams aus verschiedenen Vereinen versuchten es am Nachmittag noch einmal, mussten aber nach kurzer Zeit wieder aufgeben. Mehrere Boote kenterten, und ein Team trieb mit seinem Boot Richtung Mole. Wegen dieser gefährlichen Lage waren inzwischen auch die Seenotrettung

und die Feuerwehr alarmiert. Die Trainer hatten bis dahin aber alle in Sicherheit gebracht. Glücklicherweise kam niemand zu Schaden, der Materialschaden war aber unerfreulich hoch.

An den nächsten beiden Tagen war wegen der Wetterlage an Segeln nicht zu denken, Theorie, Training im Krafraum und Bootsbaus waren angesagt. Ein Kinobesuch stand auch auf dem Programm. Nachdem „Niklas“ sich wieder abgeschwächt hatte, konnte es mit dem Wassertraining wieder losgehen. Bis zum Sonntag, dem Abreisetag, wurde noch bis Mittag gesegelt. Man sah dann auch müde, aber glückliche Gesichter.

Die Frühjahrsregatten

Frühjahrs-Cup

Die insgesamt 75 Boote in den 4 Bootsklassen 420er, Pirat, OK-Jolle und Finn erlebten den Berliner Müggelsee bei Sonnenschein und Wind zwischen 3 und 5 Bft aus westlichen Richtungen von seiner besten Seite. Der YCBG hatte zum Frühjahrs-Cup eingeladen.

Und besser hätte der Einstieg in die neue Saison 2015 kaum laufen können. **Paul Feldhusen** und **Leon Goepfert** gewannen den Cup nach 4 Wettfahrten in der 420er Klasse und vier weitere Mannschaften aus dem VSaW kamen unter die ersten Zehn.



© ralph linow

Laser Europa Cup – Malcesine/Gardasee

Bei ihrem ersten Europacup der Laser 4.7 hat es **Julia Büsselberg** gleich auf das Podest geschafft: Platz 3 in der U16-Wertung der Mädchen.

Julia und der Berliner Laser-Kader (4.7 und Radial) waren zu Beginn der Osterferien an den Gardasee gereist.

Zunächst waren 8 Tage Training in Torbole bei idealen Segelbedingungen mit teilweiser stürmischer Ora angesagt.

Anschließend wurden am Mittwoch der 2. Woche die Laser unter Segeln nach Malcesine überführt, die Slipwagen wurden auf den Coachbooten transportiert.

Beim ausrichtenden Verein Fraglia Vela Malcesine war die großzügige Hafenanlage bei 640 teilnehmenden Booten hoffnungslos überfüllt. Um den chaotischen Zuständen beim Slippen zu entkommen, hatte sich das Berliner Team an einem benachbarten Strand im Örtchen Navene niedergelassen.

Am Donnerstag, den 12.04.15 war Start zum Laser-Europacup 2015 in Malcesine. Mit 640 Teilnehmern aus 30 Nationen war es welt-

weit die Regatta mit der höchsten Teilnehmerzahl in einer olympischen Bootsklasse.

Geplant waren 8 Wettfahrten an 4 Tagen, d.h. täglich 2 Wettfahrten unter Ora-Bedingungen mit Ankündigungssignal jeweils um 13:00 h.

Am 1. Tag konnten bei gemäßigter Ora mit 4-5 Bft. alle Fleets 2 Wettfahrten segeln, ebenso am 2. Tag bei teils stürmischer Ora. Am 3. Tag war es wolkig bis diesig, so dass die Ora nur schwach und mit Drehern wehte. Am Finaltag kam nur eine Wettfahrt für nicht mal alle Fleets zustande.

Am Ende hat Julia mit 86 Punkten nach 7 Wettfahrten einen 11. Platz unter 74 Teilnehmerinnen in der Gruppe Girls 4.7 belegt. Damit war sie bestes deutsches Boot bei den Girls Laser 4.7.

In der U16-Wertung kam Julia mit dem 3. Platz auf das Podest.

Die weiteren Platzierung aus Sicht des VSaW bei den Radials:

Philipp Loewe auf Platz 6 und **Maximilian Salzwedel** auf Platz 79.

Opti A und B beim Berliner Yacht Club

Große Felder von Optimisten sahen die Besucher der neu eröffneten Wannsee-Terrassen, wenn ihr Blick über das Wasser wanderte..

Der Berliner Yachtclub hatte zum Auftakt der Saison auf dem Großen Wannsee die kleinen Jugendboote zu Gast.

