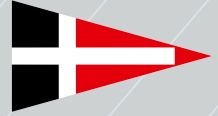


Verein
Seglerhaus
am
Wannsee
1867



VSaW Seglerhaus-Brief 2016/1



„Miteinander.“



„Mitprofitieren.“



„Miterleben.“

Mit Vergnügen!
Als Mitglied der
Berliner Volksbank.

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

Werden Sie Mitglied!

Spüren Sie das Miteinander einer starken Gemeinschaft, nehmen Sie exklusive Vorteilsangebote in Anspruch und erleben Sie besondere Sport- und Kulturevents hautnah. Erfahren Sie mehr über unser einzigartiges „Miteinander. Mitprofitieren. Miterleben.“

PrivateBankingCenter Roseneck
Hohenzollerndamm 95, 14199 Berlin, Tel.: 030 3063-5003
www.berliner-volksbank.de



Berliner
Volksbank

Liebe Clubmitglieder!



Die Kieler Woche 2016 liegt unmittelbar hinter uns. Wie seit Jahrzehnten gehörte der VSaW auch in diesem Jahr, zusammen mit dem Kieler Yacht-Club, dem Norddeutschen Regattaverein und dem Hamburger Segel-Club, zu den vier Clubs, die letztendlich für die nach wie vor größte Segelveranstaltung Deutschlands in der Verantwortung stehen.

Dieser wurden wir auch 2016 gerecht, indem wir Wettfahrtleitungen und Helfer zur Verfügung stellten. Darüber war ein kleines Jubiläum zu begehen. Zum zehnten Mal gab es das „VSaW-Zelt“ als Begegnungsstätte für Aktive, Freunde und Förderer, Gäste und Mitglieder unseres Vereins – eine Idee, die mittlerweile für uns zur Institution in der Kieler Woche geworden ist. Allen, die in den letzten zehn Jahren daran mitgearbeitet haben, dass es so geworden ist, möchte ich an dieser Stelle meinen herzlichen Dank aussprechen.

Aktuell sind wir mitten in einer Saison, deren Höhepunkt ohne Zweifel die olympischen Regatten im August in Rio de Janeiro sein wer-

den. Die Terrasse unseres schönen Clubhauses reichte am 1. Juni gerade so aus, um die vielen Ehrengäste, Gäste, Verwandte und Freunde der Starter bei den olympischen Regatten zu Fuß des Zuckerhutes aufzunehmen.

Herzliche Grußworte, verbunden mit den besten Wünschen, in Rio erfolgreich zu sein, übermittelte Staatssekretär Andreas Statzkowski von der Senatsverwaltung für Inneres und Sport. Sehr emotional verabschiedete Ulrike Schumann dann die Rio-Starter. In bewegenden Worten erinnerte sie sich an 2008, als sie an gleicher Stelle zu den Spielen in Peking verabschiedet wurde, an die Einmaligkeit und den Stellenwert eines Olympiastartes, an den Unterschied zu einer WM- oder EM-Teilnahme.

Voller Stolz können wir feststellen, dass nach 2008 und 2012 auch in Rio 2016 mit **Annika Bochmann/Marlene Steinherr** im 470er und **Victoria Jurczok/Anika Lorenz** im 49er FX wiederum zwei Teams aus dem VSaW die deutschen Farben vertreten werden. Im Namen aller Mitglieder wünsche ich unseren

Damen und darüber hinaus dem gesamten deutschen Team die Erfolge, die sie sich als Ziel gesteckt hatten, als sie das „Unternehmen Olympia“ angingen.

Letztlich möchte ich den Blick auf nächste Jahr lenken. Dann ist es 150 Jahre her, seit unsere Vorfahren sich zusammentaten und den heutigen Verein Seglerhaus am Wannsee aus der Taufe hoben. Denen, die schon geraume Zeit hinter den Kulissen wirken, um diesem besonderen Jubiläum den ihm zukommenden Rahmen zu schaffen, sei hier und heute bereits herzlich gedankt.

Von dieser Stelle allen Mitgliedern einen erfolgreichen Verlauf der weiteren Saison 2016!



