

Verein
Seglerhaus
am
Wannsee
1867



VSaW Seglerhaus-Brief 2009



MARINE
POOL 
SPIRIT OF THE OCEAN



www.marinepool.de

Liebe Clubmitglieder !



Die Segelsaison 2009 ist Geschichte. Die See- und Fahrtensegler des Vereins sind hoffentlich alle zu ihren geplanten Zielen, seien sie in der nahen Ostsee oder fernen Gewässern, gekommen. Die Ziele der Regatta-Segler sehen bekanntlich etwas anders aus. Ich hoffe jedenfalls, dass alle aktiven Segler mit dem Verlauf der Saison zufrieden sind. Unzufriedene sollten immer daran denken, dass wir einen Sport ausüben und der eingesetzte Ehrgeiz sich nach der Ziellinie auf andere schöne und wichtige Dinge des Lebens konzentrieren sollte. Dies gilt natürlich auch für die vielen ehrenamtlichen Mitstreiter in unserem Mitgliederkreise. Auch bei dieser Art, unseren Sport auszuüben, sollte die Heiterkeit niemals verloren gehen – auch wenn das Verhalten anderer Beteiligter oder die Umstände nicht immer den eigenen Erwartungen entsprechen.

Unsere Teams der Wettfahrtleitung sind mit ihrer Aufgabe vorbildlich umgegangen und mit Anerkennung fertig geworden. Zum zweiten Mal haben wir in Kiel das neu eingeführte Damen-Match-Race mit Bravour veranstaltet. Auch das seit 15 Jahren erprobte Team der Kieler Woche um Klaus Schäfers mit seinem Schiff „Ebbtide“ und Christian Haake als Wettfahrtleiter

hat gezeigt, dass unser Verein zum Erfolg und dem Ansehen dieser größten Segelregatta-Veranstaltung der Welt maßgeblich beiträgt. Beiden Teams und allen „Wannsee-Wettfahrtleitern“ sei herzlich gedankt.

Unser sehr feierliches und gut besuchtes Putenessen als Familienfest der Mitglieder zu Beginn der Adventszeit warf schon ein Schlaglicht auf das kommende Jahr, in dem wir den 100. Geburtstag des Seglerhauses feiern. Unser Ehrenmitglied Pitt Lutterbeck hat in diesem Jahr zum 61. Mal (!) am Putenessen im großen Saal unseres Hauses teilgenommen. Ihr Kommentar hierzu: „Es ist eine selbstverständliche Pflicht jedes Mitglieds unseres Vereins, am jährlichen Putenessen teilzunehmen.“ ... Das nenne ich Vorbild.

Ich begrüße von dieser Stelle ganz herzlich alle neuen Mitglieder, seien sie jung oder schon mitten im Leben stehend. Nutzen Sie wie auch alle „alten“ Mitglieder jede Möglichkeit, uns Mitgliedern des Vorstands, den Ausschussmitgliedern sowie auch hauptamtlichen Mitarbeitern Ideen und Vorschläge zu übermitteln, die das Miteinander in unserem Verein beleben oder verbessern könnten. Mit der Wahl eines Vorstands und der Ausschussmitglieder endet

nämlich die Mitverantwortung jedes Mitglieds für das Wohl und Wehe seines Vereins keines Falls. Eine Marina sind wir nicht und wollen es auch nicht werden. Machen Sie aktiv mit und bringen Sie Ihre Fähigkeiten und Verbindungen in das Clubleben ein. Jeder ist willkommen.

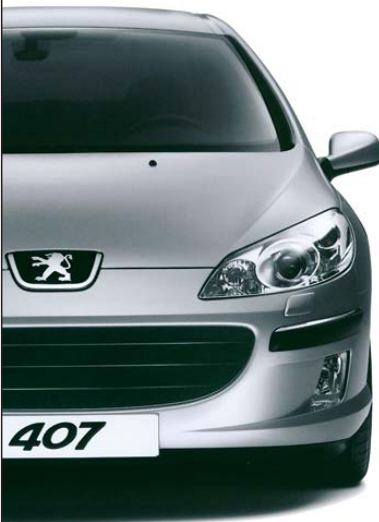
Abschließend danke ich allen Mitgliedern, die sich durch Beiträge oder Annoncen an diesem Seglerhausbrief beteiligt haben, und wünsche Ihnen allen ruhige Weihnachtstage mit Rückblicken und Plänen für das nächste Jahr, insbesondere auch im Hinblick auf unseren Segelsport!



Ihr

Dr. Andreas Pochhammer

PEUGEOT AUTOHAUS SCHRÖDER E.K.



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

Berliner Straße 113
14542 Werder / Havel
Tel. 03327 / 57 17-0
Fax 03327 / 57 17-20
uwe@peugeot-schroeder.de



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

Aktuelles

Regattatermine 2010	4
Termine Verein 2010	5
Impressum	7
Neuaufnahmen	8

VSaW-News:

Inserieren im Seglerhaus-Brief, Mitgliedsausweis, Crewbörse im Netz, 100 Jahre Clubhaus VSaW, VSaW-Erfolge 2009	10 - 13
Schatzmeisterbericht	14
Wasserliegeplätze	15
Gebühren und Beiträge 2009/2010	16 - 17

Regatten / Fahrtsegeln

Bericht von und über Peter Lühr	18
Törn der Piccolo	26
Rolex Ihabela Sailing Week	33
Felca-Preis	35 - 37
Edelholz-Regatta	38
Seglerhaus-Preis	40
Berliner Meisterschaft Nord. Folkeboote	41
Yardstick-Regatta	42
BMW Berlin Match Race	43
Laser-Training mit Robert Scheidt	45

Jugend

Spitzen-Nachwuchsegler Fabian Graf	47
Storkower Opti-Cup	48
Bericht Princess Sofia Trophy	49
Saisonstart in Zeuthen	51
WM-/EM-Ausscheidung Warnemünde	52
10. Sail Extreme vor Kerteminde	53
Pfingst-Festival 2009	55
IDJM 2009 Travemünde	56 - 58
JEM am Balaton	59 - 61
WannseeKids 2009	62
Wentzelpokal 2009	63
Eiscup der Optimisten-Klasse	64

Historisches

40 Jahre im VSaW	65
20 Jahre Mauerfall	67

Clubgeschehen

Putenessen und Steuermanspreise 2009	71
Silvester-Party im Casino des VSaW	72

Regattatermine 2010



Wannsee-Pokal PYC/VSaW
Sa., 24. + So., 25. April

1. Yardstick Fr., 7. Mai

Yardstick-Trophy VSaW / PYC
Do., 13. Mai

Wannsee-Woche VSaW / PYC
Fr., 14. – So., 16. Mai

Opti-Pfingst-Festival VSaW / PYC
Sa., 22. – Mo., 24. Mai

2. Yardstick Fr., 28. Mai

3. Yardstick Fr., 4. Juni

4. Yardstick Fr., 11. Juni

5. Yardstick Fr., 18. Juni

Edelholz-Regatta
Sa., 19. + So., 20. Juni
Nur Holzboote

Kieler Woche
Sa., 19. – So., 27. Juni

BMW Sailing Cup
Fr., 2. – So., 4. Juli

Opti-Olympiade
Di., 6. Juli

Damen Match Race
Fr., 9. – So., 11. Juli

6. Yardstick Fr., 16. Juli

7. Yardstick Fr., 23. Juli

8. Yardstick Fr., 30. Juli

9. Yardstick Fr., 6. August

IDM 20er Jollenkreuzer
Sa., 7. – Fr., 13. August

10. Yardstick Fr., 20. August

11. Yardstick Fr., 27. August

IDM Starboot
Sa., 28. Aug. – Fr., 3. Sept.

Commodore Cup
Sa., 4. September

Wentzel-Pokal (1)
Di., 7. September

12. Yardstick Fr., 11. September

Wentzel-Pokal (2)
Di., 14. September

13. Yardstick Fr., 17. September

Seglerhaus-Preis
Sa., 18. + So., 19. September

Wentzel-Pokal (3)
Di., 21. September

14. Yardstick mit Siegerehrung und
„Wannsee in Flammen“ Fr., 24. Sept.

**Berliner Meisterschaft Drachen,
Fawell-Preis H-Boot, Cela Cup Streamline**
Fr., 1. – So., 3. Oktober

Wentzel-Pokal (4) mit Siegerehrung
Di., 28. September

Lawuse-Preis
Do., 14. + Fr., 15. Oktober

J.-Hunger-Gedächtnis-Preis PYC / VSaW
Fr., 22. – So., 24. Oktober

19. Berlin Match Race
Do., 4. – So., 7. Nov.

Opti-Eiscup
So., 14. November

Stand: 1.12.2009

Termine Verein 2010



Neujahrsbrunch

So., 10. Januar
Ab 11.00 Uhr

Pfingstkonzert

So., 23. Mai
11.00 Uhr

Bußtagsversammlung

Mi., 17. November

Tangovorstellung im VSaW

Di., 2. März
19.00 Uhr

100 Jahre Seglerhaus

Clubmeisterschaft
Sa., 14. August

Gartenzweg (Skatrunde)

Fr., 19. November

Jugendversammlung

So., 14. März, 11.00 Uhr
Basar: 13.00 Uhr

Sommerfest PYC/VSaW

Sa., 21. August

VSaW-Stand

Bootsmesse Berlin
Mi., 24. – So., 28. November

Jahreshauptversammlung

So., 21. März
11.00 Uhr

WannseeKids

Sa., 21. + So., 22. August

Theater im Palais

Do., 25. November, 20.00 Uhr
Krolls Etablissement –
eine Berliner Legende

Gartenzweg (Skatrunde)

Fr., 02. April

VSaW Absegeln

Sa., 25. September

Putenessen

Sa., 4. Dezember

Abslippen

Mi., 7. + Do., 8. April

Absegeln

Bezirk Wannsee/Unterhavel
So., 10. Oktober

Weihnachtsfeier der

Jugendabteilung
So., 12. Dezember

Ansegeln

Bezirk Wannsee/Unterhavel
SpYC
Sa., 17. April

Aufslippen

Mi., 10. + Do., 11. November

Silvester im VSaW

Fr., 31. Dezember

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

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

Das gibt es so **nur** bei **Pantaenius**

Ihr Plus bei der Yacht-Kaskoversicherung



Pannenhilfe

Ihre Yacht muss zur nächsten Werft geschleppt werden?
Pantaenius übernimmt die Kosten
bis zu einer Höhe von 5.000 Euro!



Inspektionskosten

Sie hatten mit Ihrer Yacht eine Grundberührung?
Pantaenius übernimmt die Inspektionskosten,
unabhängig von Ihrer Selbstbeteiligung!



Keine Selbstbeteiligung

Einbruchdiebstahl? Transportschaden,
Brand oder Blitzschlag?
Pantaenius verzichtet auf die Selbstbeteiligung!

**Sonderkonditionen
für VSaW-Mitglieder**



PANTAENIUS
Yachtversicherungen

Deutschland · Großbritannien · Monaco · Dänemark · Österreich · Spanien · Kroatien · Schweden · USA

Hamburg · Tel. +49-40-37 09 10 · München · Tel. +49-89-99 84 34 20

www.pantaenius.de

Impressum



Verein Seglerhaus am Wannsee

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

Vorstand:

Dr. Andreas Pochhammer	Vorsitzender
Annemieke Bayer-de-Smit	Stellv. Vorsitzende
Andreas Schlitter	Schatzmeister
Hans-Herbert Wrede	Obmann des Wirtschaftsausschusses
Christian Baumgarten	Jugendleiter

Sekretariat:

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

Fax: 030/805 11 56

Bankverbindungen:

Commerzbank Berlin
BLZ 100 400 00
Kto. 222 285 900

Postbank Berlin
BLZ 100 100 10
Kto. 56200 108

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

Impressum:

Seglerhaus-Brief des
Vereins Seglerhaus am Wannsee e.V.
Redaktion: Frank Butzmann, Harald Koglin,
seglerhausbrief@vsaw.de

Deutscher Segler-Verband

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

Berliner Segler-Verband

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

Hafenmeister:

Jochen Baumeyer Tel.: priv. 030/891 60 82
Fax: 030/805 11 56 Tel.: Büro 030/892 66 33
Thomas Maschkiwitz Tel.: priv. 030/811 57 50
Tel.: Büro 030/81 19 57 95

Jugendtrainer:

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

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

Casino:

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

Werft:

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

Hausmeister:

Ehepaar Shah Tel.: 030/805 57 77

Gestaltung:

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

Der Ältestenrat hat die nachstehend aufgeführten Damen und Herren aufgenommen:

am 21. Januar 2009:



Laura Oswald
Außerordentliches Mitglied
Paten: Ludger und Rüdiger Gawlitta



Thomas Christély
Außerordentliches Mitglied
Paten: Christian Schröder und Christian Howaldt



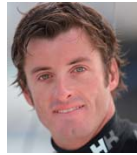
Dr. Florian Krackhardt
Außerordentliches Mitglied
Paten : Achim Kadelbach



Denny Naujock
Juniormitglied
Paten: Nils Schröder und Anika Lorenz



Thomas Krefeld
Außerordentliches Mitglied
Paten: Robert Niemczewski und Dr. Karl-Peter Nielsen



Johannes Polgar
Auswärtiges Mitglied
Paten: Kathrin Kadelbach und Malte Kamrath



Thomas Klesse
Außerordentliches Mitglied
Paten: Frank Butzmann und Rainer Petersen



Ralf Blinde
Außerordentliches Mitglied
Paten: Günter Krings



Ramona Blinde
Familienmitglied

am 13. Mai 2009:



Prof. Dr. Kai Bussmann
Außerordentliches Mitglied



Theodor Gringel
Außerordentliches Mitglied
Paten: Rolf Bähr und Udo Pflüger



Norbert Ohst
Außerordentliches Mitglied
Pate: Udo Pflüger



Sebastian Wolters-Fahlenkamp
Außerordentliches Mitglied
Paten: Manfred und Marcus Mahlke

Stephan Wagner
Außerordentliches Mitglied
Paten: Dr. Philipp Kadelbach und Thomas Auracher

am 19. August 2009:

Dr. Dirk Pramann
Außerordentliches Mitglied
Pate: Dr. Andreas Pochhammer

Franziska Pochhammer
Außerordentliches Mitglied
Tochter von Michael Pochhammer



Rainer Lüttgens
Außerordentliches Mitglied



Birgit Köbber
Familienmitglied



Claus Georg Henningsen
Außerordentliches Mitglied
Paten : Lutz Patrunky und Boris Schucht

Angelika Autzen-Heß
Familienmitglied



Dr. Graf Popken
Außerordentliches Mitglied
Paten: Marko Müller und Frank Nägele



Karin Miesner
Familienmitglied



Katrin Popken
Familienmitglied



Dr. Stephanie Heine
Familienmitglied



Dr. Maren Schmidt
Außerordentliches Mitglied
Paten: Dr. Frank Behrens und Klaus Heller



Dr. Ulrich A. Sante
Außerordentliches Mitglied
Paten: Beatrice Schorr und Peter Rieck

Christina Sante
Familienmitglied

am 21. Oktober 2009:

Dr. Dirk Rothe
Außerordentliches Mitglied
Paten: Marko Müller und Markus Wieser

Inserieren im Seglerhaus-Brief

Möchten Sie Ihr Unternehmen den VSaW-Mitgliedern bekannt machen?

Sie können im Seglerhaus-Brief eine Anzeige schalten.

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

Auch für Rückfragen zu Datei-Formaten oder Anzeigengestaltung stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Rufen Sie uns einfach im Sekretariat an.

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

Beitrags- und Hausordnung

Der Vorstand hat die Ausgaben aktualisiert.

Diesem Seglerhaus-Brief liegen die jeweils aktuellen Versionen bei. Wir bitten um Beachtung.

News News News

Mitgliedsausweis



Auf vielfachen Wunsch wird der VSaW ab dem Jahr 2010 seinen Mitgliedern wieder einen Ausweis zur Verfügung stellen. Die Gestaltung und technische Umsetzung ist abgeschlossen. Die Ausweise werden mit den Beitragsrechnungen Anfang des neuen Jahres verschickt.

Crewbörse im Netz

Harald Koglin



Liebe Mitglieder, fast jeder von Ihnen wird schon in der Situation gewesen sein:

Sie suchen einen oder mehrere Mitsegler, um Fahrten oder Regatten segeln zu können. Oder umgekehrt, Sie suchen eine Mitsegelgelegenheit, hatten aber keine Plattform im VSaW, sich entsprechend mitteilen zu können.

Nun, ab dem neuen Jahr besteht die Möglichkeit, für beide Such-Wege die Homepage des VSaW in Anspruch zu nehmen.

Dafür haben wir die neue e-Mail Adresse **crewboerse@vsaw.de** eingerichtet, an die Sie bitte Ihre Wünsche und persönlichen Daten (Name, Alter, Segelerfahrung, Telefonnummer, e-Mail Adresse, etc) richten.

Mit dem Senden der Mail erklären Sie sich mit der Veröffentlichung Ihres Such-Wunsches einverstanden.

Die so an uns übermittelten Informationen werden umgehend in einer Liste erfasst, die über die Homepage abrufbar ist.

Mitglieder, die keinen eigenen Internetanschluss haben, aber in die Liste aufgenommen werden wollen, wenden sich bitte an das Sekretariat oder ein anderes Vereinsmitglied, das einen entsprechenden Zugang zur Homepage hat. Es wird Ihnen sicherlich gerne geholfen werden.

Für nachträgliche Änderungen, Ergänzungen oder Widerrufe nutzen Sie bitte auch die genannte e-Mail Adresse. Damit sollte die Liste immer auf einem aktuellen Stand sein.

Im nächsten Seglerhaus-Brief werden wir über unsere Erfahrungen mit dieser Form einer Crewbörse berichten.

News News News

100 Jahre Clubhaus VSaW

Anlässlich des in 2010 anstehenden Geburtstages unseres schönen Clubhauses wird eine **Extra-Ausgabe des Seglerhaus-Briefes** erscheinen, in der auf viele Einzelheiten der Geschichte des Hauses eingegangen werden wird.

Am **14. August 2010** wird ein großes **Geburtstagsfest** stattfinden, in dessen Rahmen auch die **VSaW-Clubmeisterschaft** ausgesegelt werden wird.

Bitte notieren Sie schon jetzt diesen Termin in Ihrem Kalender.



Ehrung Berliner Meistersegler 2009

Renate Baumgarten

Für ihre Erfolge in der Saison 2009 wurden am 15.11.2009 80 Seglerinnen und Segler, darunter 33 Jugendliche, im Clubhaus des „Yachtclub Wendenschloss“, gegenüber der olympischen Regattastrecke in Berlin Grünau, ausgezeichnet.

Insgesamt haben sich 153 Sportlerinnen und Sportler aus dem Bereich des BSV 136 mal in der Saison 2009 bei Welt-, Europa- und Deutschen Meisterschaften in den olympischen, internationalen, nationalen und Jugendklassen auf Platz eins bis zehn platzieren können. Von den 153 Seglerinnen und Segler kommen allein ein Drittel, genauer 56 aus dem Kinder-, Jugend- und Juniorenbereich.

Im Einzelnen verzeichnet die Erfolgsbilanz des Berliner Segelsports für 2009 als absolute Top-Platzierungen: Zwei Goldmedaillen bei Weltmeisterschaften und vier Europameistertitel, eine Silber- und eine Bronzemedaille bei Welt-, zweimal Silber und einmal Bronze bei Europameisterschaften, sowie fünfzehn Deutsche Meister.

Herausragende Leistungen unserer VSaWer sind der WM-Titel bei den Tornados durch Darren Bundock, der EM-Titel bei den Drachen für Markus Wieser, der Junioren-Europameistertitel für Victoria Jurczok/Josephine Bach im 470er und die Bronzemedaille für Annika Bochmann/Anika Lorenz bei den 470er Junioren WM und EM (weiblich).

News News News

Die Erfolge unserer Segler im Einzelnen:

Deutsche Jüngstenmeisterschaften

Opti: 4. Platz U 14 (5. gesamt) „Muri“ Muriel Nathalie Schröder

Deutsche Jugendmeisterschaften

Laser Radial w: 1. Platz U 17 (2. gesamt) Stella Altmann
2. Platz U 17 (5. gesamt) Katja Kowalski

Deutsche Juniorenmeisterschaften

470er w: 1. Platz Annika Bochmann/Anika Lorenz
3. Platz Victoria Jurczok/Josephine Bach

470er m: 2. Platz Daniel Zepuntke/Dustin Baldewein
3. Platz Tim Elsner/Oliver Szymanski (JSC)

Laser: 1. Platz (auch U19) Nils Hermann
2. Platz Jan Kowalski

Deutsche Meisterschaften

Match Race:	1. Platz	Kathrin Kadelbach/Ulrike Schümann/Marcus Koy (NRV)
H-Boote:	2. Platz	Fred-Axel Kapella/Christian Metzger (PYC)/Amelie Kapella
Drachen:	1. Platz	Markus Wieser
Korsar:	2. Platz	Sascha Broy
470er:	2. Platz 3. Platz	Jan-Jasper Wagner/Lennart Scheufler Daniel Zepuntke/Dustin Baldewein
Pirat:	1. Platz	Ralf Strzelecki/Frank Thieme (PYC)

Junioren Weltmeisterschaften

470er w:	3. Platz	Annika Bochmann/Anika Lorenz
-----------------	----------	------------------------------

News News News

Junioren Europameisterschaften

470er:	1. Platz 3. Platz	Victoria Jurczok/Josephine Bach Annika Bochmann/Anika Lorenz
---------------	----------------------	---

Weltmeisterschaften

Tornado:	1. Platz	Darren Bundock
-----------------	----------	----------------

Europameisterschaften

Drachen:	1. Platz	Markus Wieser
-----------------	----------	---------------



Liebe Mitglieder,

der Finanzausschuss hat sich im Frühjahr mit der Fortführung und Aktualisierung der Mittelfristplanung beschäftigt. Es geht dabei um die Investitionen, Einnahmen und laufenden Ausgaben der nächsten Jahre. Der Wirtschafts- und der Segelausschuss sind eingebunden, damit durch Offenheit und Transparenz die Sicherheit in der Planung von langfristigen und größeren Vorhaben gegeben ist.

Wir wollen in den nächsten Jahren die Substanz unseres Hauses und unserer Steganlagen erhalten, sichern und verbessern. Im und am Haus ist einiges zu tun, u.a. sind die Steigeleitungen zu erneuern, im Bereich der Toiletten und Duschen ist eine Lüftungsanlage erforderlich, damit die Feuchtigkeit nicht in den Räumen hängen bleibt und Schäden verursacht. Um Energie zu sparen gibt es die Überlegung, moderne Fenster in den Obergeschossen einzubauen. Die Steganlage soll mittelfristig einen neuen Belag bekommen.

Sie wissen, dass wir dieses Jahr eine dringend notwendige aufwändige Sanierung der Stahlträger unserer Stege vornehmen. Die Reparaturarbeiten werden 60.000 € kosten und nach dem Aufslippen erfolgen. Auch unser historisches ursprüngliches Vereinshaus, die „Kegelbahn“, die jetzt die Jugend beherbergt, wird ein neues Dach bekommen müssen, denn im Moment dringt Wasser durch die alte Substanz.

Der Jugendbereich benötigt über seine „eigenen“ Einnahmen hinaus weiterhin Geld vom Verein. Z.Zt. haben wir rd. 180 Jugendliche, die alle Training in Anspruch nehmen und mit viel Enthusiasmus Regatten segeln. Die Erfolge kommen nicht von ungefähr, da unsere zwei erfahrenen Trainer eine professionelle und erfolgreiche Arbeit machen. Abhängig von der Leistung des einzelnen Seglers unterstützen wir mit Zuschüssen zu den Booten, Segeln und Zubehör. Darüber hinaus stellen wir mit Hänger und Fahrzeug weiteres unterstützendes Material zur Verfügung.