Bei herrlichem Wetter mit tollen Segelbedingungen wurden 5 Wettfahrten absolviert.

In der A-Gruppe kam **Mewes Wieduwild** auf einen hervorragenden 2. Platz.

Bei den jüngeren B-Seglern war **Kurt Sachs** bester WANNSEEA; er kam auf Platz 9.

Rahnsdorfer Opti-Pokal

Nur 3 Wettfahrten konnten am Wochenende von den beiden Gruppen Opti A und Opt B gesegelt werden, die alle am Samstag ausgetragen wurden. Der Sonntag zeigt sich zu wind-schwach für die Regattasegelei.

Nichtsdestotrotz gaben unsere WANNSEEA-TEN ein gutes Bild ab.

Besten in der A-Gruppe wurde **Jean-Ali Franke** mit Platz 7.

In der Gruppe der jüngeren Aktiven kam **Kurt Sachs** auf Platz 6.

Opti WM-/EM-Ausscheidung Warnemünde

Vom 29. 4. bis 3. 5. 2015 ging es für die besten 80 Opti-Segler um die Qualifikationen zur EM und WM sowie für die Deutsch-Französische Jugendbegegnung (DFJB).

Ausrichter für diesen ‚Kunststoff-Cup‘ waren der Warnemünder Segelclub und der Rostocker Yacht Club.

Die WANNSEEA-TEN waren mit **Fabian Collignon, Albert Paschen, Patrick und Pascal Freund, Tom Lukas Voigt, Sven Schneider und Mewes Wieduwild** – betreut von **Marko Müller** – vertreten.

10 Wettfahrten konnten in den fünf Tagen gesegelt werden. Bester des VSaW-Teams wurde Fabian auf Platz 22.

JEM: Finale Ausscheidung 420er Warnemünde

Zwischen dem 14. und 17. Mai ging es vor Warnemünde um wichtige Plätze für die Teilnahme an der Jugend-Europameisterschaft in Burgas/Bulgarien und der EUROSAF in Brest an der französischen Atlantikküste.

Beste Aussichten für die Qualifikation hatten unter anderen **Paul Feldhusen** und **Leon Goepfert**, die diese Erwartungen auch eindrucksvoll bestätigten: Sie gewannen dieses Finale nach 10 Wettfahrten und fahren nunmehr im Sommer nach Bulgarien.

Für die EUROSAF in Frankreich konnten sich **Julian Köhle** und **Otto Schlosser** qualifizieren.

Noch etwas in Wartestellung müssen **Daniel Göttlich** und Linus Klasen (PYC) ausharren; sie sind als Nachrücker für Frankreich vorgesehen, wenn eine andere Mannschaft ausfallen sollte.





Berliner Amateursport-Preis 2015

Für einen Podestplatz hat es nicht ganz gereicht – zu groß war die Konkurrenz aus anderen Bereichen des Berliner Sports (im Bild die Gewinner vom Team Berlin 1 in der Sportart Synchron Eislauf), aber schon auf den 4. Rang kam nach einer Abstimmung im Internet und dem abschließenden Votum einer hochkarätig besetzten Jury das Bundesliga-Team des VSaW. Das ist ein super Erfolg.

Im Rahmen der Night of Sports im Palais am Funkturm nahm Anke Butzmann als Koordinatorin des Teams die Urkunde für diese Platzierung entgegen.

Auf diesem Ergebnis lässt sich aufbauen, zeigt es doch einmal mehr, dass das Konzept Segeln im Bundesliga-Format auch in der Berliner Sportöffentlichkeit ‚angekommen‘ ist.



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

Dachausbauten

Montage von Leichtwänden mit
Gipskartonplatten
Wärmedämmung
Einbau von Fertigfenstern und Türen

baumgarten@berliner-holzbaugmbh.de

Das Frühjahr 2015 im VSaW

Seglerhaus-Konzert 2015

Schon zum 5. Mal waren Solisten des Rundfunk-Sinfonieorchesters Berlin auf Initiative von Dr. Georg Pochhammer für ein Konzert zu Gast im Seglerhaus.

Nachdem im letzten Jahr Frankreich das Thema war, ging es dieses Mal nach Nordamerika.