Mit herzlichen Grüßen
Ihr
Dr. Andreas Pochhammer



PRIMA Unternehmensgruppe



LEBEN (WIE) IM URLAUB

- 67 EXKLUSIVE
EIGENTUMSWOHNUNGEN
IN NEURUPPIN
DIREKT AM RUPPINER SEE

- TERRASSEN, RESTAURANT,
CAFE, LOBBY, MARINA MIT
BOOTSLIEGEPLÄTZEN

- BEZUGSFERTIG ENDE 2016

www.prima-gruppe.com

Vorwort	1	WANNSEEATEN	
Aktuelles		WANNSEEATEN in Kienbaum	68
Regattatermine 2016	4	65 Trofeo Ciutat de Palma	69
Termine Verein 2016	5	5. ISAF Youth World Championship	70
Impressum	6	420er – Katalanische Meisterschaft	71
Neuaufnahmen	7	XXVII Trofeu Vila de Palamós	72
VSaW-News:		Athletik-Pokal des BSV	72
Olympia	8	Ski-Langlauf im Erzgebirge	73
Ehrungen und Auszeichnungen	10	420er Spanische Meisterschaft	74
Segel-Bundesliga	12	Trainingslager Slowenien	75
Neues Gesicht auf der Werft	13	Laser Youth Easter Meeting	76
Neues Gesicht im Sekretariat	13	29er Trainingslager und Euro-Cup	77
150 Jahre VSaW	14	Jüngstenscheinprüfung	78
SailNow! Die Mietinitiative des VSaW	16	Laser Europa Cup	79
Die Hafenmeister melden sich zu Wort	22	Laser-Regatta Seddinsee	79
		Hugo-Bräuer-Gedächtnispreis	80
Regattasegeln		Opti Pfingst Festival	81
Weltmeisterschaften	24	YES – Young Europeans Sailing	82
Europameisterschaften	30	Clubgeschehen	
Star-Klasse	33	Das Putenessen	84
Drachen-Klasse	36	Sailing Conductors	84
Lina Rixgens: Vorbereitung auf das Mini Transat 2017	39	Neujahrsempfang 2016	85
		Frühjahrs-Fete im Seglerhaus	85
Fahrtensegeln		Thanksgiving im Seglerhaus	86
Peter Lühr:		Seglerhaus-Konzert 2016	86
Reisetagebuch der SY „Freya“ 2015	43	Mitgliederversammlung	87
Gisela Müller-Plath		WANNSEEATEN-Stiftung	88
Mein Sommer mit Mary Read	54		
Harald Koglin:			
Im April auf der Nordsee	64		

Regattatermine 2016



Aktuelles

7. Yardstick Fr., 1. Juli **LN 3**

Edelholz-Regatta und **Enoshima-Cup**
Fr., 8. – So., 10. Juli

8. Yardstick Fr., 15. Juli

Clubmeisterschaft
Fr., 15. + Sa., 16. Juli

WENTZEL-Pokal
Do., 21. Juli

9. Yardstick Fr., 22. Juli

10. Yardstick Fr., 29. Juli **LN 4**

11. Yardstick Fr., 12. August

Segel-Bundesliga
Fr., 19. – So., 21. August

12. Yardstick Fr., 26. August **LN 5**

Junioren Segel-Liga
Sa., 27. + So., 28. August

13. Yardstick Fr., 2. September

Commodore-Cup
Sa., 3. September

14. Yardstick Fr., 9. September

15. Yardstick + Siegerehrung **LN 6**
Fr., 16. September

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

BM Drachen, Raubritter-Pokal u.a.
Fr., 23. – So., 25. September

Lawuse-Preis Do., 6. + Fr., 7. Oktober

Soling German Open
Fr., 7. – So., 9. Oktober

West/Ost-Preis
Sa., 8. + So., 9. Oktober

26. Opti Eis-Cup
So., 13. November

LN: Lake Night

6 Ferienwettfahrten, immer mittwochs:
27. Juli
3. August
10. August
17. August
24. August
31. August

Ferienwettfahrten 2016

Stand: 1. 6. 2016. Änderungen vorbehalten.

Der VSaW dankt seinen Sponsoren und Service-Partnern:



Termine Verein 2016



Aktuelles

Sommerfest PYC/VSaW
Sa., 16. Juli

Herbstfete
Sa., 12. November

**WANNSEEATEN
Weihnachtsfeier**
So., 11. Dezember

Wannsee in Flammen
Fr., 16. + Sa., 17. September

Bußtagsversammlung
Mi., 16. November
19.00 Uhr

Silvester-Party
Sa., 31. Dezember

**Jahresausklang mit
Olympiateilnehmern**
Sa., 5. + So., 6. November

Gartenzweg (Skatrunde)
Fr., 18. November
19.00 Uhr

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

Putenessen
Sa., 3. Dezember

**Noch 4 Lake Nights,
immer freitags:**

- 1. Juli
- 26. August
- 29. Juli
- 16. September

**Lake
Nights
2016**

**5 Kaminabende,
immer mittwochs:**

- 5. Okt.
- 2. Nov.
- 7. Dez.
- 19. Okt.
- 9. Nov.

**Kamin-
abende
2016**

Stand: 1. 6. 2016. Änderungen vorbehalten.



Verein Seglerhaus am Wannsee e.V.