Im Spitzensport wollen wir den traditionellen Grundgedanken unseres Vereins im Hinblick auf Olympia aufrecht erhalten. D.h., wenn wir eine Mannschaft haben, die realistische Aussichten

auf die Teilnahme an den nächsten olympischen Spielen hat, dann unterstützen wir als Verein dieses Team mit verschiedenen Maßnahmen. Und nicht zu vergessen, möchte jedes Mitglied gute und umfangreiche Leistungen in Anspruch nehmen und erwartet entsprechende Rahmenbedingungen für seine persönliche Nutzung des Vereins.

Das alles kostet Geld – unsere Mitgliedsbeiträge und die Gebühren, die wir zahlen – und es muss gut überlegt werden, wie alles parallel zu finanzieren ist. Wir wollen darauf achten, dass wir bei den notwendigen Maßnahmen nicht „flickschustern“, sondern die Dinge gut machen, damit wir nicht heute auf Kosten der künftigen Generationen leben.

Aus diesen Gründen ist es sinnvoll, Beiträge und Gebühren regelmäßig auf eine Anpassung zu überprüfen. Die Gebühren der Liegeplätze im Wasser und an Land sind seit mehr als 6 Jahren nicht angehoben worden. In dieser Zeit ist vieles repariert und erneuert worden. Neben der jährlichen Instandhaltung wurde eine Fäkalienentsorgungsanlage angeschafft, der Kran runderneuert und anderes mehr getan.

Deshalb haben wir im Vorstand eine Anpassung der Liegeplatzgebühren und der Schrankmieten mit Blick in die Zukunft und auf künftige Investitionen beschlossen, siehe oben. Sie werden die jeweilige Erhöhung vielleicht als „kräftig“ empfinden, aber bedenken Sie bitte die Preisstabilität über viele Jahre und was der Verein in dieser Zeit alles geleistet hat und künftig auch tun muss und wird. Wenn ich ehrlich bin, ist es mir persönlich lieber, in regelmäßigen kleinen Schritten Anpassungen vorzunehmen. Es ist schließlich unser Verein, den wir alle auf unsere Weise nutzen, Jahr für Jahr.

Die aktuelle Übersicht über unsere Gebühren finden Sie in dieser Ausgabe auf Seite 16. Die Gebühren für das Winterlager gelten ab sofort, also schon zu der Lagerung Winter 2009/2010. Die „Kassenlage“ hat sich durch eine bessere Zahlungsmoral erheblich verbessert. In diesem Jahr mussten wir deutlich weniger Mahnungen versenden als in den Vorjahren. Es ist wünschenswert, dass möglichst viele Mitglieder dem Verein eine Einzugsermächtigung erteilen, da dies die Liquidität durch ein pünktliches und

einfaches Zahlssystem unterstützt und bei dem Sie nicht mehr auf die einzelnen Zahlungstermine achten müssen. Ein Anruf im Büro oder eine Mail, und Frau von Emden sendet Ihnen die Erklärung zu.

Eine kleine Prognose zu diesem Jahr: Wir werden aufgrund unserer guten Haushaltsdisziplin voraussichtlich mit einem ausgeglichenerem Ergebnis abschließen. Dabei sind die Kosten für die oben erwähnte Maßnahme an der Steganlage schon einbezogen.

Auf Dauer müssen wir größere Investitionen über Kredite finanzieren, wie wir es in der Vergangenheit ebenfalls getan haben. Damit strecken wir die Zahlungen über eine größere Zeit und behalten die Liquidität für laufende Ausgaben und die Unterstützung des Sportes. Die Laufzeit dieser Darlehen sollte im Einklang mit den Maßnahmen liegen, je nach Größenordnung zwischen 5 und 10 Jahren. Im Moment haben wir durch regelmäßige Tilgungen unseren

Kreditbestand deutlich zurückgefahren. Somit haben wir „Luft“ für weitere Maßnahmen. Vielleicht wird es hier notwendig sein, Sie als Mitglieder auf der nächsten Hauptversammlung um eine Zustimmung zur Bestellung einer Grundschuld als Sicherheit für die Bank zu bitten. Ich kündige dies heute schon an, damit Sie sich hierzu eine Meinung bilden können. Alternativ oder ergänzend gibt es aber auch die Möglichkeit, dass einzelne Mitglieder uns ein Darlehen geben. Dies hatten einige Mitglieder schon beim Erwerb des Ryll-Grundstücks getan. Aus heutiger Sicht würden wir als Verein einen Zins von 4% zahlen und das jeweilige Mitgliederdarlehen in 6 Jahren tilgen.

Ich stehe für einen Gedankenaustausch und Erläuterungen gerne zur Verfügung. Scheuen Sie sich also nicht mich anzusprechen und nachzufragen. Sie können mir auch gerne per mail Ihre Fragen und Anregungen mitteilen. Meine e-mail lautet: andreas.schlitter@web.de

Wasserliegeplätze

Bei den Begehungen unserer Steganlage, welche von den Hafenermeistern regelmäßig vorgenommen werden, ist aufgefallen, dass einige Boote „gewachsen“ sind. Durch Zurüstungen – Motoren, Badeplatten, Davits – vornehmlich am Heck wachsen die Boote über ihre ursprüngliche LÜA hinaus.

Dies führt bisweilen sogar dazu, dass diese Zurüstungen über die Dalben hinaus in die Fahrwinde ragen, was nicht sein darf. Was aber auch nicht sein darf, ist die damit verbundene „Unterfinanzierung“: Denn wenn die Steggebühr nach LÜA berechnet wird, sollten die Eigner die Überlänge einer neuen Berechnung zugrunde legen.

Bitte melden Sie die Änderungen Ihrer Bootslängen im Sekretariat.



Gebühren des VSaW 2009/2010

Gültig seit 15. November 2009, maßgebend ist der Aushang im Sekretariat!

Bezeichnung:		Preis Brutto:
Kranschlüssel	Dauerausleihe pro Jahr	64,00 €
Lagerung	Trailer Kielboot Sommer	200,00 €
Lagerung	Trailer Jolle Sommer	100,00 €
Lagerung	Trailer Motorboot Sommer	260,00 €
Steg Winter	Eisfreianlage pro qm Boot	25,00 €
Steg/Land	Liegeplatz Sommer pro qm Boot (Hof-Stellplatz plus 100 €)	30,00 €
Steg Sommer	Motorboote pro qm Boot	40,00 €
Liegeplatz	Winter/Land pro qm Boot (Bei Werftauftrag ab € 2556 netto zwischen Auf- und Absliptermin entfällt die Winterlagergebühr.)	15,00 €
Krannutzung	Mitglieder (einmalige)	26,00 €
Strom/kwh		0,40 €
Schlüssel E-Tor, Neukauf (außer Jugend und Leistungssegler)		52,00 €
Werftstunde		42,00 €
Transport	eines Hängers	44,00 €
Transport	einer Jolle	39,00 €
Transport	eines Kiel/ Motorbootes	48,00 €
Kärcherbenutzung		19,00 €
Ausleihen	von Maschinen pro Tag	11,00 €
Leihböcke	klein/groß (Winterlager), Holz	57,- / 92,- €
Leihböcke	klein/mittel/groß (Winterlager), Metall	80,- / 128,- / 180,- €
Leihböcke	groß/klein (Sommerlager), Metall	87,- / 39,- €
Motorencontainer	Schlüssel Dauerausleihe pro Jahr/ Motorenlagerung Winter	41,00 €
Schrankmiete	Clubhaus / Blechschrank	60,00 €
Schrankmiete	Clubhaus / Damen	70,00 €
Schrankmiete	Clubhaus / Drahtschrank	80,00 €
Schrankmiete	Erwachsene Jugendhaus	40,00 €
Schrankmiete	Jugend / Junioren Jugendhaus	9,00 €
Slipgebühr	kleines / mittleres Boot	77,- / 123,- €
Slipgebühr	großes Boot	170,00 €
Slipgebühr	großer Slip 1. und 2.Tag, pro Tag	33,00 €
Slipgebühr	großer Slip ab 3.Tag, pro Tag	53,00 €
Slipgebühr	kleiner Slip 1. Und 2.Tag, pro Tag	20,00 €
Slipgebühr	kleiner Slip ab 3. Tag, pro Tag	34,00 €
Sportraumnutzung	Erwachsene	65,00 €
Sportraumnutzung	Jugend	28,00 €
Sportraumnutzung	Junior	41,00 €
Torschlüssel	(Kauf)	12,00 €
Halterung für Torschlüssel		4,00 €
Transport	Böcke groß / klein (Sommerlager),	43,- / 21,- €
Gebühren für Gäste:		
Kranen inkl. Werftlohn		88,00 €
Kärcherbenutzung		37,00 €
Mastenkran		31,00 €
Liegegebühr	Segelboot pro Nacht	21,00 €
Liegegebühr	Motorboot pro Nacht	31,00 €
Sportraumnutzung	Gast (Erwachsener)	77,00 €
Sportraumnutzung	Gast (Junior)	47,00 €
Sportraumnutzung	Gast (Jugend)	32,00 €

Beiträge des VSaW 2009/2010

Stand: 15. 11. 2009

Aufnahmebeitrag

Außerordentliches Mitglied	2.500,00 €
Auswärtiges Mitglied	80,00 €
Juniormitglied	80,00 €
Jugendmitglied*	300,00 €
Familienmitglied	60,00 €

* Kinder von VSaW-Mitgliedern zahlen keine Aufnahmegebühr.

Außerdem gilt für (Opti-)Segelanfänger eine Sonderregelung.

Bei der Übernahme von Mitgliedern in einen anderen Mitgliedsstatus (z. B. Übernahme von Junioren als ordentliche Mitglieder) werden keine gesonderten Aufnahmegebühren erhoben.

Jahresbeitrag

Ordentliches und Außerordentliches Mitglied ab d. 25. Lebensjahr	520,00 €
Auswärtiges Mitglied	150,00 €
Auswärtiges Mitglied Ausland	150,00 €
Ermäßigt (Student bis Vollendung des 28. Lebensjahres)	230,00 €
Juniormitglied	120,00 €
Jugendmitglied	110,00 €
Jugendmitglied (Geschwisterkind)	90,00 €
Familienmitglied	70,00 €

Sommerfest-Pflichtkarte	Ordentliches Mitglied	23,00 €
Sommerfest-Pflichtkarte	Ordentliches Mitglied / ermäßigt	23,00 €
Sommerfest-Pflichtkarte	Außerordentliches Mitglied	23,00 €
Sommerfest-Pflichtkarte	Junior	17,00 €
Sommerfest-Pflichtkarte	Familienmitglied	23,00 €

DSV-Beitrag	Erwachsene	10,23 €
DSV-Beitrag	Jugend	4,09 €

BSV-Beitrag	Erwachsene	12,00 €
BSV-Beitrag	Jugend	6,00 €

Gebührenordnung des Vereins Seglerhaus am Wannsee (Stand vom 15. 11. 2009)

1. Bei Zahlungen der Gebühren nach Fälligkeit – die den jeweiligen Verträgen zu entnehmen sind – wird mit der zweiten Mahnung ein einmaliger Säumniszuschlag i.H.v. 30 € erhoben.
2. Der Vorstand kann einen Liegeplatz kündigen, wenn das Mitglied seinen Zahlungsverpflichtungen (Beiträge und Gebühren) nicht bis jeweils zum 31.08. des Jahres nachgekommen ist.
3. Alle Mitglieder, die das 70. Lebensjahr vollenden, erhalten eine Reduzierung der aktuellen Sommerliegeplatzgebühr um 15 Prozent. Die Reduzierung erfolgt auf Antrag in dem Jahr, das auf den 70. Geburtstag folgt.
Der Vorstand

... anders als man denkt ...

Unser Plan für den Sommer in 2008 ist es, Neufundland zu runden, um anschließend über die Great Lakes Chicago anzulaufen. Es fängt alles vielversprechend an. Unser Neukauf, eine 25 Jahre alte, von German Frers gezeichnete F&C 44 liegt in Man-O-War /Abacos/Bahamas am Steg. Wir haben sie vor zwei Monaten gekauft, nachdem wir 12 Jahre lang versucht haben, sie zu erwerben. Dieses Mal konnte der Eigner unserem Angebot nicht widerstehen. Wir haben Kenntnis über den Zustand des Schiffes, das seit 20 Jahren an der selben Stelle gelegen hat und gelegentlich vom Eigner gesegelt wurde. Dementsprechend ist der Zustand der Yacht. Aus gutem Grund verzichten wir auf einen Gutachter. Wir wissen, dass – wenn wir das Gutachten sehen – wir die Yacht nicht gekauft hätten. Aber seit 18 Jahren haben wir mehrmals versucht, eine F&C 44 zu kaufen, leider ohne Erfolg. Nun soll es endlich klappen. Die „WHITE WITCH“ schaukelt zwischen den Dalben. Wir wollen sie endlich wieder zu neuem Leben erwecken und in ihr Element zurückbringen.

Das Einrichten der Yacht dauert zwei Tage. Natürlich müssen wir uns auch mit den Geräten an Bord und mit den vorhandenen Sicherheitseinrichtungen vertraut machen. Alle Sachen des Voreigners schieben wir in das Vorschiff und in die vordere Toilette. Wir haben versprochen, ihm seine Sachen nach Annapolis zu bringen.

Das war ja vorauszusehen. Jytte sitzt im Cockpit, und der erste Mann, der an unserer Yacht vorbeikommt, fragt Jytte : „Are you the ‚White Witch‘“? Nachdem wir den Bootsnamen in „FREYA“ (nordische Göttin der Liebenden und der Magie) geändert haben, geht es los. Aber beide Tiefenmesser an Bord zeigen keine Tiefe an. Wir segeln über die Bucht nach Marsh Harbor. Dort lebt der Elektronikexperte, der das Schiff seit Jahrzehnten betreut. Alles kein Problem, nach 15 Minuten geht der Raymarine Depthsounder wieder. Nun fahren wir über die Bucht zur Bunkerstation. Die zwei Dieseltanks werden gefüllt. Als wir ablegen, geht der Tiefenmesser erneut nicht. Ich mache mich an dem alten B&G zu schaffen und bringe ihn zum

Laufen. Da es spät geworden ist, schaffen wir nur noch die paar Meilen bis Great Guana Cay. Wir bleiben an Bord und wollen unser neues Schiff so richtig genießen.

Die letzten Tage hat es aus NO gestürmt. Wir können nicht durch die nach Osten offene Whale-Passage. Am nächsten Tag ankern wir in der Bucht davor. Am darauffolgenden Tag hören wir vom Cruisers Radio nichts Negatives über das Befahren der gefährlichen Passage. Also los. Mit Kurs nach NW haben wir die hohe See direkt von STb. Kein Problem. Doch als wir die Kursänderung nach SW vornehmen, beginnt Jytte zu zetern. Mir wird auch ganz anders, lasse es mir aber nicht anmerken. An der flachen 5 m tiefen Barre bricht sich die See gewaltig. Ich schicke Jytte unter Deck, sie soll sich festhalten, und starte den Motor. Mit den mir zur Verfügung stehenden 76 PS und den Segeln schiebt uns eine riesige Welle über die Barre. Glücklicherweise kann ich die Geschwindigkeit so fahren, dass die Welle mich nicht überholt. Das Getöse hört plötzlich auf, und Jytte erscheint im Niedergang und blickt in unser Fahrwasser, wo sich in der grösser werdenden Entfernung weiterhin die hohen Wellen brechen. Noch ein Stop in Big Sales Cay. Am nächsten Tag geht es über die Little Bahama Bank. Immer wieder erfasst mich ein mulmiges Gefühl. Den ganzen Tag segeln wir in 3-4 m tiefem Wasser, sehen den Grund und wissen, dass es neben unserem Kurs Korallen und Sandbänke gibt. Aber mit den heutigen Navigationsmitteln ist das kein Problem. Gegen Abend erleben wir das immer wiederkehrende Schauspiel, aus dem grünen Wasser kommend plötzlich in tiefem blauen Wasser zu segeln. Guter Wind empfängt uns im Golfstrom. Nur leider fällt bei zunehmender Welle und Wind unser Autopilot aus. Das heißt, bis nach Ferdinandina Beach/FL müssen wir steuern. Jytte ist nahe am Verzweifeln. Nach zwei Nächten und über 200 sm greifen wir eine Boje direkt neben Freunden, die wir seit zwei Jahren nicht mehr gesehen haben. Große Freude, sie wollen auch nach Norden. Vor der Weiterfahrt repariere ich den Autopiloten. Danach segeln wir gemeinsam

mit unseren Freunden Dan und Maureen im Atlantik und motoren im Intracoastal Waterway (ICW) bis Savannah. Hier kommt unser lieber Freund Tom an Bord. Auch in diesem Jahr will er mit mir nach New York segeln. Der Wind kommt aus Nord, und wir bleiben im ICW. Nach vier Stunden ist unsere Fahrt plötzlich beendet. Der Motor hat sich mit einem lauten Knall verabschiedet. Wir werden von TowBoat US in die nächste Marina geschleppt. Was dann kommt, haben wir in englischer Sprache verfasst und an einige amerikanischen Yachtzeitschriften zur Veröffentlichung geschickt. Bis jetzt wissen wir nicht, ob eine der Zeitschriften den Mut hat, unseren Artikel zu drucken. Um es kurz zu machen: nach sechs Wochen flüchten wir aus der Marina, motoren mit einer nur 2,5 kn fahrenden neuen Maschine gegen Strom und Wind zurück nach Savannah zu Hinckley. Dort wird der Motor zu unserer Zufriedenheit zum Laufen gebracht. Dafür können sie unsere Skylights nicht abdichten. Zwei Mal versuchen sie es erfolglos. Auf dem Weg nach Norden sind die Kojen im Vorschiff und der Tisch im Salon unter Wasser. Und für diese Arbeit haben wir nach langer Diskussion 2.500 US\$ bezahlt. Sie wollten 3.000 US\$ mit der Begründung, sie hätten 48 Stunden für die Arbeit benötigt. Wir sind nun entgültig fertig mit der Welt. Zum Einen müssen wir die vergangenen zwei Monate verkraften, zum Anderen sind unsere Pläne mit Neufundland gänzlich gestrichen. Zusätzlich sagt noch ein langjähriger Segelfreund ab, der mit uns diesen Törn machen wollte. Seine Be-



gründung: Nova Scotia sei uninteressant für ihn. Er ist noch nie in den USA gesegelt und ist bei unseren anderen Segelfreunden als "Der Segeltourist" bekannt. Macht nichts, Jytte und ich müssen erst einmal das Vertrauen zu unserer Yacht zurückgewinnen. Gegenseitig bauen wir uns auf. Die Ereignisse der letzten Zeit haben dazu beigetragen, dass ich viele Zugeständnisse machen muss. Mehr Hafentage als sonst werden geplant, oft werden Segel nicht gesetzt und zu unüblicher Zeit Häfen angelaufen, nur um nicht eine Nachtansteuerung machen zu müssen. Mir fällt das alles sehr schwer, aber eine so gute Segelkameradin will ich einfach nicht verlieren. So segeln wir auch nicht um das berühmte Cape Hatteras. Jytte will endlich einmal das Cape umgehen und im geschützten ICW nach Norfolk motoren. Bald muss aber auch sie feststellen, dass, den ICW zu befahren, eine sehr langweilige Angelegenheit ist. Ich lehne einen Plotter am Ruderstand kategorisch ab. Diese antiquierte Einstellung macht die Fahrt auf dem ICW zu einem stressvollen Abenteuer. Ich sitze am Kartentisch vor dem Computer, springe ins Cockpit, gebe meiner Rudergängerin die nötigen Instruktionen und verschwinde wieder unter Deck. Mitunter gibt es Verständigungsschwierigkeiten aus der Tatsache heraus, dass Jytte Dänin ist.

An der letzten Brücke vor Savannah müssen wir auf die Öffnung warten. Uwe und Eva rufen uns über VHF. Am nächsten Tag besuchen sie uns auf unserem Ankerplatz. Sie leben seit zehn Jahren auf ihrem Katamaran, die meiste Zeit im Pazifik und in Alaska. Sie sind mit der Segelerei am Ende und träumen davon, die europäischen



Was für ein Segeltag im Atlantik!

Gewässer mit einem Motorboot zu befahren. Wir treffen sie noch einmal vor der Küste auf dem Weg nach Beaufort/NC. Ihr Unterwasserschiff ist stark bewachsen, und nach zwei Stunden können wir sie achteraus nicht mehr ausmachen.

Nach eintönigen Strecken im ICW folgen Ankerplätze in der Einsamkeit. In den Swamps können wir in der Nacht keine Lichter erblicken, die auf bewohnte Gebiete hinweisen. Beim Befahren des ICWs muss auf Krabbenkörbe Obacht geben werden. Es bleibt nicht aus, dass wir einmal eine Boje übersehen, was zu einem Ankermanöver unter Segeln und einem unfreiwilligen Tauchgang führt. Die im Wasser stehenden Zypressen geben eine Chemikalie ab, die das Wasser dunkelbraun färbt. Die Leine über dem Propeller muss ich ertasten. Eine einsame Bluecrab sitzt im Korb. Wir überlassen sie dem Fischer.

Die 400 sm auf dem ICW von Beaufort/NC nach Norfolk werde ich so schnell nicht vergessen und rate jedem gestandenen Segler vom Befahren des ICWs ab, es sei denn, er hat den Plotter vor der Nase, sitzt gemütlich hinter dem Rad mit einer Büchse Bier in der Hand und läuft in den flachen Gewässern auf. Alle amerikanischen Freunde sprechen davon, wie oft sie und wo sie aufgelaufen sind. Wir jedenfalls sind auf Grund unserer doppelten Aufmerksamkeit nicht in diese Situation gekommen.

Auf dem Weg nach Norfolk werden wir von Klaus und Sara über VHF angesprochen. Er ist ein ruhiger Hamburger in meinem Alter und sie eine nicht kreischende Amerikanerin. Sie sind auf dem Überführungstörn ihrer Yacht von Miami nach Plymouth/MA. Wir motoren gemeinsam bis Norfolk. Während sie die Chesapeake Bay nach Annapolis segeln, fahren wir den direkten Weg nach NY.

In Norfolk verlassen wir endgültig den ICW. Es hat gereicht. Wir haben das Gefühl, als wären wir und die „FREYA“ befreit. Gewitterböen bis 7 Bft. lassen uns unbeschwert dahinschiffen. Wir fangen auch wieder Fische. Im ICW haben wir oft Delphine gesehen, die in dem flachen Wasser langsam vor unserem Bug schwammen. Aber im Atlantik springen sie hoch aus dem Wasser und erfreuen uns immer wieder.

Die Verabredung mit Klaus und Sara klappt ausgezeichnet. Die „CARA“ erscheint pünktlich in der Newport Marina. Sie haben unseren Spibaum und den Jockey-Pole mitgebracht, den sie

in Annapolis von dem Voreigner unserer „FREYA“ abgeholt haben. Es folgt ein netter Abend auf ihrer Channon 43. Nach etlichen Bieren, die Damen trinken Wein, verlassen wir in guter Stimmung ihre Yacht. Lange halten wir uns nicht in Jersey und NY auf. Zügig geht die Fahrt durch den East River/NY in den Long Island Sound. Leider trennen sich nun unsere Wege. Als wir die Huntington Bay querab haben, sehen wir die „CARA“ im Dunst entschwinden. In Northport besuchen wir Freunde. Dort haben wir im letzten Jahr Sachen zurückgelassen. Danach beginnt ein ruhiger Abschnitt. Neufundland ist aus dem Sinn, nun ist Nova Scotia das neue Reiseziel geworden. Die zwei Monate Zeitverlust haben dazu geführt, dass wir zu spät Neufundland erreichen würden. Die Umrundung der Insel muss auf das nächste Jahr warten. Jetzt haben wir Zeit, Häfen und Ankerplätze zu erkunden und lernen auf dem Wasser neue Segler und an Land nette Amerikaner kennen. Das Wetter ist angenehmer als in den ersten drei Monaten unserer Fahrt. Endlich ist es nicht mehr so heiß. Wir können besser schlafen, und die Zeit der verschwitzten Bekleidungsstücke ist auch vorbei.