Die Bläsersolisten Ulf-Dieter Schaaff (Flöte), Thomas Herzog (Oboe), Peter Pfeifer (Klarinette), Ingo Klinkhammer (Horn) und Alexander Voigt (Fagott) – nahmen Mitglieder und Gäste mit auf eine klangliche Reise in die Neue Welt. Von Klassik, über Jazz und Musi-

cal bis hin zur Folklore, die Stücke – teils extra bearbeitet für ein Bläserquintett – gaben einen lebhaften Eindruck vom musikalischen Wirken der Komponisten Gunther Schuller, Samuel Barber, John Cage, Alexander von Zemlinsky, Aaron Copland und Richard Rodgers im 20. Jahrhundert in Nordamerika.

Olaf Wilhelmer moderierte in gewohnt informativer Weise das Konzert.

Vielen Dank an alle Beteiligten für diese tolle Performance!



Faszination Klassische Yachten

Das Thema „Klassische Yachten“ ist nicht unbedingt alltäglicher Gesprächsstoff im VSaW.

Umso schöner und wichtiger war es, dass Georg Jan Kierspel dieses Thema zum Gegenstand seines Vortrags machte.

Er nahm die Interessierten im gut gefüllten Großen Saal mit auf eine spannende Reise in die schillernde Welt der Klassiker. Im Fokus stand die Yachtszene rund um die Ikonen des Yachtbaus zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Die Reise führte über die aktionsgeladene Regatta-Atmosphäre an Bord von 12mR Yachten, über

Traum-Revier und Regatten von Oslo bis zum Mittelmeer und natürlich zu den Menschen und Geschichten hinter diesen Pretiosen.

Als profunder Kenner dieser exklusiven Klassiker-Gemeinschaft tauchte er die Anwesenden ein in eine Welt von Mahagoni, Bronze, Handarbeit und Leidenschaft. Er berichtete als Skipper oder Teil der festen Crew mit Bildern und kleinen Video-Sequenzen hautnah von seinen Erlebnissen der letzten Jahre.

Eine wirklich interessante und spannende Reise war das!



Franke & Franke Ingenieure **Beratende Ingenieure für das Bauwesen**

Planungsleistungen und Statische Berechnungen bei Gebäuden
Bauleitung Bauüberwachung Gutachten

Hohenzollerndamm 152 14199 Berlin
Tel.: 030 / 501 542 -92 Fax: -93

mail: info@franke-ing.de web: www.franke-ing-berlin.de

Lebenswelt Schiff – im Deutschen Technikmuseum

Unsere Geselligkeitskommission hatte an einem Sonntag im Februar eine einstündige Führung durch die Dauerausstellung der Schifffahrtsabteilung im Deutschen Technikmuseum organisiert.

Auf drei Etagen mit insgesamt 6.600 Quadratmetern Ausstellungsfläche konnten etwa 1.100 Exponate zur Geschichte der Hochsee- und Binnenschifffahrt – eine der weltweit größten Ausstellungen zu diesem Thema – bestaunt werden.

Der Titel der Ausstellung „Lebenswelt Schiff“ ist zugleich Programm. In ihr steht nicht das isolierte technische Objekt ‚Schiff‘ im Mittelpunkt, sondern vielmehr die enge Beziehung



zwischen Mensch und Schiff, zwischen Kulturgeschichte und Schifffahrtsgeschichte.

Wer noch nicht da war, sollte den Besuch unbedingt einplanen.

Dr. Meeno Schrader im Seglerhaus

In Fortsetzung und Ergänzung des Seminars des letzten Jahrs ging Dr. Meeno Schrader wieder auf Allgemeines und Spezielles über die Entwicklung von Wind und Wetter ein.

Auch dieser Termin am 18. März 2015 war sehr gut besucht.

Ulrich Finckh im Seglerhaus

Am 11. März 2015 war wieder Regattatheorie angesagt. Der ‚Regel-Papst‘ erläuterte in einer sehr gut besuchten Abendveranstaltung anhand von ausgesuchten Beispielen, wie man sich in speziellen Situationen auf der Regattabahn die Wettsegelregeln zunutze machen kann, um daraus Vorteile für die eigene Position in einer Wettfahrt zu ziehen.

Unsere Jugendlichen trafen sich zu einem eigens für sie organisierten Termin bereits am Nachmittag desselben Tages..

Spleißkurs für Dyneema®

Für unsere Mitglieder fand dieser Kurs erstmalig statt. Lars Pfeifer – ein anerkannter Profi-Rigger der Drachen und Big Boat-Szene – erklärte das Spleißen von modernem Tauwerk.

Praktische Übungen am Objekt waren für jeden Teilnehmer kostenlos möglich.