Am Großen Wannsee 22-26, 14109 Berlin

DSV-Nr.: B-044

www.vsaw.de

www.facebook.com/vsaw.berlin

Vorstand:

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

Ältestenrat:

Annemieke Bayer	Vorsitzende
-----------------	-------------

Sekretariat:

Frank Butzmann
Halina Howitz
Tel.: 030/805 20 06 Fax: 030/805 11 56
vsaw@vsaw.de

Öffnungszeiten des Büros:

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

Medien-Obmann:

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

Bankverbindungen:

Berliner Volksbank

IBAN: DE39 1009 0000 2304 9530 07
BIC: BEVODEBB

Konto für Regatten und Veranstaltungen:

Berliner Volksbank

IBAN: DE63 1009 0000 1867 0000 00
BIC: BEVODEBB

Konten der Jugendabteilung:

Berliner Volksbank

IBAN: DE92 1009 0000 2304 9530 23
BIC: BEVODEBB

Konto der WANNSEEATEN-Stiftung Berlin:

Berliner Sparkasse / Landesbank Berlin AG

IBAN: DE53 1005 0000 6016 0761 61
BIC: BELADEBE

Zweck: *Zustiftung in den Stiftungsstock*

Ressorts:

Werft:

Georg Kierspel Tel.: 030/805 94 98
werft@vsaw.de

Hafenmeister:

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

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

hafenmeister@vsaw.de

Jugendtrainer:

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

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

Alexander Bilke Tel.: 030/80 60 26 67
alexander.bilke@vsaw.de

Geselligkeitskommission:

Franziska Pochhammer, Constanze von Kettler
geselligkeit@vsaw.de

Club-Restaurant im Verein Seglerhaus am Wannsee:

Lauri und Angelo Geiseler

Tel.: 030/805 19 92
club-restaurant@vsaw.de Fax: 030/805 93 76

Hausmeister:

Ehepaar Shah Tel.: 030/805 57 77

Verbände:

Deutscher Segler-Verband:

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

Berliner Segler-Verband e.V.:

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

Impressum:

Redaktion: Harald Koglin

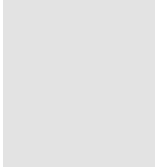
Gestaltung: Pusch Grafik Design

Titelbild: © Wulff Kaethner

Druck: Laserline Berlin

Der Ältestenrat hat die folgenden Damen und Herren aufgenommen:

am 9. Dezember 2015



Klaus Strohbücker
Familienmitglied
Paten:
Stefan Friese und
Daniel Diesing



Mareike Lechner
Außerordentliches Mitglied
Paten:
Dr. Andreas Pochhammer
und
Constanze v. Kettler



Jana Franke
Familienmitglied
Paten:
Daniel Diesing und
Günter Kring

am 13. April 2016



Martin Fahr
Außerordentliches Mitglied
Paten:
Bernd Schreiber und
Andreas Gomoll



Frank Wittmer
Außerordentliches Mitglied
Paten:
Ulrich Setzermann und tba
(wird umgehend beigebracht)



Andreas Roquette
Außerordentliches Mitglied
Paten:
Andreas Schlitter und tba
(wird umgehend beigebracht)

Wir trauern um:

Manfred Wernicke
verstorben am 19. April 2016
im Alter von 85 Jahren
Mitglied seit 1998

Gerhard Elsner
verstorben am 2. Dezember 2015 im
Alter von 91 Jahren
Mitglied seit 1951

Olympia in Rio rief ganz laut...

Für unsere beiden Damencrews war es ein aufregendes Frühjahr, weil die Olympischen Spiele so sehr lockten ...

Vor Palma de Mallorca ging es Ende März für die 49erFX bei der „Princesa Sofia“ um die finale Qualifikation für die Teilnahme an den Spielen im Sommer in Rio.

Victoria Jurczok und Anika Lorenz führten zwar vor Beginn die Quali-Liste an, aber entschieden wird das im Allgemeinen erst, wenn alle Wettfahrten gesegelt sind.

Nun, keine Regel ohne Ausnahme: Schon vor dem Medal-Race war die Entscheidung gefallen: Vicky und Anika hatten sich für Rio qualifiziert. Und als krönenden Abschluss gewannen sie am Ende auch noch das Medal-Race selbst.

Für **Annika Bochmann und Marlene Steinherr** ging es erst eine Woche später ums Ganze. Bei der „Princesa“ hielten sie sich zurück und schonten sich und das Material, aber bei der Eu-

ropameisterschaft der 470er-Klasse eine Woche später an selber Stelle haben dann auch sie mit ihrem „Christian“ den letzten Schritt für die endgültige Qualifikation für Rio 2016 getan.

Und auch wenn das Ergebnis in Palma nicht ganz den Erwartungen entsprach, wichtig war und ist, dass sie sich für die Olympischen Spiele im Sommer qualifiziert haben. Und dies ist umso toller, wenn man bedenkt, unter welchen unglücklichen Bedingungen die Kampagne der beiden gestartet worden war. Aber das ist jetzt vergessen.