Keine besonderen Vorkommnisse auf dem Abschnitt bis Westport/MA. Die schöne Einfahrt zieht sich wie ein Fluss durch die Marschlandschaft. Wir bekommen eine Mooringboje von einem Mitglied des Yachtclubs zugewiesen. Der junge Mann erzählt uns, dass vor zwei Stunden ein Gewittersturm durchgezogen sei, der eine Yacht an Land geworfen hat, und dass mehrere Jollen teilweise beschädigt hoch und trocken an Land liegen. Das hat man hier noch nicht erlebt. Wir haben von alledem nichts mitbekommen. Es wird ein gemütlicher Abend an Bord. Um 0300 werden wir wach. Ein neuer Gewittersturm tobt. Gottlob liegen wir nicht vor Anker, denn dann müsste ich jetzt Wache gehen. Also wird weitergeschlafen. Um 0400 werden wir erneut wach. Dieses Mal wecken uns nicht Blitz, Donner und Sturm. Ein Knirschen kommt vom Heck. Nackt springen wir aus der Koje und an Deck. Wir sehen nichts, Blitze blenden uns in der stockdunklen Nacht, und der Sturm peitscht uns den Regen in die Augen. Wir liegen mit dem Heck am Wellenbrecher des Yachthafens. Schnell fendern wir das Schiff achtern ab. Die Mooring ist mit uns geslippt. Ich bringe eine Leine an den Steg. Aber das hilft nicht. Die

Lage wird immer ungemütlicher. Der Motor wird gestartet, und ich schneide die Mooringleine los. Sie hat sich an der Klampe unlösbar festgezogen. Am Heck knackt es bedenklich. Der Sturm und der starke Tidenstrom treiben uns auf die anderen Yachten zu. Jytte versucht in der Dunkelheit mit den Gegebenheiten klar zu kommen. Ich bringe mit klammen Händen Fender und Leinen aus, während Jytte Kreise um die an den Moorings liegenden Yachten dreht. Dann fährt sie ein tolles Anlegemanöver an die als Wellenbrecher dienende Holzwand. Ich balanciere mit den Leinen auf der Wand und belege sie an geeigneten Stellen. Eine Stunde dauert der Spuk, dann liegen wir zitternd im Bett und können einfach nicht warm werden. Als es hell wird, stehen wir auf und legen ab. Wir sind verärgert, dass man uns eine Mooring gegeben hat, die vermutlich für ein kleines Schiff ausgelegt war. Später erzählt man von dem Gewittersturm, den in dieser Stärke hier noch niemand erlebt hat. Wir sind glücklich, denn es war nur der Flaggenstock mit der aufgerollten Nationalen, der abgebrochen ist und als Totalverlust im Logbuch eingetragen wird.

Bis nach Rockport/Ma ist nur der Cape Cod Canal zu erwähnen, den wir mit optimalem Strom befahren, und der Nebel auf der Strecke von Plymouth nach Boston. Der Nebel macht uns nichts aus. Aber wie werden sich die anderen Schiffe verhalten? Wir sehen ein Echo auf uns zukommen. Kein Grund zur Besorgnis. Das Wasserfahrzeug wird uns an Backbord passieren. Doch kurz vorher verschwindet es vom Bildschirm. Ich springe ins Cockpit. Als ich den Autopiloten ausschalte, sehe ich plötzlich eine grosse Segelyacht in dichtem Abstand vor uns durchlaufen. Ich kann nur noch nach Backbord ausweichen. Aus der Kuchenbude grüsst freundlich ein Segler mit Handzeichen. Ich drehe mich um und verfolge seinen Kurs. Er dreht nach

Martin Cove



FREYA in der Martin Cove

Steuerbord ab und geht auf seinen alten Kurs zurück. Verdutzt stehe ich hinter dem Rad, einfach nicht zu glauben, was da soeben passiert ist. Wenn ich nicht im Cockpit gewesen wäre, nicht auszudenken.

In Rockport/MA kommen Priscilla und John aus Florida an Bord. Wir kennen sie seit Jahren. Ihr Schiff liegt in der Türkei. Dort können sie in diesem Jahr aus geschäftlichen Gründen nicht segeln. Wir haben sie eingeladen, uns nach Nova Scotia zu begleiten. Bei leichtem Wind segeln wir die 250 sm bis Chelburne. Ein Städtchen wie aus dem Bilderbuch. Sie waren noch nie hier, und wir freuen uns, ihnen den alten Ortsteil zu zeigen. Ein ähnlich eindrucksvoller Ort ist Lunenburg. Herrlicher Wind, in Spitzen mit 35 kn, bringt uns unter voller Besegelung mit bis 9 kn Fahrt dorthin. Hier gehen unsere Freunde nach

sechs Tagen von Bord.

In der Mahone Bay wohnen seit 10 Jahren Berliner Freunde. Wir liegen in der Bucht vor ihrem Haus. Pittas und Gerds Nachbarn sind Brigit und Andre, die wir aus den Bahamas kennen. Was für eine kleine Welt. Das sagt auch unser langjähriger Freund und Clubkamerad Wolfgang, der mal eben für 12 Tage aus Berlin einfliegt, um mit uns hier einige schöne Tage zu verbringen. Leider spielt das Wetter nicht mit. Aber darüber ärgern wir uns mehr als unser Freund, der mit allem zufrieden ist. Solche Mitsegler haben wir gerne an Bord. Wir segeln nicht so viel wie sonst. Die Strecken sind kurz. In Halifax liegen wir zwei Tage im Royal Nova Scotia Yacht Squadron. Es gibt nur sieben Royal Yacht Squadrons auf der Welt. Der älteste wurde 1924 in Cowes in den Stand erhoben. Danach kam Prince Philip, Duke of Edinburgh, nach Halifax und tat das Gleiche 1937 mit dem RNSYC. Ein entsprechend nobler kleiner Club. Obwohl am Abend Jackett und Schlips in den stilvollen Räumen Vorschrift sind, nimmt niemand Anstoß an unseren Jeans und Pullovern. Im Yachthafen liegt noch eine F&C 44. Wir treffen den Eigner Ken mit seiner Opern singenden Gemahlin. Wir

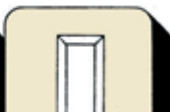
fachsimpeln stundenlang und zeigen uns gegenseitig unsere Lieblingsspielzeuge. Wolfgang kauft noch einige Bekleidungsstücke mit den Vereins-emblemen, damit hoffentlich jeder im VSaW nachfragt wo er mit uns gesegelt ist. Als das Wetter wieder besser wird, bringen wir Wolfgang zum Flughafen.

Wir liegen mal wieder in der Martin Cove. Pitta und Gerd brauchen nur über eine Wiese zu laufen, um am Steg von mir mit dem Dinghy abgeholt zu werden. Die nächsten drei Tage laufen wir gemeinsam nette Buchten an. Das Wetter ist ausgezeichnet. Unsere Freunde sind keine Segler. Sie haben aber viel Freude daran, auch wenn Gerd am zweiten Tag bei bis zu 25kn Wind recht blass im Cockpit sitzt. Aber kaum liegt die „FREYA“ am Steg, da hat er den Sundowner fest in der Hand, und die Cracker schmecken auch. In Chelburne verabschieden wir uns von ihnen, nachdem wir bei Kathleen und Roland im Restaurant „Charlotte Lane“ vorzüglich gespeist haben.

Am nächsten Tag verabschieden wir uns auch von Nova Scotia. Die Zeit hier hat uns unsere verlorenen zwei Monate etwas vergessen lassen. Jetzt müssen wir aber wieder nach Maine

pd

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



HELMUT

drtina

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



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

segeln und uns entscheiden, wo wir der „FREYA“ im Winter ein Refit verpassen lassen. Das berühmte Cape Sable runden wir genau in berechneter Zeit mit Strömung von achtern. Da der Wind dagegen steht, rappelt es ganz heftig. Selbst bei 3 Bft können wir nicht segeln. Die Segel schlagen zu sehr. Als die See ruhiger wird, lässt der Wind nach und Nebel kommt auf. Ich kann mich nicht erinnern, in meinem Leben jemals 110 sm ununterbrochen motort zu haben. Es scheint als gleiten wir auf einem Spiegel dahin. Gegen Morgen kommt leichter Wind auf, der im Laufe des Tages kräftig zunimmt. In der Penobscot Bay haben wir dann auch noch einmal den Wind gegen die Strömung. In den „Eckigen Wellen“ sehen wir die Lobsterpots erst kurz vor dem Bug. Das führt zu einer beispiellosen Slalomfahrt. Als am Abend zu dem Regen noch Nebel aufkommt, setzen wir den Kurs sofort auf Rockland ab, obwohl unser Ziel Camden nur 8 sm entfernt ist. Wir wollen bei diesem unsichtigen Wetter nicht auch noch einen Lobsterpot mit der Schraube einfangen. Das Mooringfeld sehen wir nur in Form von einer Yacht, neben der eine freie Boje liegt. Mooring fest, Schiff aufgeklart und schnell unter Deck, Abendessen – Jytte schläft am Tisch ein – und ab in die Koje. Nach den 205 sm sind wir entsprechend müde. Als ich am Morgen an Deck stehe, sehe ich neben uns die „RHAPSODY“ liegen, eine F&C 44. Das haben wir am Vorabend in der Dunkelheit und bei dem Nebel gar nicht bemerkt. Schade, dass niemand an Bord ist. Es stürmt gewaltig. Vor uns liegt ein grosser Seeraum, der hohe Wellen entstehen lässt, die uns nicht gefallen. Mit dem Dinghy an Land zu fahren, ist derzeit nicht möglich. Wir bleiben an Bord, denn hier gibt es genug zu reparieren. Auch am Abend ist es nicht möglich, an Land zu kommen, es sei denn, einer meiner Mitsegler benötigt Zigaretten. Dieser eine heisst Jytte, ich kann niemand weiteres entdecken. Im Ölzeug erreichen wir den weit entfernten Dinghysteg. Die Suchtmittel sind schnell gekauft. Die Stadt ist so trostlos, dass wir nicht einmal eine Bar finden, in der wir unseren Sun-downer bekommen. Also zurück an Bord.

Es ist ein sonniger Tag ohne Wind und nur 8 sm bis Camden, wo wir eine Verabredung mit dem Service Manager der Wayfarer Marina haben. Bevor wir seemännisch angelegt haben, sind schon einige Bootsbauer an Bord, die wissen wollen, was über Winter alles repariert werden

soll. Das geht auch noch den nächsten Tag so weiter. Alles sehr professionell. Die Werft besteht seit über 150 Jahren. Ihr diesjährig größtes Refit ist die 92 Fuß lange, von Bruce King gezeichnete „Whitehawk“. Ein Traumschiff, so wie das Schwesterschiff, die „Whitefin“, auf der ich 1986 sein durfte. Wir sind mit unseren 44 Fuß eine ganz kleine Yacht an der Brücke von Wayfarer. Aber man behandelt uns wie einen „Großen“. Als wir nach dem arbeitbedingten Hafentag ablegen wollen, sehen wir, dass wir vergessen haben, die Achterspring zu belegen. Bis auf den Hafenmeister hat es hoffentlich niemand bemerkt.

Die Penobscot Bay ist das schönste Segelrevier in Maine. Dazu gehört auch Mt. Desert Island mit dem Acadia National Park. Hier liegen viele berühmte Yachtwerften. Leider ist derzeit die einzige Werft, die noch Segelyachten baut, die Firma Morris. Bei Hinckley ist das letzte Schiff angeblich vor acht Jahren gebaut worden. Dafür sind die bekannten, motorbetriebenen „Picnic Boats“ der Werft ein grosser Verkaufsschlager. Und jede Werft hat natürlich ihren edlen Daysailer im Programm, den sie für 500 bis 800 Tausend \$ verkaufen. Wir segeln zu Hinckley im South West Harbor. Hier werden nun die in Savannah unzureichend gedichteten Skylights repariert. Das wird natürlich einige Tage in Anspruch nehmen. So haben wir Zeit, alte Freunde zu besuchen. Richard und Temple wohnen in einem bezaubernden Holzhaus mit in den USA ungewöhnlich großen Fenstern. Durch sie sehen wir auf die Bucht. Im Vordergrund schwojt ihre „ARTEMIS“ – eine Hinckley 58 – an der Mooringboje. Hinzu kommen noch die schon herbstlich gefärbten Bäume – Indian Summer –, so dass der Eindruck entsteht, in ein Gemälde zu schauen.

Die Tage werden uns nicht lang. Als die Skylights wieder eingebaut sind, fahren wir schnell zum North East Harbor. Beim Einlaufen in die geschützte Bucht sieht Jytte die „RHAPSODY“ aus Rockland hinter uns. Wir legen uns nebeneinander an die Mooringbojen. So haben wir es nicht weit, uns gegenseitig zu besuchen und Erfahrungen auszutauschen, die wir mit unseren F&C 44 gemacht haben. Bud und Wendy besitzen ihre Yacht seit 16 Jahren. Sie ist in einem ausgezeichneten Zustand. Die nächsten Tage verbringen wir gemeinsam und segeln zu schönen Buchten. Somes Harbor

erscheint uns zu offen für einen Hurrikan der Stufe 1. So segeln wir nach North East Harbor zurück, der einem Hurricane Hole nahe kommt. Seit Tagen verfolge ich das Wetter mit meinen Grib Files. Ich bin besser informiert als der Weather-Channel und die hiesige Rundfunkstation. Noch am Nachmittag – es regnet aus aus Kannen – sprechen sie von 70+ kn Wind für die Nacht. Wir müssen vom Schwimmsteg weg und uns an eine Mooring legen. Alle sind aufgeregt, der Hafenermeister inbegriffen. Und meine Grib Files lassen „Kyle“ im Atlantic an uns vorbeiziehen. In der gewohnten nächtlichen Schlafunterbrechung säuselt der Wind mit 3 Bft. Durch das Rigg. Nur der Regen hört nicht auf. Trotzdem machen wir am nächsten Morgen eine lange Wanderung durch die Berge.

Jetzt wird es Zeit, zurück nach Camden zu segeln. Wenn wir uns nicht entscheiden, Wayfarer als Werft für das Refit zu beauftragen, dann müssen wir nach Jamestown / RI. Dort befindet sich eine weitere Werft, die uns ein vielversprechendes Angebot gemacht hat. Aber wir werden mit Wayfarer „handelseinig“. In den nächsten Tagen müssen wir die „FREYA“ ausräumen. Sie soll ein neues Teakdeck be-

kommen. Dadurch muss die gesamte Decke im Schiff demontiert werden, um die Unterseite der Decksbeschläge zur Demontage zu erreichen. Dazu kommen noch zwei neue Schränke im Salon mit entsprechenden staubigen Arbeiten. Unser Flug nach Berlin geht in vier Tagen. Die fünf Monate, in denen wir uns viel vorgenommen haben, sind anders verlaufen. Es sind nur drei Monate gewesen, in denen wir segeln konnten. Die verlorenen zwei Monate haben viele Nerven gekostet. Auch nach drei Monaten haben wir die versprochenen 1.000 \$ für unseren „alten“ Motor noch nicht erhalten. Scheinbar ist der sonst so hochgepreisene Service in den USA noch nicht bis zu Yanmar.NA vorgedrungen.

Wir haben uns nicht unterkriegen lassen und haben mit der „FREYA“ Nova Scotia erreicht. Der Plan, Neufundland zu runden, ist nicht aufgehoben ist aufgeschoben.

Für diese Reise wurde Peter Lühr von der Kreuzerabteilung des DSV im Fahrtenwettbewerb mit einer Silbermedaille in der Kategorie Hochsee ausgezeichnet.

Außerdem erhielt er ‚Gold‘ im Fahrtensegler-Wettbewerb des Berliner Segler-Verbands.



FUNK-GRUPPE.COM

Risiko ist die Bugwelle des Erfolges

Ein gelungenes Risiko Management macht den Erfolg kalkulierbar.



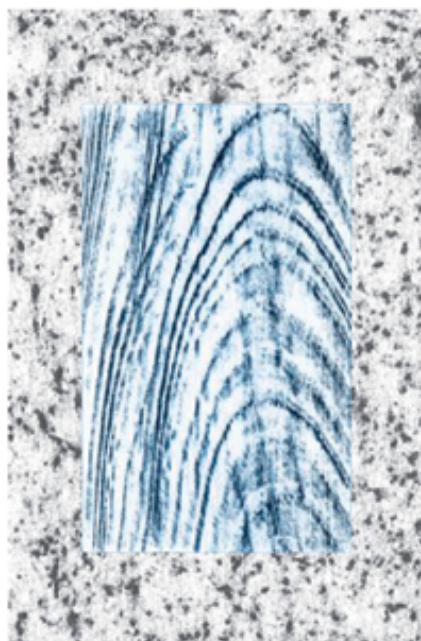
INTERNATIONALE VERSICHERUNGSMAKLER
UND RISK CONSULTANTS

Gern beraten wir Sie persönlich.

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

nielsen.

I N G E N I E U R B Ü R O



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

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

Beratender Ingenieur
Dr.-Ing. Karl-Peter Nielsen

Ingenieurbüro Nielsen GmbH
Jägerstraße 13a
12209 Berlin

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

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

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

E-Mail: dr.nielsen@nielsen-gmbh.de

geschäftsführender
Gesellschafter

„SY. Piccolo“

Überführungstörn von Albufeira (Portugal) nach Sardinien (Italien)

01.07.2009 – 04.07.2009

Eigentlich wollten wir schon 10 Tage auf der „Piccolo“ unterwegs sein, doch der Tod eines lieben Verwandten am Tag vor unserem Abflug bedeutete für uns: Flüge umbuchen, Auto stornieren und stattdessen die Beerdigung organisieren.

Nun ist es endlich soweit, die letzten Einkäufe sind getätigt, die Sachen alle eingepackt und der Flieger startet in wenigen Stunden. Gehe noch einmal in Gedanken meine große Liste durch, hake ab, und bin sicher, dass wir einiges vergessen haben, egal.

Wir landen in Faro bei 30°, Sonne satt und Wind aus SE, verstauen unsere sieben Sachen ins Auto und machen uns auf den Weg nach Albufeira.

„Piccolo“ liegt - wie erhofft - ruhig am Steg. Wir müssen sie vom Saharasand befreien, der so reichlich vorhanden ist, dass man im Cockpit fast schon Sandburgen bauen könnte. Holen als erstes den Wasserschlauch und befreien „Piccolo“ von der staubigen Last.

Tätigen die ersten Einkäufe und bunkern, was das Zeug hält. Es soll ja einige Zeit reichen, damit wir dann den Vorteil haben, immer nur noch Frischzeug einkaufen zu müssen. Die Edelstahlgestänge des Bimini-Tops und der Geräteträger mit den Solarzellen werden mit „Desoxidante“ gereinigt, das Teak wird geschrubbt, die Genua aufgezogen, und ich versuche, auch unter Deck Ordnung zu schaffen.

Klappern die Baumärkte ab, da wir noch ein Gangboard brauchen. Werden im letzten Markt fündig und schaffen unsere Beute an Bord, wo es noch verschönert und maßlich angepasst wird. Wir geben das Auto ab, bummeln noch einmal durch Albufeira und nehmen Abschied von Freunden, die wir hier kennen gelernt haben, und von unserem so ruhigen und sicheren Winterliegeplatz.

Kurz vor unserem Start stellen fest, dass unser Plotter nicht funktioniert. Kein GPS-Signal. AIS sendet zwar, wir können aber keine AIS-Daten empfangen. Also fangen wir damit an, in Deutschland bei der Vertretung anzurufen, einige

Dinge umzustöpseln, die Antennen zu überprüfen, alles leider nur mit mäßigem Erfolg. Nach zwei Stunden läuft der Plotter, aber wir haben weiterhin keinen AIS-Empfang, und die Logge funktioniert auch nicht. Naja, dann muss Volker eben tauchen.

05.07.2009 Albufeira – 07.07.2009 Cadiz

Starten nach Faro, um uns von Freunden zu verabschieden. Mit nur wenig Wind und kräftiger Motorunterstützung kommen wir recht schnell zur Einfahrt am Cabo de Sta. Maria. Fahren bei auflaufendem Wasser Richtung Faro. Wir können die Flachstellen gut erkennen, doch es bleibt trotz allem ein Risiko. Wir haben hier einen Tidenhub von 3 bis 3,5 m. Bei Niedrigwasser kommen wir nicht durch. Die Fahrwassertonnen liegen weit auseinander, und es wird eng. Müssen sehr aufpassen, dass wir nicht hoch und trocken sitzen. Wir kommen sicher hindurch, machen an einer Boje fest und unsere Freunde, Kirsten und Michael kommen wenig später aus Ihrem Büro. Wir verbringen den restlichen Tag gemeinsam und fahren abends mit dem Schlauchboot nach Faro, um die Altstadt zu bewundern. Starten von Faro aus mit ablaufendem Wasser und achten wieder peinlich genau auf die Tonnen, bleiben im Fahrwasser und unter Motor bis Culatra. Gehen an Land und verspeisen in „unserem“ Lokal einen gegrillten Fisch.

Fischgenuss pur, dazu einen Sonnenuntergang vom Feinsten, so kann es bleiben!

Um 7.20 geht es schon los und wir steuern zurück zum Cabo de Sta. Maria. Anfangs noch mit Motorunterstützung. Später dann mit Genua und Groß rauschen wir mit Bb-Schoten nach Cadiz und schaffen die gut 85 sm in 12 Std. Machen uns spät abends zu Fuß noch auf in den Ort, da wir am nächsten Morgen gleich weiter wollen. Cadiz hat eine wunderschöne Altstadt, die wir noch bis weit nach Mitternacht erkunden. Leider bekommen wir keine Taxe mehr, und so haben wir eine unerwartete Nachtwanderung zurück zum Hafen vor uns.

08.07.2009 Cadiz - Tarifa

Start 11.30, es sind ca. 60 sm bis Tarifa. Der vorhergesagte Wind von 3-4 Bft. bleibt aus, und

Cartagena



Tarifa



In der Straße von Gibraltar



Capo Carbonara



Gibraltar



so geht es wieder weiter mit Volvofock. Unterwegs zum ersten Mal richtig warmes Sommerwetter – endlich ohne Faserpelz. Vorbei am Cabo de Trafalgar und weiter auf 110°. Dank starker Strömung kommen wir zeitweise mit bis zu 10,5 kn in die Straße von Gibraltar und um 20.00 Uhr fällt der Anker vor Tarifa. Sundowner vor der Kulisse von Afrika mit Blick auf das Atlasgebirge. Es ist einfach nur schön.

Wir sind per SMS mit Freunden auf der Ostsee in Verbindung. Sie klagen über den reichlichen N-Wind, der sie in diesem Jahr nicht so recht vorwärts kommen lässt. Wir dagegen könnten etwas Nordwind gut brauchen.

09.07.2009 Tarifa – Gibraltar – 10.07.2009

Wir warten auf günstige Tide, damit wir nicht bei 3-4 kn Strom gegen an müssen. Starten um 14.00 Uhr und haben schon 1,7 kn Strom mit uns. Da der Wind uns wieder verlässt, bleibt der Motor an. Nach ca. einer Stunde ist dann Duschen am Heck angesagt. Sehen voraus schon lange die Felsen von Gibraltar, und Afrika liegt an Stb. Wir setzen den englischen Gaststander, fragen bei Marina Bay über Funk nach einem Liegeplatz an und bekommen eine Absage. Suchen uns einen Ankerplatz, der wieder auf spanischer Seite ist, also englische Flagge runter, spanische Flagge rauf. Entscheide mich, beide zu setzen.

Werden vor Anker liegend von Seglern gewarnt, dass hier die Schlauchboote gestohlen werden. Man kann aber am Anleger vom Club Nautico gegen eine Gebühr von 5,- € für den ganzen Tag sein Dingi relativ sicher liegen lassen.

Wir gehen abends noch zu Fuß nach Gibraltar und staunen, dass die Hauptstraße mitten über die Start- und Landebahn führt. Es werden dann auch gleich die Schranken herabgelassen. Eine Maschine von Easy-Jet nimmt Anlauf, vermutlich Richtung England. Trödeln weiter bis uns die Füße wehtun und drehen um. Für den nächsten Morgen haben wir den festen Vorsatz, mit dem Boot in der Marina fest zu machen.