Frühjahrs-Fete

Bei toller Stimmung ging es am 14. März 2015 auf der Frühjahrs-Fete mit Musik, kleinen Speisen und einer Extra-Bar im Terrassenzimmer in die neue Saison.

Auch diese Veranstaltung wurde von der Geselligkeitskommission organisiert, die damit bewiesen hat, wie gut die Entscheidung war, ein solches Gremium wieder ins Leben zu rufen.

Volvo Ocean Race Kampagne für 2017/18

Das „German Ocean Racing Team“ will auf Initiative unseres Vereinsmitglieds **Robert Stanjek** und Weert Kramer bei der nächsten Auflage des „Volvo Ocean Race 2017/18“ an den Start gehen. Es wäre die erste deutsche Teilnahme bei dieser härtesten Offshore-Regatta in Etappen rund um die Welt seit dem Triumph der Illbruck Challenge beim Rennen 2001/02.

Wie schon 2002 soll aber auch 16 Jahre später wieder ein deutscher Hafen die Kulisse für den Zieleinlauf abgeben. Diese großartige Segel-Begeisterung bei der Ankunft damals in Kiel soll wieder zum Leben erweckt werden.

Beide Initiatoren informierten auf einer Abendveranstaltung im Seglerhaus am 28. April 2015 über ihre Ziele und den Stand der Vorbereitungen des „German Ocean Racing Team“. In seinem Vortrag unterstrich Robert besonders

die Bedeutung der medialen Wertigkeit für die Gewinnung von potentiellen Sponsoren, was in der Marketing Strategie GORT zum Ausdruck kommt.

Weitere Infos zur Kampagne finden Sie bitte auf Roberts Website: www.stanjek-sailing.de



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

Foto-Shooting mit Jan von Holleben

Der Berliner Fotograf Jan von Holleben widmete sich in einer Fotosession dem Thema Segeln. Für die Ausstellung „Willst du mit mir segeln gehen?“, die ab Juni 2015 im Flensburger Schifffahrtsmuseum zu sehen sein wird, traf sich Jan von Holleben mit unseren Jugendlichen – den WANNSEEATEN – im Seglerhaus. Es wurden fantasievolle Bilder, die die Vielfalt und die Faszination des Segelsports darstellen, in Szene gesetzt.

Die vom Flensburger Schifffahrtsmuseum und vom Kinderkulturbüro e.V. kuratierte Ausstellung vermittelt Kindern von 8 bis 12 Jahren, ihren Eltern und Großeltern auf interaktive Weise die Vielfalt und Geschichte des Segelsports.

Eröffnet wurde die Ausstellung im Flensburger Schifffahrtsmuseum von Dr.



Andreas Lochbrunner, dem Präsidenten des DSV.

Einige der Bilder werden auch zum Sommerfest unseres Vereins im Juli gezeigt werden.

© Jan von Holleben

Seglerhaus-Ball 2015

Der Seglerhaus-Ball stand erstmalig auf dem Veranstaltungskalender des Vereins. Die Geselligkeitskommission hatte ihn aus der Taufe gehoben. Nachdem anfangs die Mitglieder etwas zögerlich mit der Anmeldung waren - schließlich war als Dresscode der Smoking gefordert -, haben sich dann aber am Abend des 16. Mai 2015 viele auch internationale Gäste ein Stelldichein gegeben: Die Stimmung war super, und es wurde viel getanzt.

Einhellige Meinung war, dass der ‚Seglerhaus-Ball‘ auf jeden Fall fester Bestandteil des Veranstaltungskalenders bleiben muss. Und so wird es sicher kommen...

Vielen Dank den beiden Organisatorinnen **Constanze von Kettler** und **Franziska Pochhammer**.



Meine liebste Nebenbeschäftigung

Dr. Werner Schrank

Es gibt ein Foto von mir im Alter von etwa 3 Jahren, da sieht man mich auf einer Jolle herumklettern, die irgendein fremder Segler auf den Strand gezogen hat. Er selbst schwimmt vielleicht derweil in der Havel herum. Dass ich auf dem Foto ohne Badehöschen bin, fand meine erzkatholische fromme Großmutter, der man einen Abzug dieser Aufnahme geschickt hatte, nicht richtig. Meine Mutter fand nichts dabei, ihre Kleinen nackt baden und am Strand herumlaufen zu lassen. Aber das nur nebenbei! Das Bild zeigt doch, dass ich schon in so frühem Alter von einem solch schön lackierten Holzboot, wie man viele vom Heckeshorn aus auf dem Wannensee hin und her gleiten sah, fasziniert war. Wenn wir Kinder schöne Sommertage oder -ferien bei der Großmutter verbrachten, unternahm sie gern Dampferfahrten mit uns. Da dürften sich schon früh im Kopf des Knaben Wünsche ent-

wickelt haben, eines Tages auf einem der herrlichen Wassergrundstücke am Großen oder Kleinen Wannensee zu wohnen und ein solch schönes Segelboot zu besitzen, wie sie schon immer zahlreich auf der Havel unterwegs waren.