Beide Teams wurden dann auch folgerichtig Anfang Mai vom Deutschen Segler-Verband dem DOSB (Deutscher Olympischer Sportbund) für die deutsche Olympiamannschaft vorgeschlagen und nominiert. Am 4. Juni sind die Mädels bei uns im Verein quasi auf die Zielkreuz nach Rio gebracht worden. Unser Vorstand mit **Dr. Andreas Pochhammer** und **Ulrike Schümann**





wünschte ihnen vor einer Vielzahl von Mitgliedern all das Glück, das notwendig ist, um letztlich den Wirklichkeit gewordenen Traum – nämlich die Teilnahme an den Spielen, auch mit dem ersehnten Erfolg, einer Medaille für alle – abzuschließen.

Wir sind unglaublich stolz auf die Vier und drücken ihnen ganz fest die Daumen für Rio.

Unser Partner Audi-Berlin hatte für die Mädels eine besondere Überraschung parat. Sie dürfen nach den Spielen jeweils einen Audi A3 vier Monate lang kostenlos nutzen. Wenn das nicht ein zusätzlicher Anreiz ist ... ?

Aber nicht nur unsere Vier waren abends da. Über Tag schon wurden auf einem Medientag bei uns im Verein alle zehn nominierten deutschen Athleten gebührend gefeiert. Hier noch einmal die Namen, die für Deutschland segeln:

470er Frauen:

Annika Bochmann / Marlene Steinherr

470er Männer:

Ferdinand Gerz / Oliver Szymanski

49er Männer: Erik Heil / Thomas Plößel

49er FX Frauen: Victoria Jurczok / Anika Lorenz

Laser Standard Männer: Philipp Buhl

RS:X Surfboard Männer: Toni Wilhelm

Gunter Persiehl – als Kommodore im NRW und im STG eV berichtete er über die Entstehungsgeschichte des Sailing Team Germany – und Winfried Wolf – Vorsitzender des Berliner Segler-Verbandes; er verwies mit Stolz auf die Tatsache, dass mit Oliver, Erik und Thomas noch drei weitere Segler aus Berliner Vereinen stammen – hatten für alle jeweils einen kleinen Talisman mitgebracht, der den Athleten unter großem Beifall der Anwesenden überreicht wurde.

Rio, wir kommen jetzt ...



Ehrungen und Auszeichnungen

Julia Büsselberg

Berlins Nachwuchssportlerin des Jahres 2015

Julia Büsselberg wurde im Januar im Blue-max-Theater in Berlin-Tiergarten vor über 200 Gästen auf der Ehrung „Talente des Berliner Spitzensports 2015“ zu Berlins Nachwuchssportlerin des Jahres 2015 gekürt.

Die Wertung bestand zu 50% aus der Abstimmung einer Jury und zu 50% aus den über das Internet abgegebenen Stimmen.

Es war ein sehr schönes Event mit etwas Show, der Ehrung der Sportler/innen sowie mit anschließendem Büffet.

Julia war bei zahlreichen Reportern gefragt, denen sie gern und inzwischen mit zunehmender Routine Rede und Antwort stand.



Berlins Sportler des Jahres 2015

Lena Schöneborn (Moderner Fünfkampf), Arthur Abraham (Boxen), die Reinickendorfer Füchse (Mannschaft) und Pal Dardai (Trainer) sind Berlins Sportler des Jahres 2015.

Und auch **Julia Büsselberg** ist anlässlich der Berliner Champions-Gala vor 2.200 Gästen im ESTREL Festival Center als Juniorsportlerin des Jahres 2015 ausgezeichnet worden.

Ehrgast im SVSt

Mitte März hatte der Segler-Verein Stössensee (SVSt) Frau Dr. Melanie Aalburg für ihre überragenden sportlichen Leistungen und Verdienste um den Segelsport geehrt. Die Leidenschaft von Dr. Melanie Aalburg sind Hochsee-Regatten. Erst kürzlich hatte sie die Zulassung zur ersten Regattaschifferin der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen e.V.“ geschafft. Als Ehrengäste waren **Julia Büsselberg**, Weltmeisterin Laser 4.7 Girls U16, und der 85-jährige Uwe Woite, 6-facher Deutscher Meister und 7-facher Europameister in der O-Jolle, geladen. Die Laudatio hielt Erich Danker.

Annemieke Bayer-de-Smit präsentierte einen Vortrag über Frauen im Leistungssport.



German Offshore Award

Markus Wieser nahm im Februar in Hamburg den „German Offshore Award“ als Mitglied der Crew der MOMO – einer Maxi 72 – von Eigner Dieter Schön entgegen. Markus ist der Taktiker in dieser international besetzten Mannschaft.