Volker „darf“ bei einer Wassertemperatur von 18° baden gehen, da die Logge von Muscheln befreit werden muss. Fahren dann erst einmal zum Tanken und füllen auch unsere Reservekanister bis zum Rand voll, da der Dieselpreis äußerst günstig ist. Fragen erneut bei Marina Bay, ob wir für einige Stunden anlegen können. Gegen eine Gebühr für einen halben

Tag bekommen wir einen Platz längsseits am Wartekai und gehen zu Sheppard's Boatshop. Volker wird natürlich fündig. Wir erstehen eine neue Antenne für unseren Plotter, sowie für den AIS-Sender. (Leider funktioniert AIS auch mit der neuen Antenne weiterhin nicht). Schauen uns noch etwas Gibraltar an und bleiben über Nacht am Steg liegen. Abends lernen wir dann in „Pussers-Landing“ das Rezept von „Painkiller“ kennen (teuflisch).

11.07.2009 Gibraltar - Marbella

Plündern noch einmal Sheppards-Boatshop und besorgen noch einige Kleinigkeiten, die „Mann“ so braucht. Anschließend im Ort bunkern wir außer Obst und Salat noch Pussers-Rum, (3 und 15 Jahre alt), den „Mann“ auch dringend benötigt, um Painkiller herzustellen. Verlassen um 13.00 Gibraltar, wieder unter Motor, laufen entlang der Felsenküste und runden Gibraltar. Gehen dann auf Kurs 47° und steuern direkt auf Marbella zu. Da der Wind weiter einschläft, von 2 auf 0 Bft. fahren wir weiter mit Maschine. Sichten in einiger Entfernung erste Delfine und eine kleine Gruppe Schweinswale. Wir duschen am Heck, da die Duschräume der Marina Bay für Männer geschlossen und die für Frauen zu schmutzig waren. Gegen 20.00 machen wir im Hafen von Marbella fest.

12.07.2009 Marbella – Puerto Deportivo de Caleta de Vélez

Bummeln morgens durch den verschlafenen aber sehr schönen Ort, machen viele Fotos und gönnen uns ein Frühstück an der mit Palmen gesäumten Hauptstraße. Wir bewundern die vielen Parkanlagen mit exotischen Pflanzen und machen uns langsam auf den Rückweg. Zurück an Bord starten wir den Motor und laufen ca. 42 sm entlang der Costa del Sol bis zum nächsten Hafen – nur mit Maschine. Keine Wolken am Himmel, die etwas Wind erwarten lassen. Nichts! Genießen den Tag, Volker kontrolliert am Mast Schäkkel, versprüht Teflonspray usw., und wir erreichen abends den Hafen von Caleta. Es gibt hier Eppa-Häfen. Dies ist ein Zusammenschluss von mehreren Häfen (Gelder dafür offensichtlich von der EU), alle sehr neu oder renoviert, saubere Duschen und sehr preiswert. Wir bezahlen knapp € 32,-- für unsere 42 Füße, und das in der Hochsaison. Man findet sie entlang der Küste Andalusiens.

13.07.2009 Caleta de Vélez – Punta El Pozuelo -Pto. Genovés

Eigentlich wollten wir sehr früh starten. Suchen lange nach einem Laden, in dem wir eine SIM-Karte für das spanische Internet bekommen, werden nach einer Stunde fündig. Erhalten per Telefon fachkundige Beratung von Patrik („Geh erst aus dem Laden raus, wenn die Karte in deinem Telefon funktioniert!“). Also kommen wir erst gegen 13.00 los. Nachmittags setzt dann endlich der ersehnte Wind ein. Die windarme Region scheint überwunden. Können dann für ca. 5 Stunden den Gennaker setzen und rauschen teilweise mit 7-8 kn an der Küste entlang zur Punta El Pozuelo, wo wir einen Ankerplatz kurz vor der totalen Dunkelheit finden. Die Dünung nimmt weiter zu, und es wird sehr ungemütlich.

Wir starten nach einer sehr unruhigen Nacht schon vor dem Frühstück. Holen den Anker auf, und weiter geht es immer an der Küste entlang Richtung Ost. Schlechtes Wetter kündigt sich an, d.h. viel Wind, reichlich Welle, Regen, Gewitter und schlechte Sicht. Laufen erst einmal 33 sm entlang der Costa Blanca. Anker in einer Bucht und machen Pause, um die Wetterentwicklung abzuwarten. Weiter mit Groß und Genua (bei 3 Bft. zunehmend 6 Bft.) einer Welle von fast 3 Metern mit ca. 8 kn Speed. Reffen das Groß weiter ein und jagen dem Gewitter hinterher. Nichts davon im Wetterbericht vom DWD und Windguru. Runden Cabo de Gata und kommen in etwas ruhigeres Wasser. Der Wind nimmt weiterhin ab, Welle ebenfalls, und wir finden eine traumhafte Ankerbucht zum Übernachten. Der Anker wird – wie üblich – abgetaucht, und wir hoffen auf eine ruhige Nacht.

15.07.2009 Pto. Genovés – Aquilas - Cartagena

Die Wassertemperatur ist nun schon bei guten 25°. Unser Traum, vor dem Frühstück zu baden, ist Realität! Gerne würden wir noch bleiben, doch die Zeit drängt. Tanken im kleinen verschlafenen Hafen von San José noch Diesel auf.

Riesige Rauchwolken steigen zum Himmel auf. Oberhalb von Carboneras können wir mindestens fünf Waldbrände ausmachen. Löschflugzeuge nehmen im Abstand von nur wenigen Minuten Wasser auf, drehen über uns ab und fliegen zurück in die Berge. Auch sind weitere Hubschrauber zur Bekämpfung der Brände im

Einsatz.

Der NE-Wind frischt auf, und wir können gegen 15.00 die Segel setzen, ankern abends vor Aquilas. Gönnen uns unterwegs Sangria á la Volker.

Da wir nach Cartagena wollen, starten wir früh den Motor. Können schnell die Segel setzen, und unter Volzeug brauchen wir etwas mehr als fünf Stunden für die 33 sm. Wir finden einen sicheren Liegeplatz im Hafen mit sämtlichem Komfort. Uns wird sofort ein sehr guter Stegplatz zugewiesen, und die Leinen werden entgegengenommen. Wir vertäuen „Piccolo“ und schauen uns die Stadt an. Einfach traumhaft! Cartagena ist voller historischer Kultur, und gleichzeitig begegnet uns überall moderne Kunst. Wir genießen abends den Trubel, sitzen auf der Promenade und schlendern zurück zum Boot. Wir bekommen vom Hafenmeister eine Mistralwarnung und beschließen, erst einmal abzuwarten. Gegen 1.00 nachts fängt es an zu stürmen, wir bringen eine weitere Leine aus und schlafen weiter. Wir sind froh, dass wir nicht wie die Anderen, längs der Hafenmauer an der Promenade festgemacht haben.

Freitag: Das Wetter wird noch schlechter, großes Sturmtief über den Balearen. Wir bleiben in unserem Stegplatz. Da wir immer noch einige Sandreste vom letzten Schirokko mitschleppen, verpassen wir „Piccolo“ erst einmal eine ausgiebige Süßwasserdusche, schrubben und säubern, was das Zeug hält. Volker bemüht sich, dass wir endlich mal ins Internet kommen. Per Internet bekommen wir einen recht ordentlichen und zuverlässigen Wetterbericht von „Ugrib“. Wir werden den Mistral abwarten, um dann weiter direkt zu den Balearen zu starten.

Pilgern in die Stadt, landen im Theater Romano und durchstöbern die Altstadt. Bei Tapas und Sangria lassen wir den Abend ausklingen.

18.07.2009 Cartagena – Espalmador

Da die Zeit drängt, starten wir gegen 17.00 direkt nach Espalmador. Das Sturmtief ist vorbei, aber die Dünung bleibt uns erhalten. Wir halten uns erst einmal längs an der Küste, vorbei an riesigen Fischzuchtanlagen. 19.00 Cabo Negrete, 21.00 Cabo Palos, 23.00 Marmenor an Bb. querab. Trotz erheblicher Welle gelingt es, unseren Dosenvorrat zu reduzieren. Leider drücken uns Strömung und Wind nördlich, sodass wir erst nachts die Schifffahrtsroute queren. Kommen dann dank Volvofock wieder gut voran.

Wechseln nachts alle 3 Stunden die Wache. Volker übernimmt um 1.00 und sichtet bis 4.00 zwei Segler, einen Fischer, zehn Frachter, einen Tanker und eine Sternschnuppe. Ich kann kaum schlafen, da das Boot in den Wellen rollt. Übernehme die nächste Wache und bin froh, als es gegen 6.30 endlich hell wird und die Sonne sich um 7.00 blicken lässt. Anschließend Bordroutine: Frühstück usw.

Mit Vollzeug ziehen wir dann stundenlang nur auf Bb-Bug, vorbei an Formentera bis Espalmador, das wir nach 151 sm und 25 Stunden erreichen. Da wir keinen Bojenplatz mehr bekommen, ankern wir in der traumhaften Bucht, die super geschützt ist.

20.07.2009 Espalmador – Mallorca, San Telmo - Arenal

Montag: Starten ohne Frühstück von unserem Ankerplatz und ziehen vorbei an der 20 sm langen Küste von Ibiza. Der Wind ist uns gnädig, und wir beschließen gleich nach Mallorca durchzuziehen. Können hoch am Wind segeln und fliegen mit bis zu teilweise 8 kn, bei Sonne satt, Mallorca entgegen.

Denken zurück an die Zeit, als wir hier mit „Santana“ segelten, und sie vor sieben Jahren verkauften. Damals träumten wir zwar schon davon auf, eigenem Kiel zurück zu kommen, aber dass dies nun Realität ist, können wir selber kaum fassen.

Treffen uns in der Bucht von San Telmo mit einem alten Segelfreund aus Bon Aire, Mallorca, (ehemals Heimathafen der „Santana“) und klönen bis weit in die Nacht. Am nächsten Morgen noch Begrüßung der Segelyacht „Philea“ (ebenfalls unter VSaW-Stander segelnd) mit deren Eigner wir uns vor Jahren schon einmal in Alcudia unterhalten haben. Bekommen endlich auch unser Problem mit dem AIS dank der telefonischen Ratschläge eines deutschen Technikers vor Ort gelöst.

Dienstag: Laufen die restlichen 25 sm zeitweilig sogar mit bis zu 8,5 kn nach Arenal. Ankern noch einmal kurz vor dem Hafen, um zu baden, und treffen auf die „Passepartout“, ebenfalls einen Segelfreund. Kaum fassbar, dass wir uns zufällig, unverbredet, nach sieben Jahren hier treffen. Verbringen den Abend gemeinsam im Hafen, und da man sich ewig nicht sah, wird auch dieser Abend bis weit nach Mitternacht verklärt.

22.07.2009 – 26.07.2009 Arenal – Colonia de S. Jordi - Cala Mondrago - Porto Petro

Anita und Klaus treffen ein. Wir wollen Ihnen in wenigen Tagen unsere Lieblingsbuchten zeigen. Bevor wir den Hafen verlassen, tanken wir noch einmal Diesel auf. Wir ankern später am Strand von Es Trench und genießen erst einmal das türkisfarbene und warme Wasser. Bekommen von den Beiden schnell die Bestätigung, dass es doch schöner ist im Süden zu baden als in der kalten Ostsee. Wir machen jetzt Urlaub: Faulenzen, Baden, Lesen. Das Thermometer zeigt 36° an. Wir fühlen uns an Bord wohl, haben immer etwas Wind und die Wassertemperaturen sind mehr als angenehm. Dazu kommt, dass das Wasser in den Buchten sehr sauber ist und die Zahl der Ankerlieger sich in Grenzen hält. Fahren weiter bis zur Cala Mondrago und ankern. Starkwind aus NE ist angesagt, und wir bleiben in der geschützten Bucht.

Machen an einer Boje in Porto Petro fest, um mit dem Schlauchboot frischen Proviant zu holen. Badestop in der Cala Mitjana, die uns zu eng für ein Nachtquartier ist. Weiter bis Porto Colom, wo wir umdrehen und hoffen, in Porto Petro wieder einen Bojenplatz für die Nacht zu bekommen.

In einigen Buchten auf den Balearen sind Bojenfelder ausgelegt, die kostenlos nach telefonischer Anmeldung genutzt werden können. Dies wird dann abends kontrolliert.

Wir fragen einfach direkt und können bleiben.

27.07.2009 Porto-Petro – Cala Caragol - Arenal

Montag: Legen von der Boje ab und können sofort Segel setzen. Dunkle Wolkenfelder ziehen über uns hinweg. Eine Schauerboe erwischt uns und das Speedo zeigt in der Spitze 9 kn an. Schnell verändert sich das Wetter wieder, und es geht mit 3 Bft. aus NE gemütlich weiter, bis der Anker in der Cala Caragol fällt.

Verweilen auf dem Rückweg noch einmal am Strand von Es Trench. Dort ist das Wasser so türkisfarben, dass es immer wieder schwer fällt, den Anker hoch zu holen, um weiter zu fahren. Bleiben recht lange, um dann noch in den Hafen von Arenal zu gehen, wo wir für die nächsten Tage „Piccolo“ in der Obhut der Beiden lassen. Wir müssen erst einmal nach Deutschland zurück.

03.08.2009 Arenal - Cabrera

Fünf Tage später sind wir wieder an Bord und starten nach Cabrera, nicht ohne vorher noch

einmal am Strand von Es Trench zu baden und uns Schinken, Käse und Rotwein schmecken zu lassen. Die Überfahrt – 13 sm – schaffen wir in 2 Stunden. Angekommen auf Cabrera machen wir an einer Boje fest, die wir eine Woche zuvor geordert haben, da dies Naturschutzgebiet ist und dort nicht geankert werden darf. Mit dem Schlauchboot hinüber in den kleinen Ort, fünf Häuser und eine Dorfkneipe, wo es dann noch ein Caña zum Sonnenuntergang gibt. Zurück an Bord genießen wir den Sternenhimmel bis weit nach Mitternacht.

**04.08.2009 Cabrera – Cala Mondrago –
05.08.2009 Cala Son Saura (Menorca)**

Segeln noch einmal zur Cala Mondrago zurück, um dort zu übernachten.

Mittwoch: Wir verlassen die Cala und auch Mallorca. Unsere Stippvisite hier auf der Insel ist zu Ende. Versorgen uns noch in Porto Petro mit Schinken und Brot, und machen uns dann auf den Weg nach Menorca. Bei traumhaften Windverhältnissen, SW 3 Bft., lassen wir die 43,5 sm mit Gennaker schnell hinter uns und ankern nach knapp acht Stunden in der Cala Son Saura.

**06.08.2009 Cala Son Saura – Cala Macarella –
08.08.2009 Mahon**

Verholen uns kurz in „unsere“ Traumbucht Cala Macarella und verträdeln den Tag mit Baden und Faulenzen. Volker bekommt unfreiwilligen Kontakt mit einer Feuerqualle, wird am Arm gestreift und hat sofort Brandwunden. Ich versorge den Arm sogleich mit Essig, den wir dafür extra reichlich an Bord haben. Sicherheitshalber fahren wir dann mit dem Schlauchboot noch zur Strandwache, die den Arm mit einer Salbe, extra gegen Quallenverbrennungen, einreibt. Ihm geht es schlecht, der Arm brennt und seine Körpertemperatur steigt. Er hat sich aber auch wirklich die bösartigste Quallenart ausgesucht. Wir haben Verständnis und verwöhnen ihn. Nun ist erst einmal Schluss mit dem ungetrübten Badevergnügen.

Freitag: Haben guten Wind und kommen fix voran. Klappern aber noch ein wenig die Calas ab: Galdana, Mitjana bevor wir erneut den Anker in der Cala Coves fallen lassen, wo wir uns ein ausgiebiges zweites Frühstück gönnen. Die Bucht füllt sich schnell nur mit „Tagesliegern“, die auf recht abenteuerliche Weise die Anker ausbringen. Als die ersten Boote an uns vorbei treiben, verlassen wir fluchtartig die Bucht. Wir haben nur einen Gedanken – nichts wie

weg hier. Rauschen weiter nach Mahon, mit einer Geschwindigkeit zwischen 7 und 8 kn. Um 15.40 müssen wir zum ersten Mal seit Törnbeginn eine Wende fahren (klappt noch). Es ist Freitagabend und wir suchen in Mahon drei Stunden vergeblich nach einem Liegeplatz. Versuchen es noch bei einer neu eröffneten Marina in Es Castell, dort will man € 100,- für eine Nacht haben. Klaus rechnet dies schnell in Flaschen „Canal-Sekt“ um, und wir entscheiden uns für den Anker.

08.08.2009 – 11.08.2009 Mahon

Schauen uns Mahon an und verabschieden Anita und Klaus, nicht ohne abends noch in einem der vielen Felsenlokale (ehemalige Fischerhütten, die in den Fels geschlagen sind) zu essen. Sie nehmen am nächsten Morgen ihren Flieger zurück nach Berlin, und wir machen „Piccolo“ für die Überfahrt nach Sardinien startklar. Leider macht uns das Wetter einen Strich durch die Rechnung. Der Wind dreht auf Ost, und wir müsstest 200 sm gegen an. Also bleiben wir weiterhin an unserem Ankerplatz, gehen abends nach Es Castell und sitzen bei Sangria und spanischer Gitarrenmusik wieder in einem dieser kleinen ehemaligen Fischerschuppen. Stellen fest, dass wir im Schlauchboot einen blinden Passagier haben, den wir aber in der Dunkelheit nicht mehr finden. Am nächsten Morgen geht die Suche weiter. Versuchen es mit Salami und Wäscheklammern, aber auf den Trick scheinen nur die dänischen Krabben herein zu fallen. Wir müssen den Boden vom Schlauchboot heraus nehmen, und finden dann sogar zwei Krabben, die wir wieder ins Wasser zurück befördern.

Der Wind hält uns weiterhin auf Menorca fest. Wir erkunden den Ort und entdecken abends erneut eine Hafenspazierpromenade mit so phantastischem Flair, dass der Abschied von Menorca schwer fällt.

12.08.2009 Es Castell – Carloforte (Sardinien)

Es ist so weit. Heben das Schlauchboot auf das Vorschiff und zurren es fest. Wir verlassen um 7.30 unseren sehr sicheren Ankerplatz. Der Wetterbericht verspricht endlich Nord-Wind. Wir kommen bei bis zu 20 kn Wind zügig voran. Zum ersten Mal seit Wochen regnet es ein wenig. Da die Temperaturen noch um die 27° liegen, empfinden wir es nicht als störend. Die Nacht ist sehr ruhig. Ich sehe bei meiner Wache gerade mal einen Fischer und zwei Segler. Unser AIS

funktioniert einwandfrei, und wir bekommen die Signale und Daten der Berufsschiffahrt von bis zu 40 sm Entfernung, oftmals auch mehr. Was uns etwas beunruhigt, sind die vielen Blitze, die wir weit südlich an Stb. sehen. Ich versuche, diese bei meiner Wache zu ignorieren, und starre nach vorne, hoffe sehr, dass sie uns nicht einholen. Als es wieder hell wird, lassen wir uns den Kaffee schmecken. Ziehen weiter durch bis Carloforte, einem Inselchen und Touristenort vor der Südspitze Sardinien. Nach knapp 200 sm (32,5 Std.) nehmen wir dankend die Mooringleine entgegen.

Wir sind in Bella-Italia, belohnen uns abends, wie kann es anders sein, mit Pizza und Rotwein auf der Piazza.

14.08.2009 – Carloforte – Cala Piombo

18.08.2009 – Cagliari

Verlassen nach einem ausgiebigen Stadtbummel den Ort, finden keine Möglichkeit eine italienische SIM-Karte für das Internet zu bekommen, müssen weiter bis nach Cagliari. Ersten in einer Apotheke Cortisonsalbe für Volkers Arm, der in der letzten Woche nicht wesentlich besser geworden ist. Das Biest hat ihn übel erwischt!

Ankern später in der Cala Piombo. In der Nacht frischt der Wind stark auf. Wir bleiben auch tagsüber an unserem sicheren Ankerplatz. Der DWD hat eine Vorhersage von 0-2 Bft. aus NW angekündigt. Holen den Anker auf und setzen Segel. Am Kap erwartet uns der Wind mit satten 6 Bft. aus NE und 3 m Welle. Wir reffen sofort das Groß ein und geben nach kräftigen Salzwasserduschen den Versuch, 40 sm mit Stützsegel und Motor gegen an zu stampfen, schnell auf. Sagen uns – wir haben Zeit – und drehen um. Kehren zu unserem ruhigen, geschützten Ankerplatz zurück, und genießen Sonne und warmes Wasser. Der Wind hat in der Nacht auf W – SW gedreht, und wir können diesmal um das Kap segeln. Machen Mittagspause am Capo Spartivento, und weiter vorbei an wunderschönen Ankerplätzen. In Cagliari gehen wir in einen Hafen, da die Wäsche runderneuert werden muss.

Abends, wie kann es anders sein, gibt es Pizza. Bleiben einen weiteren Tag, da die Stadt es einfach wert ist. Werden von einem Marinero in einen Supermarkt mitgenommen und erstehen eine SIM-Karte. Nun haben wir auch in Italien Internetzugang an Bord. Bummeln in die Ober-

stadt, trödeln durch die Altstadt und laufen den weiten Weg zurück zum Hafen.

19.08.2009 Cagliari – Capo Carbonara

Erste Gedanken zum Bleiben auf Sardinien kommen auf. Fahren aber noch einmal tanken, damit wir frei in unserer Entscheidung sind. Sollten wir nach Sizilien weiter fahren, brauchen wir soviel Diesel, dass wir die Strecke, ca. 180 sm, notfalls auch mit Motor bewältigen können. Warten an der Tanke fast eine Stunde, da ein Hochhaus von einem Motorboot am Anlieger liegt.

Lernen Anke und Michael von der „Seawitch“ (TO) kennen, die uns so reichlich mit Thunfisch versorgen, dass wir eine italienische Großfamilie satt bekommen würden. Sie geben uns noch viele nützliche Informationen über Sardinien und Sizilien, und wir starten gegen 15.30 zu einem Ankerplatz in der Bucht von Carbonara.

20.08.2009 – Capo Carbonara

Es gefällt uns hier an der Südostspitze Sardinien. Das Wasser ist türkisfarben und sehr sauber, die Strände weiß und die Ankerbuchten zahlreich. Es gibt keine Bettenburgen und wir fühlen uns richtig wohl! Im Hafen von Villasimius sind einigen kleine Geschäfte, die gute Versorgungsmöglichkeiten bieten.

Lernen weitere TO-Segler kennen, die aus Sizilien kommen und uns empfehlen, mehr Zeit auf Sardinien und Sizilien zu verbringen anstatt uns abzuheizen, um nach Korfu zu kommen. Weiterhin sollen Sizilien und die Äolischen Inseln im August sehr überfüllt sein.

Haben in den letzten Tagen einige Angebote für einen Winterliegeplatz in Griechenland per Internet eingeholt, die uns aber preislich doch sehr abschrecken. Erkundigen uns hier auf Sardinien und bekommen ein sehr gutes Angebot der neuen Olbia-Marina. Da auch die Flugverbindungen nach Deutschland nicht nur gut, sondern auch preisgünstig sind, überlegen wir nur kurz und nehmen das Angebot an. Wir beschließen zu bleiben und genießen von jetzt an Sardinien.

Nach 1233 sm beenden wir hier in wunderschöner Umgebung unseren Überführungstörn von Albufeira nach Sardinien.

VSaW-Team bei der „Rolex Ilhabela Sailing Week“

Am 27. Juni 2009 startete nach längerer Vorbereitungszeit unsere Gruppe, um an der größten Segelregatta in Südamerika, nämlich der Rolex Ilhabela Sailing-Week vor Sao Paulo teilzunehmen. Wir, das waren meine FD-Vorschoter Martin Romberg und Detlev Schmidt nebst Freundin bzw. Ehefrau und VSaW-Mitglied Kim Erichsen, der unsere Teilnahme organisiert hatte, mit seiner Ehefrau.