Einstweilen musste ich mich damit begnügen, ein kleines Spielzeugboot auf der „Planschiese“ segeln zu lassen; das war ein kleiner künstlicher See in einem nahe gelegenen Park in unserer Tempelhofer Siedlung. Um die immer wieder am flachen Ufer strandenden Boote zurück ins tiefere Wasser abstoßen zu können, hatte ich wie viele andere solche Bootsbesitzenden Jungen eine Bambusstange, die unser Spielwarenhändler schon zu diesem Zweck zum Verkauf bereit hielt.

Der nackte Knabe entert ein fremdes Boot.



Die gerettete Jolle unserer Freunde



Eines Tages – es muss wohl im 2. Kriegsjahr gewesen sein; es war der 1. Mai – heckten einige Freunde und ich den Plan aus, doch einmal ein bemanntes Boot auf unserer Planschwiese segeln zu lassen. Aus einem Nachbarhaus wurde eine der damals noch viel gebrauchten Zink- waschwannen entliehen, und ein alter, nicht mehr ganz heiler Regenschirm sollte als Segel dienen. Als Anstifter dieses nautischen Experiments konnte ich als Erster dieses boot-sähnliche Gefährt besteigen; es trug mich. Ich spannte den Schirm auf. Wir hatten den Startplatz so gewählt, dass ich mit Rückenwind (vor Wind – wie der Seemann sagt) die ganze Länge des Gewässers absegeln konnte. Es zeigte sich aber sofort, dass auf Grund ihrer abgerundeten Form die Wanne sich ständig um sich selbst drehte. Ich musste also den Schirm – das Segel – dauernd im Wind halten, während das Boot mal vorwärts, mal seitlich und mal rückwärts zur Fahrtrichtung fuhr. Es fehlte – seemännisch aus-

gedrückt – ein genügender Lateralplan, z.B. ein Schwert.

Die an diesem Feiertag recht zahlreich im Park flanierenden Leute zeigten lebhaftes Interesse an unserem Experiment, und es entstand bald ein regelrechter Auflauf. Als ich am Ende des befahrbaren Teils der Planschwiese angekommen war und mein Fahrzeug an Land zog, um es einem anderen abenteuerlustigen Kameraden zu übergeben, stand plötzlich ein Polizist vor mir, der meinte, diese Art der Schifffahrt unterbinden zu müssen. Meine Kameraden waren neese, und unser Boot wurde wieder in die nachbarliche Waschküche gebracht.

Nicht viel später gab mir ein Onkel, der als Schauspieler noch vom Wehrdienst freigestellt war, erste Gelegenheit zu einer echten seemännischen Bewährung. Mit einem Beiboot ruderte man zu der an einer Boje, sozusagen auf Reede liegenden Jacht. Bei stürmischem Wetter, der Onkel gebrauchte das Wort „Kuhsturm“, se-

Das H-Boot



gelten wir flott um die Pfaueninsel herum bis nach Moorlake. Ich hatte das Vorsegel zu bedienen. Wir ankerten und hätten mit dem mitgeschleppten Beiboot an Land gehen können, aber das berühmte Gasthaus war geschlossen. Nach einer kleinen Pause ging es bei anhaltend gutem Segelwind zurück in den Wannensee. Ich hatte meine Bewährungsprobe bestanden, und mein Entschluss stand fest, den Segelsport zu meinem Hobby zu machen.

Im Frühsommer 1943 konnte meine Familie aus dem immer mehr dem Bombenkrieg ausgesetzten Berlin nach Potsdam umsiedeln, das noch fast unzerstört war. Im ehemaligen „Kaiserlichen Yacht Club“ – nun „Yacht Club von Deutschland“ – herrschte noch ein recht friedensmäßiger Sportbetrieb. Allerdings konnten viele der männlichen Mitglieder nur während kurzer Fronturlaube daran teilnehmen. Das betraf auch die älteren Jungen der Jugendabteilung, die als Flakhelfer in der Umgebung Potsdams stationiert waren und nur noch selten Gelegenheit hatten, für ein paar freie Stunden am segeln mit den Piraten-Jollen oder einem Starboot teilzunehmen. Ich konnte durch die Vermittlung von segelnden Kollegen meines Vaters in die Jugendabteilung des Clubs eintreten. Man fuhr immer zu Zweit auf einem Boot, und der Anfänger lernte von dem Erfahreneren. Durch Wettsegeln – kleinere interne Regatten –

konnte man seine Fähigkeiten prüfen und optimieren.