© constanze von kettler

Aktuelles

Fahrtensegelwettbewerbe

Für ihre Reisen auf See in 2015 wurden wieder bekannte Namen sowohl von der Kreuzerabteilung des DSV als auch vom BSV ausgezeichnet:

Peter Lühr und Jytte Sjoldt gewannen eine **Gold-Medaille „Hochsee“** und gleichzeitig den Age-Nissen-Preis für ihre Reise mit der FREYA über die Nordsee und die Irische See nach Lymington.

Karin und Peter Schmidt gewannen eine **Silber-Medaille „See“** für ihren Sommertörn nach Schweden mit der DIVA.

Frau Prof. Gisela Müller-Plath gewann eine **Bronze-Medaille „See“** für ihren Ost-seetörn mit der MARY READ, der über die südschwedische Küste und rund Fünen führte.

Bitte lesen Sie die Berichte der Skipper im Bereich „Fahrtensegeln“ des Seglerhaus-Briefs nach.



Segel-Bundesliga 2016

Toller Saisonauftakt für das Bundesligatteam des VSaW:

Beim Münchner Yacht-Club am Starnberger See trafen Ende April die jeweils 18 Vereine der 1. und 2. Bundesliga erstmals in dieser Saison aufeinander; mit dabei waren **Malte Kamrath** (Steuermann), **Tim Elsner** (Taktik), **Jens Steinborn** und **Julian Bergemann** (beide Vorschiff).

Wechselnde Bedingungen – Flaute, Wind, Kälte, und dann doch Frühling – machten es den Teams an den 3 Tagen nicht gerade leicht.

Letztlich konnten 13 Flights gesegelt werden. Haarscharf verpasste unser Team das Podium. Punktgleich mit dem Dritten musste es mit dem 4. Platz zufrieden sein.

Noch besser lief es am letzten Mai-Wochenende. Konstanz am Bodensee war Mittelpunkt der Bundesliga-Segelwelt beim 2. Event. Nach dem schon guten Abschneiden in Starnberg haben die Vier noch eines drauf gesetzt. Dabei war Segeln im Schneckentempo angesagt. In 13 schwierigen Rennen konnten nur die Teams punkten, die Ruhe bewahrten und das Gespür für den richtigen Moment hatten.

Und dazu gehörten unsere Jungs. Malte, Tim, Jens und Julian ließen sich nicht aus der besagten Ruhe bringen und belegten hinter dem DTYC aus Tutzing den 2. Platz.

Damit schoben sie sich auch in der Gesamtwertung auf Platz 2 vor.

Das verspricht viel für die nächsten Events; im Juli zur Travemünder Woche trifft man sich wieder.



Sponsored by



Seit Januar: Neuer Chef auf der Werft

Offiziell seit Januar 2016 ist **Georg Jan Kierspel** der verantwortliche Leiter unserer Werft, war aber schon mit den herbstlichen Aufslipparbeiten betraut, die er zur allgemeinen Zufriedenheit unter Mithilfe engagierter Mitglieder betreute.

Georg J. Kierspel ist ein Vollblutsegler, der vom Windsurfen über das Jollensegeln zu den Dickschiffen gefunden und sich auch beruflich dem Segelsport in verschiedenen Facetten verschrieben hat. Dazu gehört die aktive Betreuung von Booten verschiedener Klassiker-Generationen.

Für die Werftleitung bringt er umfangreiche Erfahrung aus einem ähnlich aufgestellten Betrieb in Potsdam mit.



Seit Mai: Ein neues Gesicht im Sekretariat

Einer neuen beruflichen Herausforderung möchte sich Heike von Emden stellen. Sie hat nach 8 Jahren das Team des Sekretariats verlassen. Wir danken ihr für die tolle Arbeit in dieser Zeit und wünschen für ihren neuen Wirkungskreis von Herzen alles Gute.

Neues Gesicht im Sekretariat ist **Halina Howitz**. Sie kommt aus dem Tourismus-Umfeld, wo sie über die letzten 15 Jahre zwei Jahre als Assistentin der Geschäftsführung gearbeitet hat, bevor sie für 8 Jahre die Marketingleitung eines in dieser Branche aktiven Unternehmens übernommen hat und dort auch das Sekretariat mit verantwortete. Des Weiteren war sie sehr oft als Reiseleitung unterwegs, insbesondere auf großen und kleinen Kreuzfahrtschiffen. Die Arbeit mit und für Menschen macht ihr großen Spaß. Sie ist gern draußen, im Sommer sehr viel auf Open-Air-Konzerten und hat eine große Schwäche für Geschichte.

Sie freut sich sehr auf alle großen und kleinen Aufgaben bei uns im VSaW, das ein oder andere Problemchen und ein tolles Miteinander.

Wir heißen sie im und als Team herzlich willkommen.