Vorausgegangen war ein Artikel von Kim im ‚Seglerhausbrief‘, in dem er das Angebot des Yachtclubs Ilhabela YCI erläuterte, einer deutschen Crew für die Segelwoche außer den Flugkosten alles zu bezahlen, d.h. ein konkurrenzfähiges Schiff zur Verfügung zu stellen, Unterkunft und Verpflegung freizustellen und die Meldegebühr zu übernehmen. Hintergrund dieses großzügigen Angebotes war es zum einen, bei dieser Segelveranstaltung, die in Zukunft das Gewicht z. B. des Antigua-Races bekommen soll, europäische bzw. deutsche Beteiligung zu bekommen, aber auch um eine Art Austausch mit dem VSaW zu beginnen, so dass dieser in Zukunft jeweils eine Gegeneinladung ausspricht und brasilianische Crews hier in Deutschland segeln können. Da sich bald zeigte, dass keine andere Mannschaft im VSaW Interesse oder Zeit hatte, entschlossen wir uns als Jollensegler, dieses Abenteuer einzugehen. Die Anreise mit Air France von Berlin über Paris und Sao Paulo verlief weitgehend ereignisfrei. Lediglich die Landung bei dickem Unwetter über Sao Paulo mit Blitzeinschlag im Flugzeug ließ so manchen mit sehr blasser Nase aussteigen. In Sao Paulo wurden wir von einem Teambus des Clubs samt Fahrer abgeholt und nebst unseren für die geplanten 3 Wochen riesigen Gepäckmengen zur über 100 km entfernten Ilhabela gefahren, wo wir nach Überquerung mit der Autofähre dann alle wohlbehalten eintrafen.

Entgegen der ursprünglichen Planung wurden die beiden Pärchen bei Kim und Ehefrau Regina in deren Wochenend-Bungalow untergebracht. Ich wohnte zunächst in einem Apartment des Clubs und später für eine Woche in einer „Pousada“ genannten Hotel-Pension. Die

ersten Tage verbrachten wir mit der Übernahme und dem Kennen lernen des zur Verfügung gestellten Schiffes vom Typ ‚Orson 30‘ – einem brasilianischen Eigenbau mit ca. 4 t Gewicht, sehr stabil gebaut und in gutem Zustand, insbesondere was die Segelgarderobe anbetraf. Leider funktionierten sowohl das Log als auch der GPS nicht, was es sehr schwierig machte, Geschwindigkeitsunterschiede infolge Segeltrimmveränderungen zu festzustellen. Auch das Segeln im Strom und das Koppeln zu den Bahnmarken waren praktisch unmöglich. Dankenswerterweise hatte der VSaW uns nicht nur mit einer einheitlichen Teamkleidung, sondern auch mit einem Hand-GPS ausgestattet, der allerdings nicht ganz die Aufgaben des ausgefallenen Bordgerätes erfüllen konnte.

Nach mehreren Tagen Trainings mit dem für mich doch sehr ungewohntem „Dickschiff“ begann dann am Sonntag die Segelwoche mit einem Rekord-Meldeergebnis von über 200 Meldungen. Die erste Wettfahrt war eine Langstrecke von ca. 50 sm Länge, die uns um eine Insel führte und bei sehr heftigen Winden bis zu 6 Windstärken auch bis in die Nacht hinein andauerte – alles für uns doch ziemlich ungewohnte Umstände. Trotzdem sollte es unsere beste Wettfahrt werden.

Unser Boot war der Vermessungsklasse „ORC Club“ zugeteilt, bei der, wie sich später herausstellte, rund 35 Boote zwischen 30 und über 50 Fuß in einer Art Profiligena zusammengefasst waren. Sowohl in unserer Gruppe als auch auf den größeren Booten waren mehrere Olympiasieger und Olympiateilnehmer an Bord, und praktisch alle Vorschoter waren Profis. Auch der Sieger in unserer kleineren Bootsklasse von 10 Booten war ein Olympiateilnehmer. Durch einen etwas kühneren Start mit rund 150 Schiffen an der Linie kamen wir vom Hauptfeld recht gut weg, hatten dann wie fast immer drehende Winde, mussten unter Spinnaker weiterfahren und wurden spät in der Nacht (ab 18:00 h ist es in diesen Breiten stockdunkel) als zweiter in unserer Gruppe und ca. 30. insgesamt gewertet. Da keimte die Hoffnung auf, dass es durchaus noch



besser werden könnte, was sich leider aber bei den nachfolgenden ‚Up and Down‘ Wettfahrten nicht bewahrheitete. Ein 4. Platz in unserer Gruppe war dann das zunächst beste Ergebnis. Es fehlte mit Sicherheit die Erfahrung, bei Regatten mit einem Dickschiff zu segeln. Aber auch die fehlenden Kenntnisse über die lokalen Stromverhältnisse und die ständigen Windwechsel machten uns das Leben schwer. Es war Winter in Brasilien. Sonne und Wolken wechselten sich ab, und ab und zu gab es dann auch kräftigen Regen bei meistens 20 bis 25 Grad Lufttemperatur. Sehr oft fingen wir bei den Wettfahrten mit 2 Windstärken an. Später ging der Wind dann bis auf 5 bis 6 Windstärken hoch, um dann plötzlich abbrechen und nach einer kurzen Pause aus einer anderen Richtung wiederzukommen. Auch gab es ständigen Strom bis zu 4 Knoten; wir segelten schließlich in einem Kanal. All das machte das Regatta-Segeln nicht gerade leichter. Am Ende hatten wir in unserer Gruppe einen erträglichen 5. Platz erreicht. In der brasilianischen Meisterschaft von 35 Booten sollen wir 18. geworden sein.

Zur Veranstaltung selbst ist zu sagen, dass dem einheimischen Segelclub eine fast perfekte Organisation gelungen war. Außer im Club

gab es auch im Dorf eine extra aufgebaute Zeltstadt mit Kino und verschiedenen anderen Aktivitäten - auch für die Kinder, und natürlich Zelte, in denen verköstigt wurde. Im Club gab es jeden Abend Freibier und Lifemusik. Die Veranstaltungen in den aufgebauten Zelten waren später dann immer sehr gut besucht, und die doch immerhin gut 2.000 Segler nebst Anhang verteilten sich dadurch recht gut.

Bei der feierlichen Eröffnung wurde ganz besonders unser deutsches Team herzlich begrüßt und hervorgehoben. Neben Deutschland gab es Segler aus Argentinien, Uruguay, Italien und der Schweiz.

Während der Regatta half uns eine „Neuerwerbung“ von Beginn an. Nach den Erkenntnissen des Trainings und dem unerwartet starken Wind verstärkte ein Einheimischer deutscher Abstammung mit einem Gewicht von 130 kg unsere Crew in praktischer Weise. Dieser Gaststättenbesitzer, der früher einmal Starboot gesegelt war, bemühte sich nach Kräften und gab uns viel Trost bei den manchmal nicht so guten Ergebnissen. Außerdem war er Sponsor und hat unser Team zweimal zu sich ins Lokal eingeladen. Meine beiden Vorschoter holten sich leider kräftige Blessuren. Martin fiel einmal beim Hantieren mit dem Spi in die Kajütluke und prellte sich ziemlich böse die Rippen.

Detlev rutschte einmal bei 2 m hohen Wellen beim Spinnakermanöver aus, kam mit dem Schienbein unter die Reling und hatte fortan eine ca. 20 cm lange Wunde, die bei dem Salzwasser auch nicht so gut heilen wollte. Ich selbst blieb von größeren Unglücken verschont, außer dass ich bei der letzten gewerteten Wettfahrt unter Spi und bei Strom die Länge der Ankerleine des Zielschiffs unterschätzte, und das Boot darin hängen blieb - natürlich sehr zur allgemeinen Freude der Besatzung des Zielschiffes.

Nach Beendigung der Regatta – am letzten Tag konnte wegen Windmangels nicht mehr gesegelt werden – packten wir unsere Sachen und fuhren wie geplant mit Mietauto und Chauffeur Richtung Norden immer die wunderschöne Küste entlang nach Rio mit einer Übernachtung und 35 schönen Badestopps zwischendurch.

In Rio blieb ich noch 2 Tage, die anderen 4 Tage, um noch möglichst viel von dieser Stadt zu sehen. Sie wirkte allerdings im Vergleich zur Karnevalzeit ausgesprochen leer. Auf jeden Badenden am Copacabana Strand kamen min-

destens drei Händler, die etwas verkaufen wollten, aber mangels Publikums kaum den erhofften Umsatz erzielten.

Insgesamt war es eine tolle Erfahrung für uns alle. Besonders ich habe bezüglich des Dick-schiffsegelns eine Menge dazugelernt. Ich hoffe, dass die ursprüngliche Idee des Austausches zwischen Seglern aus Brasilien und Deutschland sich weiter entwickelt und zukünftig gepflegt wird. Eventuellen Teilnehmern an der nächsten Ilhabela Sailing Week haben wir auf jeden Fall eine ganze Menge sehr brauchbarer Tipps mitzugeben.

Herzlichen Dank sage ich an dieser Stelle nicht nur den Verantwortlichen des Yachtclub Ilhabela, sondern besonders auch Kim Erichsen und seiner Frau für die Vermittlung dieser schönen Reise und die Gastfreundschaft vor Ort. Auch dem VSaW danke ich für die Unterstützung.

Der Felca-Preis

Im Jahre 1906 ließen die Mitglieder des VSaW Felix Simon und Carl Hagen bei Max Oertz in Hamburg die 10-Tonnen-Yacht „Felca“ (eine Zusammenfassung aus den Vornamen der beiden Herren) bauen und forderten den „Yacht-Club de France“ zum Kampf um den „Coup de France“ heraus.

Sie siegten in allen Regatten nach fairem Kampf und brachten den französischen Pokal nach Deutschland.

Nach dem Verkauf der „Felca“ stifteten 1912 Felix Simon und Carl Hagen den nach ihrer Yacht benannten „Felca-Preis“ und übergaben ihn dem Kieler Yacht-Club als Herausforderungspreis für die großen Schoner-Yachten bei der Wettfahrt Kiel – Travemünde.

Unser Mitglied A. M. Kappel gewann ihn im Jahre 1921 mit seinem Neubau „Baldur“, gebaut nach den Rissen des bekannten schwedischen Konstrukteurs Gustav Estlander auf der Pabst-Werft in Berlin.

Nach dem 2. Weltkrieg wurde der „Felca-Preis“ vom Kieler Yacht-Club erneut, jetzt in der Drachenklasse, ausgeschrieben.

VSaW-Mitglieder haben den Preis in der Folge oft gewinnen können. Sie wurden dafür auf der Kieler Woche mit einem Plakat geehrt: siehe nächste Seite.

VSaW

VSaW Segler Felca Preis Sieger



Haubold-Klemmt-Milkowski



Baumeyer-Kadelbach-Kadelbach

Präsentiert im VSaW-Zelt auf der Kieler Woche 2009





**1921 Kappel
45er Schären
Kreuzer**



Wieser-Auracher-Pugatchev

**1938 Collignon
6-m-R Yacht**

**1963 Springer
Drachen**

**1987 Haubold
Drachen**

**2001 Kadelbach
Drachen**

**2008 Wieser
Drachen**



Edelholz-Regatta

Wunderschöne Holzyachten – sportliche Wettfahrten

Erstmals seit mehr als einem halben Jahrhundert veranstaltete der Verein Seglerhaus am Wannsee eine Regatta für „historische“ Holzyachten. Yachten mit Flair und Historie, denen ein klassischer Wannseekurs aber auch moderne Kursformen, wie „Up and Down“, nicht fremd sind, stellten das Teilnehmerfeld. So trafen sich am 21. und 22. Juni 2009 ... Chiemsee-Platte, Drachen, Folkeboote, Jollenkreuzer ... am Wannsee, um bei gutem Wind und schönem Wetter nach Yardstickfaktoren um die Wette zu segeln.

Am Samstag wurden die beiden Wettfahrten mit „Up and Down“-Kurs durchgeführt. Die erste Wettfahrt wurde bei leichten nordwestlichen

Winden von Martin Pritzel (VSaW) mit seinem 20er Jollenkreuzer gewonnen. Die zweite Wettfahrt aber hatte es in sich – von Flaute bis zu Gewitterböen mit 6 Windstärken und ständigen Winddrehungen – alles wurde von den Teilnehmern gefordert. Klaus Schäfer (ASV Berlin) und seine Crew gewannen diese Wettfahrt mit der Internationalen 5.5 m Rennyacht vom ASV. Direkt nach der 2. Wettfahrt konnten bei Freibier und Thüringer Bratwurst die wichtigsten Erlebnisse unter den Teilnehmern ausgetauscht werden. Ein gemeinsamer Abend mit Diner im Großen Saal rundete diesen anspruchsvollen Wettfahrttag ab.





Bei leichten nordwestlichen Winden folgte am Sonntag als dritte Wettfahrt eine klassische Dreiecksbahn auf dem Wannsee und der Havel. Hier konnte sich die Crew um Stefan Sendtner-Voelderndorff (SpYC) mit ihrem Drachen in die Siegerliste eintragen.

Spaß am gemeinsamen Wettsegeln und das besondere Interesse an hölzernen und edlen Yachten prägten diese Regattaserie – für mich eine ganz neue Erfahrung.

Als Sieger der Wettfahrtserie wurden am Ende ermittelt:

1. Platz	Dr. Stefan Sendtner-Voelderndorff, SpYC	Drachen	4,0 Punkte
2. Platz	Martin Pritzel, VSaW	20er Jollenkreuzer	6,0 Punkte
3. Platz	Claus Schaefer, ASV	Int. 5.5er	10,0 Punkte



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.

Erleben Sie, wie wir Yachtversicherungen verstehen und profitieren Sie von unserem Engagement: aktiv, verbindlich, persönlich.

Kantstraße 149 • 10623 Berlin • Tel 030.315 988-25

www.firmenich-yacht.de • info@firmenich-yacht.de

Ein Unternehmen der



GOSSELER, ROBERT & WOLTERS GRUPE

Seglerhaus-Preis 2009

Sportliche Wettfahrten – guter Wind – Sonne satt

Zum Start der 1. Wettfahrt traten vier H-Jollen, vierzehn 470er und dreißig Laser-Radial an. Damit war auch für die H-Jollen der Ranglistenstatus und als Folge die Berliner Meisterschaft 2009 verloren. Gerade die H-Jollen waren seit 2005 wieder dazu gestoßen – die „Gründungs-klasse“ des Seglerhauspreises. Schade – sollten wir solch schöne und sportliche Bootsklassen wie die O- und H-Jollen im Regattafeld auf Dauer verlieren.

Sonniges Spätsommerwetter mit südöstlichen Winden von 3 bis 5 Bft. machten am Samstag vier Wettfahrten mit Up and Down-Kursen im Wannensee möglich. Ohne besondere Startverschärfungen wurden die Klassen auf kurze Bahnen mit 2 Runden geschickt, so dass die Sieger nach ca. 45–60 min. das Ziel erreichten. Der anspruchsvolle Segeltag wurde mit einem leckeren Pasta-Essen im großen Saal abgerundet. Die bereits für den Sonntag angekündigte Leichtwind-Wetterlage überraschte am Sonntag mit viel Sonne und totaler Flaute, so konnten bereits am Mittag die Sieger geehrt werden:

H-Jolle

1. GER 2075 Achim Blaurock mit Heiner Lahring
2. GER 2057 Gerd Matznick mit Lucas Lindeman-Sperfeld
3. GER 444 Martin Stallmann mit Heino Bertram

470er

1. GER 75 Denny Naujock mit Nils Schröder
2. GER 74 Daniel Zepuntke mit Timo Chorrosh
3. GER 55 Jan-Jasper Wagner m. Oliver Szymanski

Laser-Radial

1. GER 183476 Anja Weick
2. GER 185575 Bastian Häusser
3. GER 185245 Katja Kowalski

Allen Helfern, den zuverlässigen Wasser-schiedsrichtern Olaf Wulff und Siegfried Uecker sowie dem Regattabüro herzlichen Dank!

Ein solch angenehmes Regattawochenende behalte ich gerne in Erinnerung, da freue ich mich auf 2010.



Berliner Meisterschaft der Nordischen Folkeboote

Harald Koglin

Wieder einmal ein starkes Ereignis für unseren Verein.

Die weitaus teilnehmerstärkste Kielboot-Klasse in Berlin – wenn nicht Deutschland – traf sich zu ihrer Berliner Meisterschaft vom 04. bis 06. September 2009 im VSaW.

38 Boote hatten gemeldet mit zahlreichen Gästen auch aus Schleswig, Strande, Schilksee, Laboe und Essen.

Es war eine wunderschöne Veranstaltung, die Rasmus auch mit den für Folkeboote notwendigen Windstärken unterstützte, weil der ehemalige tropische Sturm DANNY mit Schwerpunkt über Skandinavien für windiges Wetter mit Böen der Stärke 7 bis 8 sorgte.

Eine Klasse Wettfahrtleitung unter der Federführung von Robert Niemczewski ließ acht Wettfahrten über die Bühne gehen.

Sieger wurde die Crew um Martin Rehbehn aus Schilksee vor dem Boot von Walther Furthmann aus Strande und dem von Joachim Bleifuß aus Schleswig.

Die Leute von der Küste kamen also eindeutig am besten mit den herrschenden Windbedingungen zurecht.

Auch die ‚after-sail‘-Treffen unter dem Kran und das Gala-Buffet im großen Saal fanden eine tolle Resonanz.

Alle Folkebootsegler äußerten sich sehr lobend über die Veranstaltung und hoffen auf baldige Wiederholung.





Yardstick 2009

Harald Koglin

Auch in diesem Jahr war das Clubleben unter anderem geprägt von der Yardstick-Regatta, die wieder mit 14 Wettfahrten über die Saison verteilt am Freitagabend ausgesegelt wurde.

Allerdings war die Beteiligung nicht mehr ganz so stark wie in den Vorjahren. Lediglich 25 Boote segelten bei mehr als 4 Wettfahrten mit. Liegt der Grund dafür auch in der allgemeinen

Krise, die unser Leben in diesem Jahr so stark beeinflusst? Vielleicht ...

Nichtsdestotrotz wurde engagiert gesegelt. Anfangs verstärkt mit dem Känguru-Startverfahren, später dann mehr konventionell.

Spaß hat es in jedem Fall gebracht, auch wenn über das Jahr 4 Wettfahrten mangels Wind abgebrochen oder gar nicht erst gestartet wurden.

Zum Abschluss der Serie konnte dann die Preisverteilung im vollen Haus in gewohnt lockerer Atmosphäre durchgeführt werden. In diesem Jahr segelte Bernd Schreiber mit seinem FD ganz stark vorne weg – nur erste und zweite Plätze in den Wettfahrten, an denen er teilgenommen hat.


Zweiter wurde Achim Kadelbach im Drachen und Dritter Patrick Heinrichs in seinem für diese Saison neu erworbenen Sportboot.

Am vorläufigen Ende des Abends gab es noch ein Extra – das Feuerwerk zu ‚Wannsee in Flammen‘. Besser als von der Terrasse des Clubhauses war dieses schöne Ereignis nicht zu verfolgen.

WWW.SCHMUCKWERK-KLEINMACHNOW.DE

WERKSTATTGALERIE
SCHMUCKWERK

NICOLA ROLVIEN



ZEHLENDORFER DAMM 107
14532 KLEINMACHNOW
TEL. (03 32 03) 8 28 49

BMW Berlin Match Race

In diesem Jahr ging die 18. Auflage dieses segelsportlichen Events über die Bühne.

Am Abend des 28. November wurde die Veranstaltung mit der Begrüßung der Teilnehmer und der Verlosung der Boote durch die sehr erfolgreichen Opti-Segler und Seglerinnen des VSaW und BYC im Großen Saal des VSaW eröffnet. Jedem Team wurde zudem von den Opti-Kids ein kleiner Buddy-Bär als Glücksbringer überreicht.

Dr. Andreas Pochhammer begrüßte die Teilnehmer aus zehn Nationen, die internationale Jury unter der Leitung von Marianne Middelthon aus Norwegen sowie die zahlreichen ehrenamtlichen Helfer.

Lika Valentin vom Berliner Yacht Club und Lasersegler Malte Kamrath vom Verein Seglerhaus am Wannsee übernahmen die Moderation und die Vorstellung der einzelnen Teams, die von folgenden Skippern angeführt wurden:

		<i>Platz in der Welttrangliste:</i>
Damien lehl	Frankreich	5
Björn Hansen	Schweden	8
Phillippe Presti	Frankreich	9
Ian Ainslie	Süd-Afrika	12
Mads Ebler	Dänemark	13
Álvaro Marinho	Portugal	15
Manuel Weiller	Spanien	21
Przemek Tarnacki	Polen	36
David Chapman	Australien	81
Stefan Meister	Deutschland	82
Markus Wieser	Deutschland	165
Robert Scheidt	Brasilien	

Mit den besten Wünschen für den bevorstehenden Event verabschiedete Wettfahrtleiter Axel Paul die Teilnehmer bis Donnerstagmorgen zum ersten Start um 10 Uhr. Allerdings, zum geplanten Start um 10 Uhr war überhaupt nicht an Segeln zu denken. Der Wannsee war von Nebel überdeckt, und es wehte kein Lüftchen. Jedoch, schon um kurz nach 11 Uhr gab es eine schlagartige Wende: Der Nebel verzog sich, und es kam guter Wind auf. Gegen 12.30 Uhr konnte

der erste Start durchgeführt und damit am restlichen Donnerstag und am Freitag alle Läuferprogrammgemäß absolviert werden.

Ein sonniger Herbsttag mit fast frühwinterlichen Temperaturen und eine „steife Brise“ von 3 (in Böen 5) Bft., das waren die Zutaten für den dritten Tag. In weiteren spannenden Vorrundenfights segelten sich Damien lehl (Frankreich) mit 7 Siegen, Björn Hansen (Schweden) mit 6 Siegen, Ian Ainslie (Süd-Afrika) mit 8 Siegen, Stefan Meister (Deutschland) mit 5 Siegen, Phillippe Presti (Frankreich) mit 7 Siegen, Alvaro Marinho aus Portugal mit 6 Siegen, der Däne Mads Ebler mit 8 Siegen und der Berliner Match-Race Lokalmatador Markus Wieser mit 6 Siegen an die Spitze der Wertung und somit ins Viertelfinale, das am Samstagnachmittag ausgesegelt wurde. Beide deutschen Teilnehmer blieben damit weiter im Rennen um die insgesamt 19.500 Euro Preisgeld.

Wie immer beim Berlin Match Race saßen auch die Zuschauer wieder in der ersten Reihe. Von zwei Dampfern an der Rennstrecke aus konnten die Matches beobachtet werden. Rund 300 Segelinteressierte hielten den eisigen Temperaturen stand, begleitet vom fachkundigen Kommentar von Nils Kaben. Shuttle-Boote waren pausenlos im Einsatz, um die Zuschauer auf die Dampfer zu bringen bzw. sie auch von dort wieder abzuholen.

Wie segelt es sich mit klammen Fingern und kaltem Hintern? Die Profisegler konnten diese Frage spätestens nach den letzten Viertelfinals definitiv beantworten. Bei herrlichem Segelwetter (3-4 Beaufort und Sonnenschein), aber fast schon klirrenden Temperaturen ging das Match Race in seine heiße Phase.

Als Erster zog Stefan Meister ins Halbfinale ein, denn er siegte gegen den Südafrikaner Ian Ainslie klar 2:0. Auch der zweite Deutsche im Teilnehmerfeld, Markus Wieser, konnte trotz Penalties im ersten Lauf beide Rennen gegen den Franzosen Phillippe Presti für sich entscheiden. Björn Hansen (Schweden) und Mads Ebler (Dänemark) waren die beiden Letzten im Bunde der Halbfinalteilnehmer. Hansen besiegte Damien



lehl (Frankreich) 2:0, Mads Ebler den Portugiesen Alvaro Marinho 2:1.

Für das Halbfinale und das Finale am Sonntag sahen die deutschen Chancen also gar nicht schlecht aus. „Vorausgesetzt, wir zwei Berliner müssen nicht gleich gegeneinander antreten“, schränkte Stefan Meister ein, nachdem er vom Boot gestiegen war. Ansonsten sah er seinem Auftritt gelassen entgegen. „Letztes Jahr waren wir Fünfte. Unser Soll haben wir diesmal also schon erreicht.“ Lediglich wieder eine warme Schicht mehr unter dem Segelzeug, das war seine Empfehlung.