Im Sommer 1944 konnte ich an einem Kurs an der „Reichssegelschule“ in Starnberg teilnehmen und meinen ersten Segelschein, den „Binnenschiffer“ oder „A-Schein“, machen. Neben dem theoretischen Unterricht war das tägliche Wettsegeln in den gleichen Piraten-Jollen, wie wir sie in Potsdam hatten, dem damaligen Jugendboot schlechthin, die Methode der praktischen Ausbildung. Bei Fliegeralarm, wenn die amerikanischen Bomber über uns oder nahe am See vorbei flogen, um München zu bombardieren, mussten wir unter Land gehen und die Segel bergen.

Bald nach dem Krieg gelang es mir, meine Eltern zum Kauf einer alten Wanderjolle zu überreden, die ich in einem Bootshaus auf der unteren Planitzinsel ausgekundschaftet hatte. Selbst häufige Reparaturen konnten der Freude, nun ein eigenes Boot zu besitzen, keinen Abbruch tun. Die Werft musste einiges tun, um Diebstähle von Booten zu verhindern. Ein angeschlossener Baumstamm vor der Hafeneinfahrt und Ketten an den Schwertern der Jollen und Jollenkreuzer, die irgendwie unter Wasser befestigt wurden, waren offenbar wirksame Mittel gegen die Entführung von Booten, für die in erster Linie russische Soldaten verantwortlich zu machen waren. Freunde hatten eine wunder-



schöne Wanderjolle über die letzten Kriegstage und die erste Besatzungszeit gerettet. Indem sie sie vor ihrem Wassergrundstück ballastbeschwert versenkten und erst wieder hoben, als die Lage wieder sicherer geworden war. Ich hatte öfter Gelegenheit, auch längere Fahrten auf den brandenburgischen Seen zu erleben. Für Kanalstrecken und Flauten stand ein kleiner Außenbordmotor zur Verfügung. Unter der Personning hatte vier Personen Platz zum Schlafen.

Von den Potsdamer Seen aus konnten wir zunächst noch ungehindert in die Westberliner Gewässer segeln und uns unter die dort schon bald wieder sehr zahlreichen Wassersportler mischen. So verlebten wir schöne Sommerwochenenden auf und im Wasser der Havel.

Im Herbst 1953 hatte ich Potsdam und die DDR verlassen, und erst nach der Rückkehr in die heimatlichen Gefilde – nun nach West-Berlin Ende der 1960-er Jahre – konnte ich daran denken, das lang entbehrte Hobby wieder aufzunehmen. Im traditionsreichen „Verein Seglerhaus am Wannsee“ traf ich alte Potsdamer Freunde an, die meinen Eintritt in den Verein unterstützen. Ich fing mit einer kleinen Jolle – einer Vaurien – an, die ich bald in eine größere – eine Conger – eintauschte, die damals in mehreren Exemplaren im Verein gesegelt wurde. Schließlich hatten einige Vereinsmitglieder ein ganz neues, unwiderstehlich schönes Kielboot

eingeführt, das sowohl für die bald einsetzende Regattaaktivität wie auch als Familienboot – zum Schmalz gondeln, wie man das nannte – geeignet war. Dieses „H-Boot“ erwies sich auch auf mehreren Ostsee-Trips als durchaus seetüchtig. Ich zog es auf einem Trailer bis Travemünde oder Flensburg und segelte dann mit jeweils einem Mitsegler, notfalls waren auch drei Kojen verfügbar, zu den Inseln der sogenannten Dänischen Südsee. Um die nötigen Papiere für das Küstensegeln zu besitzen, hatte ich nach einem Semester eifrigen Lernens die Prüfung zum „Sportseeschiffer“ vor Lübecker Kapitänen der Seefahrtsschule abgelegt und damit den amtlichen Sportboot-Führerschein erworben.