150 Jahre VSaW: „Zukunft ist gelebte Herkunft“

Das Seglerhaus wurde 1867 als **Gesellschaft der vereinigten Segler der Unterhavel** gegründet. Die gesamte Historie ab dieser Zeit bis zur Umbenennung bzw. Umgründung 1880/81 in **Verein Seglerhaus am Wannsee** wurde in vielfach zitierten, bisher aber unauffindbaren **LOG-BÜCHERN** aufgezeichnet.

Archive, Publikationen und Dokumente wurden bis heute ohne Erfolg durchforstet. Suchappelle an Mitglieder und Dritte für Hinweise auf diesen literarischen Schatz scheiterten. Aber die Hoffnung, ihn wieder zu entdecken, bleibt.

Dennoch oder gerade aus diesem Grund haben wir in diesem Jahr – und dies gleichzeitig zur Einstimmung auf unser 150-jähriges Jubiläum in 2017 – die damalige LOGBUCH-Tradition aufgenommen; der bald wöchentlich erscheinende Newsletter wird ab diesem Jahr als „VSaW-Logbuch 2016“ mit durchgehend nummerierten Blättern fortgeführt und informiert Mitglieder, Freunde und Interessenten des Seglerhauses sowohl digital und als auch mit einem Printprodukt über alle sportlichen und gesellschaftlichen Vereinsaktivitäten.

Über die damaligen Logbücher hinaus suchen wir weiter – auch bisher erfolglos – nachstehende Unterlagen und Informationen:

- Schenkungsurkunde für die „Royal Louise“ an den VSaW von Kaiser Wilhelm II, die er 1921 oder 1922 aus seinem holländischen Exil in Doorn an den Verein geschickt hat.
- Genehmigung aus 1926 zur Verschrottung der ersten „Royal Louise“.
- Informationen über die Stiftung Huldshinski, die als Stiftungszweck die Förderung des Segelsports im VSaW definierte.
- Fotos, den Verein betreffend, aus der Zeit vor 1914.
- Fotos aus der frühen Zeit des WANNSEEA-TEN-Clubs, der 1916 für Jugend im VSaW ins Leben gerufen wurde.

Sollten Sie Hinweise über den Verbleib der LOGBÜCHER und/oder zu den zusätzlich genannten Punkten haben, bitten wir eindringlich, sich mit dem Sekretariat des Vereins in Verbindung zu setzen.

Weitere Suchanfragen werden zu gegebener Zeit folgen.

Alle diese Informationen benötigen wir für eine Festschrift, die unter Federführung von **Rolf Bähr** entsteht. Für die Titelfindung dieser Festschrift hat Rolf für die drei besten Ideen Geldpreise ausgelobt.

Für das Jubiläumsjahr steht folgender Terminplan fest:

- **22.04.2017:** Offizielles Ansegeln des BSV gemeinsam mit dem fast gleichaltrigen Berliner Yacht-Club auf dem Gelände des BYC. Dazu werden unsere Mitglieder noch separat gebeten, sich an der Ausrichtung der Feier helfend zu beteiligen.

- **15.07.2017:** Großes Jubiläumsfest (statt des Sommerfestes und ohne PYC) mit einer Jubiläumsregatta. Auf dem historischen Kurs der Unterhavel einschließlich des Wannsees, der vor 143 Jahren seine erste Segelregatta erlebte, werden Segelyachten aus dem vergangenen Jahrhundert gegen solche aus unserer Zeit mit zeitlich versetztem (handicap) Start kämpfen, um der Öffentlichkeit, aber auch allen aktiven Seglern die Entwicklung und die Unterschiede im Handling der Boote, ihrer Bauweise und Besegelung sowie vor allem in ihrer Geschwindigkeit zu demonstrieren.



Eingeladen sind alle Yacht- und Jolleneigner historischer Schiffe aus Nah und Fern mit Booten, die vor Ende des 2. Weltkriegs gebaut worden sind. Diese werden von modernen olympischen Booten (49er, Nacra 17) „gejagt“: Wer wird wohl der Sieger sein? Es geht um die Jubiläumspokale des VSaW 2017.

- **19.– 27.08.2017:**
IDM der Finn Dinghy
- **29.09.– 03.10.2017:**
IDM der Laser
- **13.10.2017:**
Gründungsfest mit den Mitgliedern

Zur Mit-Finanzierung der Veranstaltungen im Jubiläumsjahr und der Festschrift hat die Mitgliederversammlung Anfang April 2016 eine Umlage von 150 Euro pro Mitglied beschlossen. Ausgenommen wurden Jugendliche, Junioren und Ehrenmitglieder. Familienmitglieder werden mit 100,- Euro belastet. Der Betrag wird mit der Beitragsrechnung 2017 erhoben.