Der Sonntag zeigte sich dann wieder von seiner besten Seite. Bei Kaiserwetter wurden die



Regatten / Fahrtensegeln



Laser-Training mit Robert Scheidt

Das im Anschluss an die Pressekonferenz vom 18. Berlin Match Race für Mittwoch 28.10.09, 14 Uhr angesetzte Lasertraining für die ausgewählten Segler der VSaW Lasergruppe mit Robert Scheidt aus Brasilien musste leider kurzerhand verlegt werden. Bei Dauerregen fährt ein Segler noch raus, aber wenn dazu noch wie am Mittwoch Flaute kommt, sieht es auch für einen Segler schlecht aus. So wurde das Wassertraining in eine Theorieeinheit umgewandelt. Robert Scheidt, zweimaliger Olympiasieger und zweimaliger Olympiasilbermedaillengewinner und neunfacher Weltmeister im Laser, hat sich den Fragen von Jan Kowalski, Malte Kamrath (beide VSaW) und Johannes Glitzky (SGaM) zu Themengebieten wie Bootstechnik, Wettkampfvorberei-

zung, Trainingsmethodik und Ernährung gestellt. In einer fast zwei stündigen Fragerunde hat jeder Teilnehmer seine Fragen beantwortet bekommen und ist hoffentlich danach mit der ein oder anderen neuen Erkenntnis raus gegangen.

„Wir haben sehr, sehr viel erfahren!“, meinte Malte Kamrath nach den zwei sehr informativen Stunden, „ein super Nachmittag!“

Wenn das dann bei der nächsten Regatta auch noch umgesetzt wird, war das Training trotz des fehlenden Windes ein voller Erfolg!



Rennen ausgesegelt. Und doch: So richtig wollte die Sonne für die deutschen Teilnehmer nicht scheinen. Beide Berliner Teams, Markus Wieser und Stefan Meister, schieden im Halbfinale gegen ihre Gegner aus Skandinavien aus – Markus Wieser unglücklicherweise mit einem durch Disqualifikation verlorenen Rennen.

Das Ergebnis: ein rein skandinavisch besetztes Finale, das der siebte der Weltrangliste Björn Hansen (Schweden) 3:1 gegen den Dänen Mads Ebler für sich entschied: Hansens zweiter Erfolg beim Berlin Match Race nach seinem Sieg im Jahr 2000.

Das deutsch-deutsche Duell um den dritten Platz gewann der Berliner Match-Race-Matador Markus Wieser 2:0 gegen Stefan Meister. Verlierer Meister nahm es sportlich, aber doch etwas enttäuscht: „Es war supereng, es hätte auch anders ausgehen können.“ Trotzdem, es war sein bisher bestes Abschneiden beim Berliner Match Race Event.

Was Match-Race-Gewinner Hansen mit den knapp 5000,- Euro Preisgeld für den ersten Platz machen wird, verriet er nicht, wohl aber sein Siegesrezept: „Ein guter Taktiker. Wenn man auf diesem See auch nur die Hälfte der Zeit in die richtige Richtung segelt, ist man schon gut dabei!“

Fazit: Es war wieder eine unter der Leitung von Anke und Frank Butzmann perfekt organisierte Veranstaltung – sowohl auf dem Wasser als auch an Land klappte alles wie am Schnürchen. Schon heute darf man auf die 19. Auflage des BMR gespannt sein. Der Termin steht bereits fest: 04. bis 07. November 2010.

Das Endergebnis:

1	Hansen	Björn	SWE
2	Ebler	Mats	DEN
3	Wieser	Markus	GER
4	Meister	Stefan	GER
5	Presti	Philippe	FRA
6	Ainslie	Ian	RSA
7	Iehl	Damien	FRA
8	Marinho	Álvaro	POR
9	Chapman	David	AUS
10	Weiller	Manuel	ESP
11	Scheidt	Robert	BRA
12	Tarnacki	Przemek	POL



Spitzen-Saisonauftakt für jungen Nachwuchssegler

Harald Koglin

Fabian Graf hatte zwar am Salbker See zur Osterei-Regatta gemeldet, entschied sich dann doch noch kurz vorher, sich lieber mit den Segel Cracks aus Mecklenburg Vorpommern, Schleswig Holstein und Hamburg am Saaler Bodden zu messen. Und das mit vollem Erfolg. Mit einer Serie von 1,3,1,1 setzte er sich bei Windstärken zwischen 2 und 3 Bft. gegen die konkurrierenden 71 Starter durch. Nun galt es, seine gute Frühform in dem anstehenden Ostertrainings-

lager des Kaders in Slowenien zu bewahren und bei der in Portoroz stattfindenden Nokia-Easter-Regatta möglichst erfolgreich abzuschneiden.

Und das gelang:

Er holte bei der internationalen Opti-Regatta in Slowenien in seiner dritten Regatta des Jahres den dritten Top-Ten-Platz. Bei Leichtwind zwischen 3 und 7 Knoten wurde Fabi als bester von 89 deutschen Teilnehmern Neunter. Unser zweites Opti-Kadermitglied Luzie Glock wurde 68. von insgesamt 345 Startern.



Jugend



Storkower Opti-Cup 2009

Ute Walter

“Nerven behalten hat heute oberste Priorität“ erklärt Trainer Fritz seinen Schützlingen und fügt hinzu, „der Wind dreht hier ständig. Ihr müsst die Dreher mitnehmen und auf einer Seite bleiben, sonst habt ihr keine Chance.“

An diesem Wochenende ist nur eine kleine Gruppe VSaW-Opti-Segler unterwegs: Muriel, Meret, Paul und Deniz von den A's und Hannah und Jacob von den B's.

Als sich das Feld zur Startlinie aufmacht, weht eine leichte Brise über den Storkower See. Doch nach der Ankunft im Revier ist die Enttäuschung groß – es herrscht Flaute. Mehr als eine Stunde dauert es bis zum ersten Start, bei dem dann prompt mit dem Startschuss der Wind aussetzt. Nur langsam kommt das Feld in Fahrt. Ein wenig erinnert die Wettfahrt an zähfließenden Verkehr auf der Autobahn, mal fahren sie, dann stehen sie, dann geht 's wieder ein Stück voran.

Muriel und Paul kommen in den ersten beiden Läufen am besten mit der Situation zurecht. Doch beim dritten Lauf wollen die beiden besonders schnell von der Startlinie weg und kassieren eine Black Flag – genauso wie der Drittplatzierte – so bleibt es spannend.

Am Sonntag bläst der Wind kräftiger und bleibt einigermaßen konstant. Zwei Läufe werden noch gestartet. Gleich im ersten fällt die Entscheidung: Paul geht volles Risiko und fabriziert einen weiteren Frühstart – damit ist die Chance auf den Sieg verspielt.

Die besten Nerven hat an diesem Wochenende Muriel – sie gewinnt den Storkower Opti-Cup 2009. Herzlichen Glückwunsch!

Meret erreicht Platz acht und gewinnt das kleine Geschwister-Duell gegen ihren Bruder Paul, der trotz allem noch auf Platz elf kommt. Deniz landet auf Platz 29.

Die beiden B's haben ebenfalls spannende Rennen geboten. Mit ein wenig Glück hätten beide auch Podest-Plätze erobert. Am Ende schafft es Jacob auf Platz sechs und Hannah auf Rang sieben. – Beim nächsten Mal sind die beiden bestimmt ganz vorne mit dabei.



Bericht Princess Sofia Trophy

GER-4983
Annika Bochmann/ Anika Lorenz

Reich bespakt, dafür aber mit wenig Schlaf stiegen wir am 03.04.2009 um 6:30Uhr in Schönefeld ins Flugzeug. Nicht einmal 3 Stunden später landeten wir im leicht verregneten kühlen Mallorca. Wir bezogen Quartier und takelten die Boote auf, am Nachmittag war noch Zeit für eine kurze Trainingseinheit. Am nächsten Tag konnten wir dann bei Sonne die Boote vermessen und noch einmal polieren, bevor wir aufs Wasser gingen. Am Sonntag sollte dann um 14 Uhr Start sein. Bei den Herren gingen knapp 80 Besatzungen, geteilt in 2 Gruppen, an den Start, die Teilnehmerzahl im Damenfeld betrug 32. Gestartet wurde dann pünktlich, bei schönem Wetter und 2-3 Bft. Wir ersagelten einen 17. Platz sowie einen 3., dieser war jedoch leider ein Frühstart.

Am 2. Renntag ließ der Wind ein wenig auf sich warten, mit aufgetakelten Booten warteten wir am Strand. Wir starteten die Rennen mit ca 2 Stunden Verspätung, dafür aber voller Konzentration, und segelten uns durch die folgenden 2 Wettfahrten bei erneut leichten Winden in der Gesamtwertung auf Platz 18 vor.

Am 3. Tag legten wir pünktlich ab, um dann zum Startzeitpunkt bei Regen und 0 Wind auf dem Kurs umher zu treiben ... wir schlepten wieder an Land. 1 Stunde später legten wir erneut ab, es war kalt und regnerisch, die Stimmung war gedrückt. Im Regattagebiet angekommen segelten wir uns bei ca. 1,5 Bft ein, 10 min später war jedoch auch von dem leichten Lüftchen nichts mehr zu spüren, es regnete wie aus Eimern. Nach etwa 30min schlepten wir zum zweiten-

mal an diesem Tag, ohne ein einziges Rennen gesegelt zu sein, zum Strand zurück. Für die Herren wurde nun zum ersten mal abgerechnet, die Qualifikationsläufe endeten nach 3 Tagen: Jasper und Lennart erreichten als 5. souverän das Goldfleet, Daniel und Dustin schafften es als derzeit 37. noch ganz knapp. Für Denny und Nils war es schade um den verlorenen Segeltag, sie starteten die nächsten Tage, gemeinsam mit Tim und Oli, im Silberfleet. Bei den Damen lagen Annina und Marlene aktuell auf Platz 6, Vicky und Fine waren 10 und wir zählten unverändert Platz 18. Die Bedingungen der nächsten Tage erwiesen sich dann als komplizierter. Wind und Welle aus nicht unbedingt gleicher Richtung, die Welle hinzukommend kabbelig steil und der Wind böig und schwankend mit schon 4 Bft. Nun wurde sichtbar, dass wir bei stärkeren Winden im Seniorenfeld, aufgrund fehlender Erfahrung und Training, doch noch nicht ganz mithalten konnten.

Trotzdem kämpften wir uns am 4. Tag mit Platzierungen um 15 auf Platz 12 der Gesamtliste vor. Nun war das Medal-Race nicht mehr weit. Obwohl wir unsere Vorstellungen eines Mittel-feldplatzes bereits übertroffen hatten, wollten wir es schaffen.

Am letzten Tag warteten wir höchst motiviert in der Pole-Position am Strand und legten schnellstmöglich als eines der ersten Boote bei 2-3 Bft ab. Draußen nahm der Wind dann jedoch wieder auf gut 4 Bft zu. 2 Wettfahrten und mittelmäßige Platzierungen später hatten wir mit



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



dem Erreichen des Medal-Race abgeschlossen ... schade. Zu unserer Verwunderung fand dann für die Damen auch noch ein 3. Rennen statt, während die Herrengruppen schon den Strand ansteuerten. In diesem Rennen segelten wir dann so entspannt, dass wir den Tag mit einem 4. Platz erfolgreich beenden konnten. An Land angekommen war die Freude dann groß, mit Hilfe des guten letzten Rennens hatten wir uns als 10. Platz der Gesamtwertung ins Medal-Race gerettet. Gut gelaunt starteten wir dann am

nächsten Tag zum Medal-Race, wir erreichten Platz 7, blieben in der Gesamtwertung jedoch unverändert auf Platz 10. Für uns war dies ein absolut gelungener Saisonstart.

Wir möchten uns auch beim VSaW für die Unterstützung und die neue Fock bedanken, welche zum guten Ergebnis beigetragen hat.

Bilder: Copyright by Hans Steinweg

Brillen und Contactlinsen

SIVEDI BERLIN

Augenoptik

präsentiert



ic! berlin

Ein Bestseller - Trends aus Berlin



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

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

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

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

Info-Hotline Klaus Heller: ☎ 88 68 32 33

Saisonstart in Zeuthen

Florian Triebel

Am 04.-05 April sind wir zu unserer ersten Regatta in diesem Jahr nach Zeuthen gefahren. Unsere Trainingsgruppe war mit 8 von 36 Laser Radial und 1 von 16 Laser Standard gut vertreten.

Wir kamen am Samstag früh bei sonnigem Wetter an, und nach kurzem Warten auf den Wind sind wir an dem Tag bei gutem Wind 4 von 5 Wettfahrten gesegelt. Am Sonntag wurde die 5. Wettfahrt zwar für alle gestartet, für die Laser Radial aber aufgrund eines starken Wind-

drehers abgebrochen. So waren die Ergebnisse des Vortages für die Laser Radial die Endergebnisse.

Im Großen und Ganzen war die Regatta vom Wetter, vom Wind und von den Ergebnissen her ein gelungener Saisonauftakt.

Besonders positiv hervorzuheben ist der 3. Platz von Thaddäus Gemmel im Laser-Standard-Bereich.





Marko Müller

WM-/EM-Ausscheidung in Warnemünde

Mit den qualifizierten Seglern aus unserer Opti-A-Gruppe Fanny Popken, Janek Jakob, Paul Nägele und Nico Ambrasas bestritten wir diese hochrangige EM/WMA auf der Ostsee vom 30. April bis zum 3. Mai vor Warnemünde.

Beginnend mit starken Winden um Nord, endete am Sonntag mit wenigem Wind um West diese hochrangige Regatta. Alle VSaW-Optis hielten sich sehr beachtlich in diesem hochkarätigen Feld, und es war auch schon eine sehr große Leistung, zu den besten 80 deutschen Opti-A-Seglern zu gehören, die hier ihre EM-

und WM-Fahrkarte lösen konnten. Die VSaW-Sportler beendeten die Ausscheidung: Fabian Graf mit dem 13. Platz, Muriel Schröder mit dem 26. Platz, Luzie Glock mit dem 37. Platz, Paul mit dem 35. Platz, Nico mit dem 51. Platz, Fanny mit dem 73. Platz und Janek mit dem 80. Platz.

Dies waren auch schon deshalb beachtliche Leistungen, wenn man vom Alter aller Beteiligten ausgeht. Alle haben eine Menge Erfahrung gesammelt, die sie auf ihrer weiteren Opti-Karriere weiter voran bringt.

10. Sail Extreme vor Kerteminde

Muri Schröder

Die größte Segelveranstaltung Nordeuropas fand über Pfingsten mit 585 Sportlern, 15 Bootsklassen auf 5 Kursen auf der Ostsee vor Kerteminde/Dänemark statt.

Bei den Opti A gingen 188 Seglerinnen und Segler aus 7 Nationen an den Start. Für die Dänen war es die letzte Ausscheidung zur EM/WM Qualifikation. Am Sonnabend segelten wir 4 Wettfahrten bei guten 5 Bft. aus nordöstlicher Richtung. Ich war nicht unzufrieden, Reserven gibt es ja immer, aber Platz 4 im letzten Rennen – trotz des für mich starken Windes – baute mich für den Sonntag zusätzlich auf. Platz 23 im Zwischenergebnis.

Wieder traumhaft sonniges Wetter am Sonntag und etwas weniger Wind und somit auch keine Strömung. Der optimistische Wettfahrleiter versuchte es wieder mit dem Blauen Peter, da es gestern durch Strömung aus Windrichtung NO sehr gut klappte, aber heute war das nicht so. Beide Gruppen baten förmlich um schwarz, was recht viele mit BFD quittiert bekamen.

Ich startete recht gut, segelte konzentriert und wurde im ersten Tagesrennen hinter Gwenni Lamay aus Eckernförde Zweite. Zweiter Lauf, ähnliche Bedingungen und Platz 4. Nun frischte der Wind wieder merklich auf, der Strom kam zurück und noch eine Wettfahrt war zu schaffen. Meine Gruppe schaffte es, sogar korrekt mit dem Blauen Peter zu starten, und um Tonne 1 ging ich als Zweite hinter dem bis dahin besten Dänen. Den Platz konnte ich gut bis zum Gate

halten ohne mein übliches „voll laufen“. Aber ich wollte beweisen, dass ich kämpfen kann. Der Wind frischte immer mehr auf, aber das war egal. Der Kampf hat sich gelohnt, und ich belohnte mich selbst mit Platz 1. Der nette Daumen hoch des großen Dänen und die Glückwünsche meines Trainers Zizi sowie vieler anderer Segler, Trainer und Eltern freuten mich sehr.

Im Gesamtergebnis rutschte ich 13 Plätze nach oben und wurde insgesamt 10. und drittes Mädchen!

Dass ich in einer tollen Trainingsgruppe trainiere, beweisen die Ergebnisse. Paulina Rothlauf gewinnt souverän die Regatta vor Jan Marten und Marvin Frisch. Maxi Müller Platz 5, Frederik Nygaard Platz 9. Er gewinnt damit die Ausscheidung, super. Platz 13, 14, 15 und 16 für Max Hibler, Oli Oczyk, Luis Tarabochia und Severin Rothlauf.

Herzlichen Glückwunsch!!!

Am Montag fand noch ein Team Race statt. Germany 1 bestand aus dem WM Team (Pauli, Maxi, Luis, Jan und Oli), Germany 2 mit Max und Marvin (die EM Fahrer), Sevi als NAM Fahrer und mir, sowie Germany 3 (Gwenni, Madlen, Justus und Nils). Vier Vorrunden-Matches in drei Gruppen, die jeweils ersten kamen ins Finale. Für alle war es ohne spezielles Training, für manche auch das erste Mal und die WM-Fahrer meisterten die Sache am Besten, Platz 2 hinter einer Dänischen Mannschaft. Spaß hat es in jedem Fall gemacht.

Es war ein tolles Wochenende!





Die Sieger
von Kerteminde

Pfingst-Festival 2009

121 B-Optis

Harald Koglin

Alle können sich noch gut an letztes Jahr erinnern – sommerliche Hitze und überhaupt kein Wind. Es kam keine Wettfahrt zustande.

In diesem Jahr hofften alle, dass sich die Dinge nicht so wiederholen würden. Und alle hatten recht: Schon die ganze Woche hindurch herrschte eine recht windreiche Wetterlage, sodass am Freitag sogar die Empfehlung herausgegeben wurde, auch die Besatzungen der Begleitboote der Wettfahrtleitung sollten Schwimmwesten tragen.

Aber so heftig wurde es dann doch nicht. Wir bekamen ein tolles Segelwetter – mit Wind und ohne Regen. Der VSaW hatte im diesem Jahr nicht die Veranstaltung auszurichten. Da das im Wechsel mit dem PYC geschieht, waren dieses Jahr die Potsdamer 'dran. 121 B-Optis fanden sich an der Linie ein. 3 Wettfahrten konnten am Samstag schon absolviert werden, sodass für den nachfolgenden Sonntag nur noch eine Wettfahrt übrig blieb, die dann auch ganz entspannt bei weniger Wind als am Vortrag abgesegelt wurde.

Besonders hervorheben möchte ich eine junge VSaW-Nachwuchs-Seglerin mit ihrem Opti GER 9270 – Christina Sotelo, die ganz eisern sich am Ende des Feldes aufhielt, aber durch nichts aus der Ruhe zu bringen war und fast jede Wettfahrt zu Ende segelte. Die Einstellung und der ihr anzumerkende Spaß an der Sache waren toll zu beobachten. Da wächst bestimmt ein großes Talent heran ...

Mit der Preisverteilung am Nachmittag wurde dann diese wunderbare Traditionsveranstaltung beendet. Aber Pfingsten ist ja jedes Jahr – und deshalb freut sich alles schon auf das nächste Festival.



Internationale Deutsche Jugend- und Jüngstenmeisterschaften '09 Travemünde

Muri Schröder

Opti-Klasse

Eine Top-15-Platzierung war mein Ziel für meinen diesjährigen Jahreshöhepunkt. Eine nicht einfache Planung, da schulische Verpflichtungen und die Abwesenheit meines Trainers Zizi, der das WM-Team in Brasilien betreut, meine Vorbereitung schwierig gestalteten.

Ich konnte Anfang Juli an einem Vorbereitungstraininglager mit dem Deutschen und Polnischen WM-Team in Kamien-Pomorski, was Zizi und der polnische WM-Coach durchführten, teilnehmen. Danach gab es durch meine Abschlussfahrt und -feier eine Zwangspause. Das Vorbereitungstraining der Berliner fiel in diese Zeit, und so entschieden Zizi, mein Vater und ich, dass ich an einer unmittelbaren Vorbereitung in Travemünde teilnehmen sollte.

Die Grundlagen des Segelns brachte mir mein ehemaliger Trainer Peter aus Dampf bei. Ich habe sehr viel von ihm gelernt und freue mich, dass er mich in der Vorbereitung und zur Meisterschaft so gut betreut hat. Vielen Dank dafür!

Am Dienstag, den 21.07.2009, brachte mich meine Ma nach Travemünde und am Nachmittag begann bei sehr viel Strömung und gutem Wind mein erstes Training. Ich wurde sehr nett in der von Peter betreuten Gruppe aufgenommen, kannte außer Nico Schmidt niemanden, aber das änderte sich schnell. Die Bedingungen waren optimal, um den letzten Schliff sowie nötige Revierkenntnisse zu bekommen. Leider hatten wir am Nachmittag meist Unwetterwarnungen und die Polizei schickte uns an Land.

Am Sonntag, 26.07.2009, begann die Vermessung, und da meine Trainingsgruppe ein bunt gemischter Haufen war, der durch fast alle Bundesländer ging, konnte ich eine Lücke nutzen, um mein Boot und Material problemlos vermessen zu lassen. Somit hatte ich genügend Zeit, um mein Regatta-Equipment zu trimmen und konnte am Montag noch mal aufs Wasser. Mit leichter Anspannung ging es am Dienstag los.

Segeln in 6 Gruppen, das hieß 3 Starts pro Rennen mit ca. 77 Optis, das hieß 3 Starts pro Gruppe. Grün gegen Gelb sollte beginnen. Im ersten Start wollte ich eigentlich nicht sein, aber das Los hat anders entschieden. Letztendlich war die grüne Gruppe für mich ok.

Bei leichten Winden, Strömung und Winddrehern – aber daran sollte man sich vor Travemünde gewöhnen – war Platz 6 ein guter Start. Zweites Rennen, super Start, alles war gut, aber der Wind drehte um 50 Grad und das war Platz 53. Traurig, aber weiter motiviert konzentrierte ich mich auf Start 3. Super Start an der Tonne, nach links, und diesmal passte es,



bis zur letzten Tonne noch auf 1 liegend, und auf Grund einer taktischen Fehlentscheidung fiel ich auf Platz 6 zurück.

Tag zwei war mein Tag. 1. Lauf, linke Seite, alles gut, Platz 4, obwohl ich auch hier hätte gewinnen müssen, einige Grundregeln beherrsche ich wohl noch immer nicht. Im 5. Rennen ging es plötzlich rechts los und ich entschied mich spontan für die rechte Seite. Platz 2 bestätigte die Entscheidung, war aber auch viel Glück dabei. Für das letzte Rennen an dem 2. Tag entschied ich mich wieder für links. Das war die richtige Entscheidung, Start-Ziel-Sieg, ich war happy. Mein Dad meinte, das könnte Platz 1 – 5 in der Gesamtwertung sein.

Was mir dann alles widerfuhr, war unglaublich. An Land als erstes Boot interviewte mich ein Kamerateam, das war sehr aufregend. Dann Austragen und Marvin, der spätere Vizemeister, gratulierte mir zum Platz 1 nach 6 Wettfahrten. Ich glaubte es kaum, aber durch die vielen Glückwünsche und die Tagessiegerehrung durch den Veranstalter wurde es mir immer bewusster. Danke an alle, die sich für mich freuten und mir die Daumen gedrückt haben.