Erwähnen will ich noch mehrere Reisen in die Ägäis, die ich zusammen mit Freunden unternommen habe. Wir charterten die Boote entweder in Athen (Piräus) oder auf Rhodos und segelten von einer Kykladeninsel zur anderen bzw. an der türkischen Küste entlang zwischen Bodrum und Kuschadasi. Fast immer konnten wir abends auf einer Insel oder an einem Ort landen, wo uns ein freundlicher Wirt beim Anlegen half und uns in seine nahe gelegene Taverne komplimentierte. Nur einen Hafen mussten wir vor der Nacht wieder verlassen; es war der antike Hafen von Delos, wo damals noch das Anlegen erlaubt war. Die Insel ist dem Gott Apoll heilig. Er und der heutige Hüter der Insel verbie-



ten das Übernachten dort. Es würde auch das ästhetische Gefühl des Gottes verletzen, wenn jemand dort sterben würde.

Die Reisen durch die Kykladen und entlang der Kleinasiatischen Küste bot uns die Gelegenheit, verschiedene bedeutende Orte der antiken griechischen Geschichte zu besuchen, deren Namen mir aus dem Griechisch-Unterricht oder aus der Literatur bekannt waren. Für mich war es wohl ein besonderes Erlebnis, durch die Straßen von Ephesos zu gehen, am längst verlandeten Hafen von Milet oder in der Tempelanlage von Didyma zu stehen.

Und wie ging nun meine „vita nautica“ im Alter weiter? Nach meinem Umzug aus Berlin nach Werder an der Havel im Jahre 2002 genoss ich erst einmal die herrliche Landschaft um meine Heimat herum vom Ufer aus. Ich hatte die Region in den Potsdamer Jahren immer wieder zu Lande oder zu Wasser besucht und lieben gelernt. Mit dem Entschluss, nach Werder zu ziehen, erfüllten sich ja weitgehend meine Kindheitswünsche. Es fehlte nur noch das geeignete Boot. Trotz des vorgerückten Alters versuchte ich es noch einmal mit einer Jolle. Nach zwei Jahren tauschte ich dieses hübsche kleine Boot, es war wieder eine Conger, dann doch gegen ein vermeintlich bequemeres mit Kajüte, eine besondere Art Jollenkreuzer, ein. Was ich nicht bedacht hatte, war, dass ich mit dem Mast dieses Bootes,



Schaluppe „Solea“

den ich nicht vor Brücken legen konnte, in meinem Aktionsradius sehr eingeschränkt war. Ich wechselte nochmals, diese Mal auf eine kleine, offene Schaluppe mit einer zünftigen dicken Wieling drum herum und einem tüchtigen Dieselmotor innen. Vorne hat sie ein Klappverdeck, unter das man sich, wenn man nicht gerade am Ruder steht, bei Regen flüchten kann.

Manches Mal, wenn ich einem schönen Segelboot begegne, kommt dann doch Wehmut auf. Aber nicht doch!

Ich habe doch so viel von meiner liebsten Nebenbeschäftigung gehabt.

Werder, im Januar 2010

Catboot „Seezunge“



LIEDER UND COUPLETS AUS DEM ALTEN BERLIN

Berliner Lieder und Couplets haben ihren eigenen Charme. Ruppig, derb und melancholisch, albern und ernst erzählen sie mehr von den Berlinern als manche historische Betrachtung.

„Sehn'se, det is Berlin“ – heißt es im Refrain eines betagten Gassenhauers. Aber was ist denn Berlin? Was ist das Besondere an der Berliner Luft? Warum ist der Berliner Witz trotz seiner Schnoddrigkeit sympathisch?

Es gibt viele Möglichkeiten, sich mit Berlin zu befassen. Zweifellos zu den amüsantesten gehört dieser Berlin-Abend. Er ist fern jeder Leierkasten-Seligkeit und reflektiert selbstironisch und in durchaus witzigfrecher Weise das Lebensgefühl des Berliners. Zur Ich-Findung der Hauptstadtbewohner genauso empfohlen wie dem Berlin-Touristen auf seiner Expedition in die Tiefen der Berliner Seele.