Das Jahr 2017 ist schneller da als viele glauben. Insofern sind wir dankbar, dass sich Mitglieder in verschiedenen Arbeitsgruppen engagieren, um unserem Verein ein würdiges Jubiläumsjahr zu beschern. Über Änderungen und Ergänzungen des bisher erläuterten werden wir Sie auf den bekannten Medienkanälen auf dem Laufenden halten.

Und an dieser Stelle zum Schluss sei auf ein kleines Rätsel hingewiesen:

Auf dem unten abgebildeten Bild von **Prof. Max Koch**, das um die Wende vom 19. auf das 20. Jahrhundert herum entstanden ist, befindet sich ein Fehler.

Wer diesen findet, meldet ihn am besten per Mail an seglerhausbrief@vsaw.de oder an das Sekretariat.

Die Reihenfolge des Eingangs entscheidet über den Sieger, der eine kleine Anerkennung für seine Teilnahme an der Rätselfrage erhält.



VSaW SailNow! Hier noch einmal alles Wichtige

Einfach nur aufsteigen und lossegeln? So einfach ist das Segeln mit SailNow!, der Miet-Initiative des VSaW.

Es stehen den Mitgliedern vier segelfertige, nach dem Austausch nagelneue J70 zur Verfügung, die nach den jeweiligen Bedürfnissen gebucht werden können. Dazu wurden drei verschiedene Nutzermodelle entwickelt, um allen individuellen Ansprüchen gerecht zu werden:

Sie wollen erstmal nur reinschnuppern in die sportliche J70 oder wissen nicht, wie oft Sie in diesem Jahr tatsächlich Zeit zum Segeln finden – dafür bieten wir das Einsteigermodell **Standardnutzer**. Hier zahlen Sie nur, was Sie wirklich nutzen. Nach einer einmaligen Registrierungsgebühr von 50 Euro, können Sie für nur **100 €** am Tag mit Ihrer Mannschaft oder Familie in See stehen.

Oder Sie buchen das attraktive Rabatt-Paket des **Guthabennutzers**. Sechs Tage Segelvergnügen in der Saison für nur **500 €**, ohne Registrierungsgebühr – das ist kaum mehr als ein

neuer 470er Spinnaker und deutlich weniger als eine neue Starboot Fock.

Der **Premiumnutzer** ist für Segelbegeisterte gedacht, die das Angebot langfristig nutzen und von den Vorteilen, wie z.B der **Premium-Reservierung** profitieren wollen. **2.000 €** kostet das Modell über zwei Jahre und bietet die Chance, die J70 fest in die Saison einzuplanen, um z.B. auch an Regatten teilzunehmen.

Wir freuen uns über die Begeisterung für SailNow! im VSaW. Neben den Vorteilen für unsere Mitglieder zeigt der VSaW mit der Initiative auch innovativen Geist und Mut, neue Wege zu gehen. Dazu gehört, dass auch wieder Firmen die J70 für **Teamevents** buchen können, um Incentives im und mit dem VSaW veranstalten zu können.

Kontakt: sailnow@vsaw.de
Reservierung: <http://sailnow.vsaw.de>
Teamevents: <http://sailnow-berlin.de>



Die Konditionen

1. Gegenstand

Der Verein Seglerhaus am Wannsee (nachfolgend „VSAW“ genannt) stellt vier Boote des Typs J70 mit Vollausrüstung den Mitgliedern im Rahmen eines Mietmodells mit verschiedenen Nutzer-Modellen zur Verfügung. Die Boote werden durch den VSAW gewartet und über einen Mitarbeiter des VSAW den Nutzern segelfertig zur Verfügung gestellt.

Diese Allgemeinen Nutzungsbedingungen („AGB“) regeln die Beziehung zwischen dem VSAW und den Personen (nachfolgend „Nutzer“ genannt), die das Mietangebot des VSAW (nachfolgend „SailNow!“ genannt) auf Grundlage eines Rahmenvertrags mit dem VSAW in Anspruch nehmen.

2. Nutzer-Modelle

2.1 Es gibt drei verschiedene Nutzer-Modelle, die Vereinsmitglieder des VSAW in Anspruch nehmen können.

Nutzer-Modell/Preise

Leistungsinhalt

Standard-Nutzer

/ 100 € incl. 19 % MwSt.

- Kann jederzeit nach Verfügbarkeit max. 1 Woche vorher eine Reservierung der Segelboote vornehmen.
- Die maximale Einzelmietzeit beträgt 1 Tag.
- Ein Einsatz im Rahmen von Regatten und organisierten Trainings ist auf dem Wannsee/Havel nicht gestattet.