Tag 3 und die Wettervorhersage war Sturm, Gewitter mit Windstärken von 6-8 Bft – oh je. Bei Sonne und schönen 3-4 Bft, damit konnte ich leben, ging es aufs Wasser. Beim Start um 11.00 Uhr wäre die Welt noch in Ordnung gewesen, aber der Wind nahm schnell zu. Die Tonnen konnten nicht fest verankert werden, so dass sich der Start um ca. 1 Stunde verzögerte.

Dann ging es bei 25 Knoten los, Blauer Peter, wieder versuche ich es über links, bin das Leeboot, starte und das Schlauchboot mit der Starttonne bewegt sich auf mich zu. Ich dachte, ich bin Frühstarter, oder habe das Schlauchboot berührt und korrigiere mich. Leider umsonst, kein Einzelrückruf, was nicht zu sehen und zu hören war. Mein Dad ist um Jahre gealtert, da mein Start super war. Bei diesem Wind musste ich sehr kämpfen und ich gab alles, Platz 25 an Tonne 1. Mir passierten keine großen Fehler, ohne Kentern und Volllaufen bei Wind bis zu 38 Knoten, kam ich als 14. ins Ziel, ich war stolz. Bitte rechnet jetzt auch bei Wind mit mir. Der 3. Start an diesem Tag wurde abgebrochen, so war ich auch am dritten Tag auf Platz 1, cool. Die Presse hat sehr nett über mich berichtet, vielen Dank!!!

Am Freitag wurde der abgebrochene Start der letzten Gruppe des Vortages, trotz vieler Proteste und Anträge auf Wiedergutmachung, wiederholt. Das war Finjas Tag, Sieg im Wiederholungslauf und in den nächsten 2 Wettfahrten auch Platz 1. Für mich begann es mit Platz 30, dann 13. und 5., alles war offen, Platz 3 in der Gesamtwertung und super wieder ein Lycra von Marinepool, diesmal mit der 3 auf dem Rücken.

Sonnabend, 01.08.2009, noch eine Wettfahrt war geplant und Platz 1 – 6 war ein Muss, dann würde ich den 3. Platz belegen, Wahnsinn. Mein heimliches Ziel war der Sieg in der Mädchenwertung, Platz 25 würde reichen.

Das letzte Rennen war in jeder Hinsicht ein Krimi. Die Konkurrenz Nils Carstensen und Max Popken belegen Platz 1 und 5, was ich nicht wusste, 2. Start, Finja, Annika und Marvin. An Tonne 2 waren dann Finja 25., Annika 34., Marvin 35., aber das änderte sich noch bis ins Ziel. Mit einem guten Rennen hätte ich auch noch Vizemeister werden können.

Am Ende bin ich insgesamt 5., 4. in der U-14-Wertung und gewinne den Pokal des Besten Mädchens, ich bin sehr glücklich und zufrieden. Herzlichen Glückwunsch an den Sieger Max Hibler, super Titelverteidigung!!!

Vielen Dank an meine Trainer, besonders an Zizi, Peter, Marko und Björn.

Für die Unterstützung bedanke ich mich vor allem bei Ulrike und Gerd Eiermann, Marinepool, Winner, J-Sail, dem VSaW, dem BSV, Anders versichert, Fa. Skiba, Fa. Hamm und natürlich bei meinen Eltern.

Wenn ihr Lust habt, schaut auch mal auf www.muri-opti.de .

420er Klasse

Paul Preuss und
Jonas Kunow (BYC)

Vom 28. Juli bis zum 1. August 2009 fand die Internationale Deutsche Jugendmeisterschaft aller Jugendbootsklassen als Teil der Travemünder Woche statt. Wir reisten schon am 25. Juli gemeinsam mit der „Trainingsgemeinschaft Wannsee“ an, um uns an das Revier und die vorherrschenden Windbedingungen zu gewöhnen und noch etwas die Stimmung der Travemünder Woche zu genießen.

Am ersten Tag wehte der Wind ablandig mit bis zu drei Beaufort. Es war wichtig, die Entwicklung der Wolken zu beachten und den Landeinfluss in seine Überlegungen mit einzubeziehen. Wir segelten konstant Platzierungen unter den „Top 10“ und sicherten uns zwischenzeitlich den 7. Platz in der Tageswertung mit den Einzelplatzierungen zehn, vier und sieben.

Am zweiten Regattatag erwies sich das Slippen als eine komplizierte Angelegenheit, weil es verboten wurde, die Boote über den Strand zu Wasser zu lassen. Ein Chaos, das eigentlich von Navigatoren verhindert werden sollte, blieb aber nicht aus. Nach einem etwas verzögerten Auslaufen erreichten wir gerade noch pünktlich die

Regattabahn „Foxtrott“. Bei schwachem Wind und extremen Drehern von bis zu 180° mussten die Segler mit nicht meisterschaftswürdigen Bedingungen zurecht kommen, wobei Marienkäfer und Schwebfliegen die ohnehin schon angespannten Nerven noch zusätzlich strapazierten. Die Einzelplatzierungen fünf und 22 warfen uns auf den zwölften Platz zurück.

Für den nächsten Tag wurde deutlich mehr Wind vorhergesagt, sodass auch die schwereren Teams auf ihre Chance hoffen konnten. Nach dem Auslaufen frischte es in Böen bis zu 32 Knoten auf, und der Wettfahrtsleiter entschied zum Ärgernis vieler Teams, die Segler unverrichteter Dinge wieder in den Hafen zurückzuschicken.

Am nächsten Tag lief es bei Schwach- bis Mittelwindbedingungen recht gut für uns, und wir konnten mit einem Tagessieg den siebten Gesamtplatz zurückgewinnen.

Für den letzten Wettfahrttag nahmen wir uns vor, mit einem „Top-10-Platz“ die Internationale Deutsche Jugendmeisterschaft abzuschließen. Wir starteten perfekt, kamen als dritter an der Luvtonne an, doch durch extreme Windbedingungen und das Vermischen der Startfelder fielen wir auf einen undankbaren 15. Platz zurück, konnten aber unser Ziel für diese Meisterschaft erreichen und wurden zehnter in der Gesamtwertung von 91 Startern aus ganz Deutschland.



Jugend- und Junioren-Europameisterschaft 2009 am Balaton

Victoria Jurczok und
Josephine Bach

470er Klasse Eine schöne Entschädigung!

Nach unserem misslungenen Medall-Race bei der JWM in Griechenland hatten wir uns gar keine großen Chancen in Ungarn ausgerechnet, obwohl wir wussten, dass die ersten beiden Mädchen aus Griechenland nicht dabei sein würden.

Deswegen gingen wir auch schon sehr gespannt ins Training, was zwei Tage vor den Wettfahrten startete. Die zwei Trainingstage waren vom typischen Flair Ungarns geprägt: Sonne pur, volle Strände, kein Wind und Baden, Baden, Baden. Trotzdem haben wir einige Stündchen mit dem Boot auf dem Wasser verbracht, um das Material zu checken, um unsere Segel einzustellen und um uns natürlich auch selber auf das Revier einstellen zu können. Einen Nachmittag sind wir dann zur neben anliegenden Wakeboard-Anlage gefahren, wo Tim, Lasse, Daniel und Mike ihr Können unter Beweis gestellt haben...mehr oder weniger gut...

Am Montag war dann der erste Wettfahrttag. Unerwartet war morgens gleich Wind, sodass pünktlich um 12 Uhr gestartet werden konnte. Es wurden 2 Rennen bei 2-3 Windstärken gesegelt. Für uns war der erste Tag mit Platz 13 und 8 gut, da man ja nicht vergessen darf, dass die Mädchen mit den Jungs zusammen gestartet sind, was für uns das erste Mal war.

Der Dienstag kündigte sich mit keinem Wind und Startverschiebung an. Vorerst. Um 11 Uhr ging es dann aber raus. Und schon beim Rausfahren bemerkten wir, dass der Wind immer, immer stärker wurde. Am Startschiff angekommen waren es dann mittlerweile schon 16 Knoten. Der Wind war aber nicht beständig, sondern sehr drehend und in der Windstärke schwankend. Für uns lief es unerwartet gut, mit den Plätzen 6, 8 und 5 waren wir nach Tina Lutz das zweitbeste Mädchen und insgesamt 14.

Der Mittwoch war dann dafür wieder nicht so berauschend. Es waren noch extremere Winddrehungen und -schwankungen als am Vortag bei ca. 15 Knoten. Da es nur ein Rennen an diesem Tag gab, war ein 13. Platz ausreichend, um das Goldfleet zu erreichen. Zum Glück waren wir der erste Start, da die zwei anderen Gruppen nach uns nicht mehr ins Ziel gekommen sind, weil der Wind komplett eingeschlafen war und viele dadurch nicht mehr das Zeitlimit schafften. Dadurch haben einige die Qualifikation ins Goldfleet verpasst.

Nun starteten die Fleet-Races, und wir waren mit den An(n)ikas, einer Griechin, einer Niederländerin und eigentlich auch einer Französin im Goldfleet. Jedoch schied die Französin aus, da ihre Schottin krank wurde. Tina, die ja eigentlich vor uns war, hat es durch das Pech vom Vortag nicht mehr in die Goldgruppe geschafft. An diesem Tag haben wir uns einen guten Vorsprung verschaffen können, da wir mit





den ersegelten Plätzen 7 und 5 vor den anderen Mädchen lagen. Die Bedingungen waren jedoch auch wieder ziemlich hart an der Grenze zum Segelbaren, denn nur die erstgestartete Goldgruppe hat 3 Rennen durchbekommen, da bei den anderen Fleets immer kurz vorm Ziel der Wind komplett wegblieb. So ähnlich war es dann bei uns auch im 3. Rennen (das war dann auch unserer Streicher), da fing es plötzlich an aus Eimern zu schütten, und der Wind war völlig weg. Naja, mit Krampf haben wir es dann noch als 23. ins Ziel geschafft.

Am Freitag mussten wir erst einmal bis um 15 Uhr an Land auf Wind warten und haben dann draußen versucht, eine Wettfahrt zu segeln. Und eigentlich können wir uns da glücklich schätzen, dass wir bei 60°-Drehern auf der Kreuz noch als 11. ins Ziel gekommen sind. Dadurch hatten wir zumindest eine Medaille so gut wie in der Tasche. Am nächsten und übernächsten Tag kam kein Wind mehr auf, sodass wir entspannt als einziges Mädchen, dadurch als Siegerinnen, ins Medall-Race gingen, was kurz vor Ende der letzten Startmöglichkeit dann doch noch angepiffen, aber nicht gestartet wurde. Am Abend nach dem Verladen fand dann die Siegerehrung statt, bei der wir und die An(n)ikas als drittes Mädchenteam geehrt und anschließend natürlich ins Wasser geworfen wurden.

Victoria Jurczok und Josephine Bach Berliner Junior-Sportler des Jahres 2009



Bei der Ehrung zur Wahl von Berlin Sportlern des Jahres 2009 am Samstag, 05. Dezember 09 im Hotel Estrel Berlin wurde das 470er Team Victoria Jurczok und Josephine Bach zur Junioren-Mannschaft des Jahres 2009 gewählt.

Baumgarten Holzbau GmbH • Berlin

Baumgarten & Ottrembka



Holzkonstruktionen
Ingenieurbauweise
Klassischer Holzbau

Bau-Modernisierung
Sanierung von Holzkonstruktionen
Fußböden aus Holz und Spanplatten
Holzschutzarbeiten

Dach-Ausbauten

Montage von Leichtwänden mit
Gipskartonplatten
Wärme-Dämmung

Einbau von Fertigfenstern und Türen

baumgarten@berliner-holzbaugmbh.de
www.berliner-holzbaugmbh.de

Wartburgstraße 37
10825 Berlin

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

Tradition seit 1888

Nachdem wir (Preuß/Kunow, Weger/Lechler, Deppe/ Schümann) uns am Gardasee nach windigen Wettfahrten für die J-EM qualifiziert hatten, war es endlich so weit. Nach 13 Stunden Fahrt kamen wir, diese drei Berliner Teams in Balatonfüred am Balaton in Ungarn an. Es waren 30 Grad und kein Wind. Wie wir später feststellten – eine nicht selten anzutreffende Wetterlage. Wir trainierten 4 Tage lang, um uns optimal auf die dort herrschenden Bedingungen einzustellen. Und bis auf eine Gewitterfront blieb der See sehr windarm. Am Montag, den 10. August ging es dann endlich los. Nachdem alle 119 Starter in drei Startgruppen untergebracht waren, segelten wir hinaus.

Doch leider waren die Windbedingungen zu widrig, und es fand nur eine Wettfahrt statt, in der wir einen 10. Platz erreichten.

Am nächsten Tag kam dann endlich der von uns ersehnte Wind - so etwa 4-5 Bft. Es folgte zwar der nicht optimale Start, mit einem 16. Platz, doch die anschließenden 10. und 8. gaben uns wieder Selbstbewusstsein für den folgenden Tag. Und prompt folgten wieder ein 8. und ein 9. Platz, und plötzlich waren wir auf Platz 18 der Gesamtwertung. Doch das eigentlich Vorteilhafte war, dass wir noch keinen Streicher hatten. Das war auch gut so, denn nun kam die Einteilung in die Fleets. 5 Teams aus Deutschland konnten sich für das Gold-Fleet qualifizieren, wir eingeschlossen. An diesem Tag der ersten Rennen im Fleet Gold waren die Bedingungen wieder einmal kaum segelbar und so hatten wir gleich im ersten Lauf eine Wettfahrt, die der Großteil des Teams Germany am liebsten vergessen wollte. Unseren ersten Streicher hatten wir nun. Doch in der zweiten Wettfahrt lief alles wieder rund, und



mein Schotte und ich ersegelten einen 15. Platz. Wir dachten eigentlich, wir würden auf Grund der ersten Tageswettfahrt nach hinten gerutscht sein. Doch als wir auf die Ergebnisliste guckten, waren wir 16. und hatten einen minimalen Abstand zu den Top Ten.

Dadurch waren wir natürlich hoch motiviert, doch das einzige, was wir die nächsten drei vorgesehenen Wettfahrtstagen machten, war – warten und schwitzen. Da hatte sich der Balaton einmal mehr wieder von seiner besten Seite gezeigt. Damit war das genannte Zwischenergebnis auch das Endergebnis.

Im Allgemeinen war die Regatta sehr gut organisiert, und meiner Meinung nach trafen wir auf einen der besten Wettfahrtleiter der 420er-Segelszene, der sich vor allem durch seine Erfahrung mit dem Balaton einen Namen machte.

Ich möchte besonders Jule Lorenz und ihrem Mann für ihre tolle Unterstützung danken, da sie immer die helfenden Hände im Hintergrund waren, die alles viel leichter machten. Ein Dankesgruß auch an unseren Trainer Michael Grasse, der uns optimal vorbereitete zu dieser gelungenen Regatta.

Und natürlich auch ein großes *Dankeschön* an alle anderen, die uns dort hingebracht haben.

Liebe Grüße Paul Preuß und Jonas Kunow
Ger 52232

65 Kinder haben am 22./23. August bei der traditionellen Veranstaltung WannseeKids das erste Mal Kontakt mit dem Segeln erhalten. Mit der Unterstützung der Berliner Morgenpost, der BMW Niederlassung Berlin und der Bootsmesse Hamburg wurde den Kindern unter der Anleitung von 10 Trainern ein unvergessliches Wochenende geboten. Bei einigen Eltern und Kindern wurde das Interesse an einer Fortführung des Segeltrainings geweckt.



NORTH SAILS BERLIN

Udo Pflüger

Rubensstr. 130. 12157 Berlin

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

Fax.: 030 79 78 42 25.

Mail: udo@de.northsails.com

www.northsails.de

Improvement guaranteed **Scientific Sailmaking**

Wentzel-Pokal 2009

Harald Koglin

Der diesjährige Wentzel-Pokal wurde mit nur drei Wettfahrten gewertet, weil eine Wettfahrt mangels Wind abgebrochen werden musste.

Die letzte Runde fand am 29. September statt - allerdings auch bei ziemlich wenig Wind.

Nachdem nach der Wettfahrt der erste Hunger am Buffet gestillt war, und auch alle Pokale eingetroffen waren, konnte die stimmungsvolle Preisverteilung im Jugendhaus über die Bühne gehen.

Was ist der Wentzel?

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

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

Seit 1988 ist der Pokal ein Wanderpreis für den Gesamtsieger der Wettfahrtserie gleichen Namens, die an jeweils vier aufeinander folgenden Dienstagen nach den großen Berliner Sommerferien ausgesegelt wird. Die Wertung erfolgt nach dem Yardstick-System, und die schlechteste Wettfahrt wird gestrichen, wenn alle vier Wettfahrten stattfinden.

Initiiert hat dies der damalige Jugendleiter Prof. Heinrich Schoop.



Jugend



Eiscup der Optimisten-Klasse

Harald Koglin

Auch diese 19. Auflage dieses saisonabschließenden Groß-Events machte ihrem Namen alle Ehre.

Bei winterlich kalten Temperaturen, aber in diesem Jahr ohne Schnee hatten 14 tapfere Sieg-Aspiranten gemeldet und sich am frühen Sonntagmorgen im VSaW eingefunden. Kinder waren nicht am Start. Es dürfen nur die ‚Alten‘ starten: Opti-Eltern, Trainerinnen und Trainer unserer Jugendabteilung sowie alle sonst Interessierten, die aber das 25. Lebensjahr überschritten haben müssen.

Die Boote wurden aufgebaut und die ersten Becher Glühwein oder auch Kinderpunsch geleert. Mit dieser inneren Erwärmung konnte es dann nach der Steuermannsbesprechung auf die Bahn gehen. Obwohl nur zwei Wettfahrten ausgeschrieben waren, kamen dann vier Läufe zustande – bei schwachem Wind und nebelig getrübbtem Sonnenschein.

Als Startschiff fungierte das ‚Lieschen‘, das allerdings seines Peilmastes verlustig gegangen war. Zum Berlin Match Race als Shuttleboot eingesetzt, war der Mast abgebaut und im Angesicht der bevorstehenden Winterpause schon ‚mal eingelagert worden. Jedoch war dies kein Hin-

derungsgrund, nicht für beste Startbedingungen zu sorgen – alle Flaggen wurden vorschriftsmäßig gezeigt. Die Wettfahrtleitung hat nur ziemlich kalte Hände bekommen, weil die Flaggen schlicht hoch gehalten wurden.

Zeitweise interessierte sich auch die Wasserschutzpolizei für dieses Eiscup-Ereignis. Sie kam mit einem ihrer größeren Schiffe vorbei und schaute nach dem Rechten – allerdings ohne Einfluss zu nehmen. Es war ihnen vielleicht auch zu kalt.

Überragende Teilnehmerin war Annika Markmann, die 3 von 4 Wettfahrten souverän für sich entscheiden konnte. Ob es allerdings auch für den Gesamtsieg gereicht hat? Denn, durch die Handikap-Berechnung, die auch das Körpergewicht mit einschloss, war keineswegs sicher, dass Annika den begehrten Pokal gewinnen würde.

Zur Preisverteilung dann wurde die Unsicherheit aufgelöst: Annika gewann auch nach berechneter Zeit vor Vorjahressieger Marko Müller und Kathrin Röhner.

Zum Abschluss hatte das Casino wieder reichlich an leckeren Gerichten vorbereitet, und alle – ob Aktiver oder ‚nur‘ friender Zuschauer – konnten kulinarisch wieder das innere Gleichgewicht herstellen.

Hoffentlich sind im nächsten Jahr zum 20. Eiscup wieder ein paar Hartgesottene mehr am Start.



40 Jahre im VSaW – aus der Sicht eines Nicht-Regattaseglers

Wenn man die 40 Jahre so Revue passieren lässt, dann kommt einem alles so vor, als wäre es gestern gewesen. Dabei ist es nicht 40 Jahre, sondern beinahe 50 Jahre her, dass ich den VSaW zum ersten Mal betrat. Ich hatte damals während des Studiums für 'nen Appel und 'nen Ei eine alte Weser-Jolle erstanden – ganz solide und gesund, Eiche geklinkert. Aber das Rigg! Ein alter Gaffelmast und völlig morsche Segel! Nun lag drüben bei Fritze Hirsch im ‚Wannseeblick‘, wo mein Kahn damals lag, ein alter, aber noch ganz passabler O-Jollenmast herum, der keinem mehr zu gehören schien. Ich brauchte also nur noch ein Segel für eine O-Jolle und machte mich auf den Weg durch Bootshäuser und Vereine – Geld hatte ich keines, um vielleicht irgendwo ein gut erhaltenes, aber möglichst billiges Segel zu ergattern.

So kam ich auch hier in den Club ins Sekretariat zu Frau Isernhagen, damals die gute Seele vom Verein, und schilderte ihr mein Problem. Sie hatte wohl Mitleid mit dem armen Studenten. „Nee“, sagte sie, „also für 'ne O-Jolle habe ich nichts da. Aber die Piraten steigen ja jetzt alle auf Kunststoff um. Ich habe hier ein paar fast neue Baumwollsegel. Wenn Sie die haben wollen, 50 Mark und die sind Ihre.“ Ich war natürlich happy, zog mit meinen wirklich fast neuen Segeln los, sägte von meinem Mast ein Stück ab, brauchte zum ersten Mal in meinem Leben den Satz vom Pythagoras, um den Anschlagpunkt oben für das Fockfall zu finden, und segelte mit dem Schiff noch einige Jahre glücklich und zufrieden. Und es lief gar nicht mal schlecht!

In dem Gespräch mit Frau Isernhagen hatte ich so nebenbei erwähnt, dass ich mich zunächst gar nicht in den Club hinein getraut hätte, weil der doch so ein snobistisches Image hätte. „Na, dann machen Sie sich am besten selbst ein Bild“, sagte sie darauf. „Wir haben nächstes Wochenende Ansegeln, kommen Sie doch einfach mit und urteilen Sie selbst.“ Ich kam also mit, es wurde viel getrunken – übrigens viel mehr als heute – es war sehr lustig und so gar nicht snobistisch. Und seither hielt ich immer Kontakt

zum Club, lernte die Mitglieder näher kennen, war beim An- und Absegeln, bei Festivitäten dabei, und wenn mal ein dritter Mann bei Regatten gebraucht wurde, half ich da aus.

Aber meine Liebe galt mehr dem See-Segeln. Wir hatten uns inzwischen einen Seefahrtkreuzer gekauft, der in Travemünde lag, und da mussten natürlich die entsprechenden Scheine gemacht werden. Denn gleich hinter dem Priwall, wo unser Kahn lag, begann die ‚Zone‘, wie wir damals sagten, und die DDR-Wachboote waren nicht zimperlich, wenn man sich mal in deren ‚Hoheitsgebiet‘ versiegelte. So wurden also die Scheine gemacht, Theorie bei Roald Oeverdieck und die Praxis bei Herrn Jacob auf der alten „Melusine“, einem 30er Jollenkreuzer. Die Prüfungen machten wir dann im Grossen Saal des VSaW. Wir schwitzten alle still vor uns hin, jeder an seinem Tisch, jeder an seiner Seekarte. Und dann gab es eigentlich keinen Grund mehr, wa-



rum ich nicht im VSaW Mitglied werden sollte. Klaus-Dieter Heucke und „Tucke“ Dubrow wurden meine Paten, und so stand meiner Aufnahme nichts mehr im Wege.

Das Segeln in Ost- und Nordsee hat uns jahrelang begeistert: Bornholm, Götakanal, Skagen rund, Helgoland, die westfriesischen Inseln bis nach Holland. Das jetzt zum Festland gehörende ‚Urk‘ haben wir noch als Insel mitten im Ijsselmeer erlebt. Aber uns nervte immer die zeitraubende Fahrerei durch die DDR. Und als ich einmal wegen eines Sextanten und einer Seekarte, auf der natürlich die Mecklenburger Küste drauf war, mehrere Stunden verhört worden war, stand mein Entschluss fest: Travemünde wurde aufgegeben. Wir kauften einen bequemen, familienfreundlichen 1/4-Tonner, den wir hier in den Club legten.