Die Schauspieler können ihrem komödiantischen Affen ordentlich Zucker geben. Sie tun es mit einem Riesenspaß, wobei Schön-Singen und Perfektion gar nicht beabsichtigt sind. Und damit schaffen sie es im Handumdrehen, die Zuschauer wie in einen leichten Sektrausch zu versetzen. (Berliner Kurier)

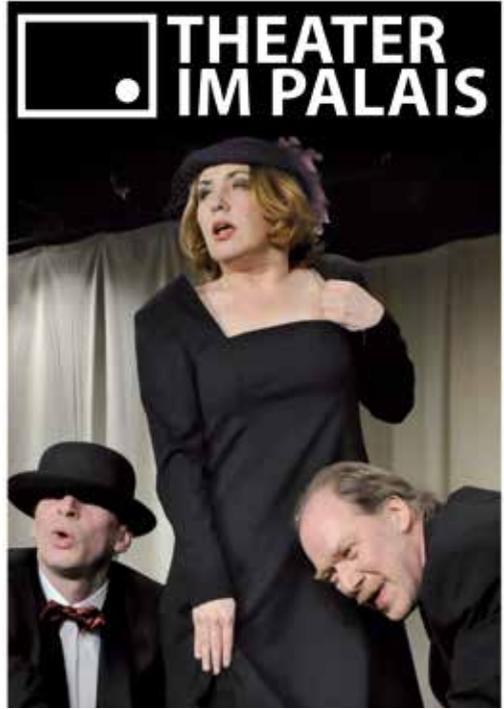


HINTERM OFEN SITZT NE MAUS

Lieder und Couplets aus dem alten Berlin
Buch und Regie: Barbara Abend

Am Klavier: Ute Falkenau

Mit Gabriele Streichhahn, Jens-Uwe Bogadtke und
Carl Martin Spengler



HINTERM OFEN SITZT NE MAUS

DO., 12. NOVEMBER
IM SEGLERHAUS

Reservierungen über:
030/805 20 06
Mail: vsaw@vsaw.de



Einladung zum **Sommerfest am Wannsee** 2015

Der Verein Seglerhaus am Wannsee
und der Potsdamer Yacht Club
laden ein zum gemeinsamen
Sommerfest am Wannsee:

Samstag, 18. Juli 2015
Vereinsgelände des VSaW
Am Großen Wannsee 22-26
14109 Berlin

Sailor's Night



Eintrittskarten sind im Büro des VSaW
erhältlich:

Tel. 030/805 20 06

Fax 030/805 11 56

oder mittels E-Mail zu bestellen:

vsaw@vsaw.de



„DER
NÄCHSTE
AUFTRAG.“



„Leinen los.“

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

Was auch immer Sie antreibt, wir helfen Ihnen, Ihre Wünsche und Ziele zu erreichen. Das ist unser Grundprinzip, unsere Verpflichtung als Genossenschaftsbank. Dazu zählt auch, dass unsere Mitglieder aktiv über unseren Kurs mitbestimmen können. Und dass wir natürlich vor Ort immer für Sie da sind. Überzeugen Sie sich am besten selbst. Beim persönlichen Gespräch, telefonisch unter (030) 30 6 30 oder online. Wir freuen uns auf Sie.

PrivateBankingCenter Roseneck
Hohenzollerndamm 95, 14199 Berlin
Telefon: 030-3063-5003, Fax: 030 3063-5019
www.berliner-volksbank.de/privatebanking



Berliner
Volksbank



„Mehr
als nur
Kunde
sein.“



„DIE SONNE AUF DEN BAUCH
SCHEINEN LASSEN.“



Nähere Infos erhalten Sie über:
www.wirliebenkabel.de

Nach den Erfolgen in den Jahren 2013 und 2014 mit dem 3. Platz in der Abschlusstabelle geht es für 2015 in die nächste Runde: Zielsetzung ist das erneute Erreichen eines Podiumplatzes in der Bundesliga und ein erfolgreicher Abschluss der Champions League Events.

Dafür konnte das Bundesliga-Team des VSaW neben Audi einen neuen Sponsor gewinnen: wirliebenkabel.de, vertreten durch die Firmen KTS Kabeltechnik & Service GmbH, Zeulenroda, und FKE GmbH Fernmelde-Kabelmontagen und Einrichtungen, Rendsburg; jeweils durch den Geschäftsführer Dr. Dirk Pramann.

Die Spezialisten für Energie- und Kommunikationsnetzwerke sind nicht nur branchenspezifisch optimale Partner für leistungsorientierte Lösungen, sondern stehen auch für deutschlandweiten und engagierten Einsatz.

Als leistungsstarker Partner für die richtigen Verbindungen setzt das Unternehmen auf den erfolgreichen Einsatz und die Motivation unseres Bundesliga-Teams – denn ohne moderne, zeitgemäße Netzwerke und den Einsatz effizienter Lösungen kann ein Ziel nicht erreicht werden.