Unsere Liebe zum See-Segeln stillten wir fortan im Mittelmeer. Fast 20 Jahre lang segelten wir in der Jonic, der Ägäis und an der türkischen Südküste. Hier konnten wir unsere Hobbys, die See-Segelei und die Liebe zur Antike, so richtig ausleben. Es ist schon ein eigenartiges Gefühl, in derselben kleinen Bucht vor Ithaka zu ankern, in der Odysseus vor über 3000 Jahren seine Flotte gen Troja versammelt haben soll. Und auf ‚Santorin‘ haben wir Geschichte pur erlebt. Was für eine Gewalt muss der Vulkanausbruch gehabt haben, dessen Flutwelle die Minoische Kultur ausgelöscht hat: das ganze Zentrum der Insel wurde damals so radikal weggesprengt, dass die Felswände fast senkrecht in den Kratersee abfallen. Als wir an dem Mini-Kai direkt unter der ‚Hauptstadt‘ wie üblich mit Heckleinen und

Buganker festmachen wollten – vor 30 Jahren durfte man das noch – da fasste der Anker bei 80 Meter Kette keinen Grund. Und das nur 20 Meter vor dem Kai!

In einem kleinen Hafen auf Korfu lagen wir einmal neben einer Berliner Crew. Wir segelten ein paar Tage zusammen. Und wir haben das auch hier in Berlin öfter wiederholt. Einer von dieser Crew war Bernhard Lehmann, der jetzt ebenfalls schon seit langen Jahren VSaW-Mitglied ist.

Naja, tempi passati! Heute segeln wir nur noch in Berliner Gewässern. Und obwohl man hier fast jeden Schilfhalm beim Vornamen kennt, freue ich mich jedes Jahr wieder auf eine neue Saison. Wir haben jetzt einen kleinen Motorsegler, ein richtig bequemes Altherrenschiff mit der stolzen Yardstickzahl von 128(!), den man auch gut allein segeln kann. Ich gehe nunmehr stramm auf die 80 zu, aber das Segeln und der VSaW machen immer noch riesigen Spaß.



Erinnerungen zum 20. Jahrestag des Mauerfalls

Der Leser unserer Erinnerungen sollte daran denken, dass sich unsere nachstehend geschilderten Erlebnisse zur DDR-Zeit vor der Einheit ereigneten. Damals war durch das langjährige Leben auf der West-Berliner Insel ein gewisser Respekt vor den DDR-Organen entstanden, der uns lehrte, besser nicht aufmüpfig, sondern ruhig und folgsam zu sein. Scherze waren nicht angebracht.

Wer von uns West-Berlinern war nach dem Mauerfall nicht neugierig, wie es wohl hinter der Mauer aussehen würde. Also krochen wir in Kleinglienicke am Böttcherberg durch ein Mauerloch und liefen an den freundlich grüßenden DDR-Wachhabenden vorbei in den Vorort von Babelsberg. Aber zum 24.12.1989 wurde für die West-Berliner auch die Fahrt mit dem Pkw nach Potsdam erlaubt. Wir ließen uns dieses Ereignis nicht entgehen und passierten bereits gegen 9 Uhr die Glienicker Brücke. Die Vorbereitungen für den Heiligen Abend waren uns weniger wichtig. Kurz hinter der Brücke standen die DDR-Organen, die nach einem kurzen Blick in die Ausweise freundlich weiter winkten. Dann kam ein Empfang durch die Potsdamer mit Dixielandmusik, Glühwein und Imbiss. Dankbar kauften wir die angebotenen Stadtpläne.

Als Segler brannte in uns das Interesse, mit dem eigenen Schiff in die neuen Gewässer zu fahren. Ein erster Blick in unsere Landkarten zeigte westlich den uns bekannten Jungferensee, den wir auf West-Berliner Seite schon mehrmals bis zur Glienicker Brücke befahren hatten. Dann folgte die Passage am Schloss Cecilienhof, die Einfahrt in den Sacrow-Paretz-Kanal und eine Einfahrt in den Krampnitzsee. Dann war für uns Segler mit der ‚Spirit 29‘ bei 12 m Masthöhe über Wasser zunächst einmal Schluss. Die Weiterfahrt durch die Glienicker Brücke nach Werder würde erst mit gelegtem Mast unter Maschine möglich sein. Daher war klar: wir befahren den Krampnitzsee. Mit einer Tauchtiefe von 1,7m war für uns die Wassertiefe in den neuen Gewässern bedeutend. Aber unsere Karten zeigten Wassertiefen nur für die West-Berliner Gewässer, die DDR-Gewässer zeigten ein gleich-

mäßiges Blau ohne Tiefenangaben.

Gleich nach dem Kranen am 5. April 1990 wurde der Mast gestellt und das Schiff segelfertig gemacht. Am Ostersonntag 1990 sollte gestartet werden. Um die Unsicherheit der Wassertiefen etwa zu mindern, starteten wir mit dem Pkw zu einer Erkundung rund um den Krampnitzsee. Die Tour führte auf der Straße auf dem Westufer entlang und offenbarte eine Topographie, die beruhigte. Ein leicht abfallendes Gelände auf der östlichen Seite und im nördlichen Teil, dagegen entlang der Einfahrt ein steileres Gelände auf westlicher Seite. Das würden wir bei der Fahrt berücksichtigen. Denn nach Erfahrung setzt sich das Gelände unter Wasser zunächst in der Neigung weiter fort. Wir hätten dann genügend Tiefe am steileren Ufer.

Start früh am Ostersonntag mit unseren VSaW-Freunden Panse. Zur Sicherheit machten wir eine eigene Ausweiskontrolle nach Vorhandensein und Gültigkeitsdauer. Diese Fahrt kam uns wie eine kleine Expedition vor. Wir werden neue Gewässer befahren, neue Landschaften sehen, wie würden uns die DDR-Organen behandeln. Würde man uns als nicht genehmigte Einreisende behandeln mit Verhören und Abweisung?

Bei grauem Himmel und leichtem westlichen Wind legten wir ab. Wir kreuzten durch die Enge an der Pfaueninselstraße und hielten uns weiter auf West-Berliner Seite bis wir auf dem Jungferensee den Kurs Richtung Paretzkanal nahmen. Steuerbord grüßte die Heilandskirche. Wir passierten einen DDR-Wachturm auf der Steuerbordseite, und bald sahen wir das erste Mal backbord den Cecilienhof. Schon näherten wir uns der Grenzanlage Kontrollpunkt Nedlitz. Sie war bereits aus der Ferne leicht zu erkennen und lag gleich hinter der heute als Ausflugslokal bekannten Meierei; dort, wo sich das Fahrwasser verengt. An der linken Landseite befand sich vor der Kontrollstelle eine Werft mit großer Slipanlage, auf der die schnellen stählernen Schnellboote an Land gezogen werden konnten. Nun wurden die Segel geborgen und unter Maschine näherten wir uns vorsichtig, Ausschau haltend,



wie unser Kurs weiter gehen würde. In der Mitte des Fahrwassers sahen wir eine Bojenreihe, die offenbar eine Sperre darstellen sollten. Rechts und links erkannten wir Bollwerke mit einer schmalen Durchfahrt an der jeweiligen Landseite. Die auf Steuerbord steuerten wir an, und wir sahen bereits zwei DDR-Grenzposten, die auf uns warteten. Auf beiden Seiten lagen Wachhäuser der Grenztruppen. Ein großer besetzter Wachturm lag auf der linken Seite. Durch das Bollwerk aus Stahlträgern als künstliche Insel und der befestigten Uferzone ergab sich eine schmale Durchfahrt wie bei einer Schleuse. Das war offenbar der Halte- und Kontrollpunkt für die Berufsschiffahrt. Wir mussten anlegen und unsere Ausweise vorweisen. Aber niemand kam an Bord. Inzwischen konnte ich auf die Anlagen schauen. Links und rechts standen auf dem Ufer weitere kleine Häuschen mit einer Fläche von geschätzt 5x10m. Es gab Fenster, durch die sah man im Inneren meterhohe Maschinenteile, z.B. große Räder. Von beiden Häuschen liefen Stahlrossen von einer Stärke von vielleicht 5 cm ins Wasser in Richtung der Sperrbojen. Wie ich später erfuhr, wurden damit nachts Stahlnetze vom Boden bis zur Wasseroberfläche gehoben, um ein Durchbrechen mit Schiffen oder das Untertauchen der Grenze zu verhindern. Eine große Beleuchtungsanlage würde nachts für sehr helles Licht sorgen. Uns wurde ein freundliches ‚Gute Fahrt‘ gewünscht. Wir starteten erleichtert. Jetzt kam der zweite Teil unserer Expedition.

Wer heute dieses Gelände besucht, wird keine Reste der damaligen Anlagen mehr vorfinden. Nur noch der Wachturm steht auf der linken Seite. Hier hätte eine gute Gelegenheit bestanden, Teile der Anlage zum Gedenken als Museum zu erhalten. Mich beeindruckten die Maschinenanlagen für den Hub der Stahlnetze, die ich später direkt vom Land besichtigte.

Vor dem Paretzkanal sah man links die Kanaleinfahrt, rechts eine Einfahrt, die zum Krampnitzsee führen müsste, und weiter rechts eine weitere Einfahrt, die aber sehr schmal aussah. Wir entschieden uns für die mittlere Einfahrt, und zwar unter Maschine. Am Echolot stieg der Grund bedenklich auf etwa 20-40cm unter Kiel an, und langsam schlichen wir voraus. Nach einer schmalen Einfahrt schwenkte der Wasserweg nach rechts. Überraschend für uns ein offenes Motorboot mit der USA-Flagge an einem See-Villengrundstück. Später erfuhren wir, dass

hier der Sitz der US-Militärmission war. Wir hielten uns entsprechend dem Landgefälle links und erreichten bald den Krampnitzsee. Das Echolot zeigt nun beruhigende 8 m, und es wurde Zeit für einen Umtrunk. Die weitere Fahrt bis zum See-Ende mit Blick auf die russischen Kasernen und auch später zurück war unspektakulär. Am späten Nachmittag legten wieder freudig im Klub an mit der Meinung: wir wären die Ersten mit dieser Fahrt gewesen. Auf der ganzen Fahrt durch die Potsdamer Gewässer sahen wir kein anderes Schiff. Viele Fahrten folgten dann in dieses neue Gebiet. Dieser See war wegen seiner Tiefe und der flachen Einfahrt von der Wasserstraße wie ein Trog isoliert. Ein Wasseraustausch war nur durch Vermischen mit dem Niederschlagswasser mit Überlauf über die flache Einfahrt möglich. So hielt sich die schlechte Wasserqualität aufgrund von Einleitungen noch viele Jahre. Unser verzinkter Anker mit Kette wurde angegriffen und die Oberfläche geschwärzt, was aber glücklicherweise nach Tagen wieder verblasste.

Als dann endlich der Sommer mit seinen warmen Nächten kam, begann auch für uns wieder die Zeit des Übernachtens vor Anker in einer schönen Bucht oder im Parchimkessel auf der westlichen Seite der Pfaueninsel. Der Parchimkessel war für uns durch eine Furt auf West-Berliner Seite unterhalb des Wirtshauses Nikolskoje zu erreichen. Zur Erinnerung muss erwähnt werden, dass die Grenzlinie zu unserer Sicherheit von West-Berliner Seite mit weißen Tonnen und der Aufschrift ‚Grenze‘ markiert war. Dem Überfahren folgte der sofortige Zugriff der DDR-Schnellboote, die überall auf der Lauer lagen. Mit der Benutzung von Schusswaffen musste gerechnet werden. Von der nordöstlichen Seite konnten wir wegen unseres Tiefganges und unter Vermeidung eines Überfahrens der Grenztonnen diesen schönen Liegeplatz nicht erreichen. Man lag zwischen Insel und den weißen Grenztonnen. Bei ablandigem Wind bestand natürlich die Gefahr, nachts unbemerkt in das DDR-Gebiet getrieben zu werden und bei Westwind könnte man im Schilfgürtel der Insel landen. Jetzt nach dem Mauerfall müsste doch alles anders sein. Wir hatten doch bereits ohne Probleme den Krampnitzsee befahren. Daher beschlossen wir, auf der Sacrower Seite zu ankern, um über Nacht zu bleiben. Wir lagen im Päckchen mit der SY Tine. Außer uns lagen vielleicht noch zwei bis

drei andere West-Berliner um uns. Dagegen war die West-Berliner Seite beim dem herrlichen Sommerwetter dicht belegt. Auf der DDR-Seite war Leere. Wir waren dabei, den Kaffeetisch aufzubauen, da erschien ein DDR-Schnellboot. Es kam mit kleiner Fahrt näher und wollte in vielleicht 5 m Abstand auf Steuerbord passieren. Da man zu uns freundlich blickte, fasste ich Mut und rief: „Wollen Sie nicht längsseits auf ein Bier kommen“? Die Antwort: „Das machen wir“. Ein freundlicher Gruß folgte für das Foto. Als sie neben der Spirit festmachten, war ich von der Größe des Schnellbootes überrascht. Man stieg über, begrüßte uns mit Handschlag und sagte, sie wären im Dienst und wir sollten unter Deck gehen. Der Schiffsführer wohnte in Kleinmachnow und stellte sich mit einem Untergebenen vor. Die Mützen wurden abgenommen, und wir prosteten uns zu. In der folgenden Unterhaltung waren nicht nur die Tagesthemen von Bedeutung, sondern auch langjährige Segelerfahrung im Grenzgebiet. Der Schiffsführer drückte eine gewisse Besorgnis über seine berufliche Zukunft aus und berichtete über Ängste der Bevölkerung in Kleinmachnow, denen bewusst war, dass große Teile im westlichen Besitz waren. Wir erzählten von Sorgen, die wir vor unbeabsichtigtem Überfahren der Grenze hatten. Von unruhlichen Beispielen würde es einige geben, wovon der Beschuss mit tödlichem Ausgang das Schlimmste war. Der Schiffsführer wiederum berichtete von Provokationen, die von westlicher Seite ausgingen. Einmal wäre ein kleines Motorboot an der Stelle der früheren Zollstation über die Grenze geschickt worden, um das Verhalten der DDR Grenztruppen zu prüfen. Auf West-Berliner Seite ankerte ein großes Motorboot und man konnte Teleobjektive und Ferngläser sehen. Der Schiffsführer vermutete die Presse als Auftraggeber. Man reagierte gelassen und schickte nur das Boot zurück.

Bevor das Schnellboot ablegte, bat ich, das Boot besichtigen zu dürfen, was mir gestattet wurde. Die Boote waren sehr schnell, wie man immer wieder beobachten konnte. Im Heck war ein Volvomotor eingebaut, der es mit einem Saildrive antrieb. Die Motorbilge schwamm in Öl, und die Maschine hatte wohl noch nie einen Putzlappen gesehen. Es war kein Paradedstück. Als das Schnellboot ablegte, wurde noch ein freundliches Winken ausgetauscht; Für uns West-Berliner ein Vorgang, an den wir früher nie zu

denken gewagt hätten. Fortan waren wir überzeugt, dass für uns die politische Einheit praktisch vollzogen war. Wir ankerten häufig an dieser Stelle.

Bald nach Ostern legten zwei Jollenkreuzer aus Köpenick am Kopfsteig des VSaW an. Natürlich war ein großes Hallo auf beiden Seiten. Das wechselseitige Interesse war auf beiden Seiten groß. Jeder fragte die andere Seite nach irgendwelchen seglerischen Dingen. Stolz präsentierte man uns die Boote. Beide Boote waren tiptop in Ordnung und in einer gewissen Art den westlichen Booten nachempfunden. Viele Ausrüstungsteile waren in eigener Regie erstellt: Klampen, Rellinge etc. waren aus Edelstahl in hervorragendem Eigenbau. Man berichtete, wie herausgerissene Bilder aus westlichen Zeitschriften die Runde machten und als Vorlagen für Eigenbauten dienten, und wie man sah, mit sehr gutem Ergebnis.

Über ein Ereignis rätselte ich lange. Hatte man die Große Breite verlassen und den Kurs westwärts folgend dem früheren Grenzverlauf – gekennzeichnet durch das Bojenfeld – gesetzt, passierte Merkwürdiges mit dem Echolot. Kreuzte ich das Schiff über die Grenzlinie nach rechts auf die DDR Seite, fiel die Anzeige aus. Fuhr ich zurück auf die linke Seite, hatte ich wieder eine Tiefenanzeige. Dieses Verhalten war reproduzierbar. Was war der Grund dieses Phänomens? An ein verlegtes Kabel für Störsignale glaubte ich nicht. Mir kam aber in Erinnerung, dass die DDR-Seite so gut wie nie befahren wurde, da die Grenztruppen sowie die Berufsschiffahrt immer nahe der Küstenlinie fuhren. Auf West-Berliner Seite herrschte jedoch dichter Sportbootverkehr. Dadurch könnte die Schlamm- bildung auf dem Seegrund auf der Westseite bis zur Grenzlinie geringer sein und ein stärkeres Echo liefern als auf der Ostseite. Glücklicherweise wurden die Grenztonnen schnell entfernt und nichts mehr erinnert an diese Zeiten. Für viele ist heute der alte Grenzverlauf unbekannt.

Der heutige Alltag lässt die damalige Zeit verblasen. Diese Erlebnisse sollen daran erinnern.

Lasst uns die jetzige Freizügigkeit genießen.

Putenessen mit Steuermannspreisvergabe

Harald Koglin

Die Clubmitglieder trafen sich am 5. Dezember zu dieser festlichen, einer langen Tradition folgenden Veranstaltung. Wegen der besonders hohen Zahl der Anmeldungen war nicht nur der Große Saal voll besetzt, sondern auch das Terrassen- und das Erkerzimmer waren sehr gut gefüllt.

Andreas Pochhammer begrüßte alle Mitglieder sowie ihre Gäste und stimmte sie auf den schönen Abend ein. Er stellte in seiner kleinen Rede besonders heraus, dass unser Verein alle Mitglieder – sowohl die männlichen als auch besonders die weiblichen – gleichermaßen gerne auf dieser Veranstaltung sieht. Unser Ehrenmitglied Pitt Lutterbeck nahm nun schon zum 61. Mal teil. Andere namhafte Vereine gehen da noch einen anderen Weg und bitten lediglich die Herren zu ähnlichen Treffen.

Bei dezenter Musik, die von einer Pianistin und einer Violinistin – beide aus Lettland und schon lange in Berlin ansässig – zelebriert wurde, konnte dann die Pute verspeist werden – von Familie Hellmann und ihrem Team sehr gut zubereitet.

Vor dem Dessert wurden die besten Seglerinnen und Segler der Saison 2009 geehrt. Anнемике Bayer und Christian Baumgarten überga-

Steuermannspreise 2009

Olympische Boots-Klassen

- | | |
|------------------------|-----------|
| 1. Malte Kamrath Laser | Standard |
| 2. Jan-Jasper Wagner | 470er |
| 3. Ulrike Schümann | Matchrace |

Internationale Klassen

- | | |
|--------------------|------------|
| 1. Markus Wieser | Drachen |
| 2. Achim Kadelbach | Drachen |
| 3. Axel Mertens | Streamline |

Jugend

- | | |
|---------------------|-------|
| 1. Annika Bochmann | 470er |
| 2. Daniel Zepuntke | 470er |
| 3. Victoria Jurczok | 470er |

Optimist

- | | |
|--------------------|--|
| 1. Fabian Graf | |
| 2. Muriel Schröder | |
| 3. Paul Nägele | |

See

- | | |
|---------------------|--|
| 1. Frank Westendorf | |
| 2. Peter Lühr | |

ben die Preise an die Gewinner. Leider waren einige der geehrten nicht anwesend – hatten aber eine verständliche Entschuldigung: Sie waren selbst zu dieser Jahreszeit mit ihren Booten in sonnigeren und wärmeren Gefilden unterwegs, um ihren jeweiligen seglerischen Zielen noch näher zu kommen.



Silvester-Party im Casino des VSaW

Der Verein Seglerhaus am Wannsee und die Familie Hellmann möchten die Mitglieder einladen, mit ihren Freunden in das Jahr 2010 zu feiern.

Vorspeisentrilogie

- Lachstatar auf Avocado-Zucchini-Sockel
- Riesenscampi im Cocosmantel an Mango-Chili-Dip
- Sevruqa Stör Kaviar mit Wachtelei an Salat-baguette mit Hibiscus-Balsamico-Dressing

Suppe

- Klare Steinpilzconsommé mit Gemüsebündchen, Grießnockerln und geschmorten Steinpilzen

Hauptspeisen

1. Zarte Lammkrone an Madeirajus mit gefüllten Champignons an Prinzessböhnchen und Rosmarinkartoffeln
2. Filet vom Flusssaibling an Blattspinat mit Zitronenbuttersoße, feinem Dillgurkengemüse und Kartoffel-Sellerie-Püree
3. Rehkeule in Burgundersoße an gebuttertem Rosenkohl mit Williamsbirne, gefüllt mit Cranberries, Maronen und Mandelbällchen

Dessert

- Eis-Tarte Crème brûlée mit heißen Zimtkirschen, Schokosoße, gerösteten Mandeln und Sahne

Mitternachtsbuffet

- Heringssalat, Krebsfleischsalat, Kesselgulasch, Variation von Hart- und Weichkäse und gefüllte Berliner

Ab 22 Uhr: Livemusik

Um 24 Uhr: Feuerwerk

Preis: pro Person 85 €

Bestellungen bitte an Familie Hellmann:

Tel.: 030 / 805 19 92

E-Mail: casino@vsaw.de



Berlin Marmorhaus

SOCIETY HEALTH & SPA



Genießen Sie über den Dächern Berlins Sport, Spa und Kosmetik einer neuen Dimension. Im traditionsreichen Marmorhaus öffnet der Sporting Club SOCIETY Raum für Training und Entspannung in einzigartigem Ambiente. Mit einem außergewöhnlichen Blick auf Kurfürstendamm und Gedächtniskirche bietet SOCIETY Ihnen Privatsphäre, höchste Individualität und ein Maximum an Fitness und Erholung.

Damit Sie sich in Ihrem Körper rundum wohlfühlen, entwickelt Ihr Personal Coach für Sie maßgeschneiderte Trainingskonzepte und hilft Ihnen bei der effektiven Umsetzung Ihrer persönlichen Ziele. Mit unserem Indoor-Golfsimulator spielen Sie ganzjährig internationale Ryder Cup Plätze wie St. Andrews, oder Valderrama, oder Sie erklimmen steile Alpenpässe mit einem ausgewählten Indoor-Cycling-Programm.

Das Day Spa verwöhnt Sie mit Treatments der Marke LINDEN LEAVES aus der reichhaltigen Natur Neuseelands. Modernste Technik der Kosmetik eröffnet neue Horizonte der körperbewussten Beauty-Behandlung. Anschließend lädt der Wellnessbereich unter gläserner Pyramide zum Entspannen und Regenerieren in stilvoller Umgebung ein. Lassen Sie sich sowohl in der Sauna, im Dampfbad als auch auf der entspannenden AlphaSphere in eine Stätte des Wohlbefindens und der inneren Ruhe entführen.

Werden Sie Teil der Community des SOCIETY Health & Spa Clubs und profitieren Sie von individueller Betreuung, einzigartiger Atmosphäre und ausgewählten Leistungen wie Handtuch- und Bademantel-service sowie einer Auswahl an freien Getränken.

SOCIETY HEALTH & SPA

★ ★ ★ ★ ★ EXECUTIVE SPORTING CLUB

Kurfürstendamm 236, 10719 Berlin, Telefon 030.88 00 14 04, Fax 030.88 00 14 05
berlin@society-health-spa.de, www.society-health-spa.de



BMW
Niederlassung
Berlin



www.bmw-berlin.de

Freude am Fahren

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

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

DER NEUE BMW 5er GRAN TURISMO. DER ERSTE SEINER ART.

BMW EfficientDynamics

Weniger Verbrauch. Mehr Fahrfreude.



Hauptbetrieb
Hüttenstraße 50
10553 Berlin-Tiergarten
Tel. 030-34983-1500

Filiale Weißensee
Gehringstraße 20
13088 Berlin
Tel. 030-34983-2119

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

BMW Kurfürstendamm
Kurfürstendamm 31
10719 Berlin
Tel. 030-34983-4100

BMW Niederlassung Berlin

www.bmw-berlin.de