Guthaben-Nutzer

/ 500 € incl. 19 % MwSt.
für 6 Tage

- Kann jederzeit bei Verfügbarkeit der Boote eine Reservierung vornehmen, jedoch maximal 1 Woche im Voraus.
- Die maximale Einzelmietzeit beträgt 3 Tage.
- Ein Einsatz im Rahmen bei Regatten (außer VSAW-Yardstick am Freitag) oder organisierten Trainings auf dem Wannsee/Havel ist zu folgenden Bedingungen gestattet: es müssen mindestens 3 VSAW-Mitglieder an Bord sein, das Boot wird durch ein VSAW-Mitglied gesteuert!
Eine Extragebühr von 50 € wird pro Tag berechnet.
- Für den Einsatz bei Regatten außerhalb von Berlin wird eine Extragebühr von 100 € pro Tag berechnet, die Nutzung von VSAW-Segeln ist nicht möglich. Ein An- bzw. Abreisetag wird jeweils als voller Tag sowohl in der SailNow-Reservierung als auch in der Extrarechnung berechnet.

Premium-Nutzer (2 Jahre)

/ 2000 € incl. 19 % MwSt.
für 25 Tage

- Inclusive 10 Premiumreservierungen, (5 Reservierungen pro Jahr) die jederzeit im Voraus festgelegt werden können.
- Die maximale Einzelmietzeit beträgt 5 Tage.
- Kann im Zeitraum von 2 Jahren 25 Tage ohne gesonderte Vergütung buchen.
- Ein Einsatz im Rahmen bei Regatten (außer VSAW-Yardstick am Freitag) auf dem Wannsee/Havel oder organisierten Trainings ist zu folgenden Bedingungen gestattet:
es müssen mindestens 3 VSAW-Mitglieder an Bord sein, das Boot

wird durch ein VSAW-Mitglied gesteuert! Eine Extragbühr von 50 € wird pro Tag berechnet.

- Für den Einsatz bei Regatten außerhalb von Berlin wird eine Extragbühr von 100 € pro Tag berechnet, die Nutzung von VSAW-Segeln ist nicht möglich. Ein An- bzw. Abreisetag wird jeweils als voller Tag sowohl in der SailNow!-Reservierung als auch in der Extrarechnung berechnet.

3. Reservierungs- und Nutzungsberechtigung, Bootsführerschein

3.1 Reservierungs- und nutzungsberechtigt sind VSAW-Mitglieder (nachfolgend „Nutzer“ genannt), die

- einen SailNow!-Rahmenvertrag mit dem VSAW über das Online-Reservierungstool unter der Adresse sailnow.vsaw.de (nachfolgend „Reservierungstool“ genannt) abgeschlossen haben,
- ein Mindestalter von 18 Jahren haben,
- im Besitz einer zur Führung eines Segelsportbootes erforderlichen, in Berlin gültigen Segelführerscheins sind und alle darin ggf. enthaltenen Auflagen erfüllen.

3.2 Der Nutzer kann die Führung des Segelbootes anderen Personen überlassen, soweit der Nutzer an Bord ist und als verantwortlicher Führer des Segelbootes die Aufsicht führt.

4. Anmeldung und Bestätigung mit dem Reservierungstool

4.1 Der Nutzer erhält durch seine Registrierung kostenlosen Zugang zum Reservierungstool und den dort angebotenen Leistungen. Jedes interessierte Mitglied registriert sich mit seiner Mitgliedsnummer, einem Nutzerkonto und Passwort. Nach Prüfung der Daten wird der Zugang vom Sekretariat des VSAW freigeschaltet.

4.2 Die Registrierung ist ausschließlich über das Internet möglich. Das Mitglied übermittelt bei der Registrierung seine E-Mail Adresse.

4.3 Nach Mitteilung der relevanten persönlichen Daten entscheidet der VSAW über die Annahme des Antrags auf Abschluss des SailNow!-Rahmenvertrages durch Freischaltung des Zugangs.

4.4 Der Nutzer ist verpflichtet, Änderungen seiner persönlichen Daten, sowie seiner E-Mail-Adresse unverzüglich dem VSAW mitzuteilen.

4.5 Der Nutzer ist verpflichtet, den VSAW unverzüglich zu unterrichten, wenn ihm Anhaltspunkte für eine missbräuchliche Verwendung seiner Zugangsdaten bekannt werden.

5. Reservierungen / Bootsnutzungsverträgen

5.1 Nutzer können Segelboote ohne vorherige Reservierung anmieten, sofern keine Reservierung für den gewünschten Nutzungszeitraum zum Zeitpunkt der Nutzungsanfrage vorliegt.

5.2 Nutzer können ein Segelboot über das Reservierungstool für eine Nutzung reservieren. Reservierungen sind verbindlich und können bis spätestens 48 Stunden vor Antritt storniert und neu gebucht werden. Der VSAW ist berechtigt, die Reservierung abzulehnen, wenn nicht hinreichend Segelboote zur Erfüllung der Buchungsanfragen von Premium-Nutzern zur Verfügung stehen.

5.3 Der Bootsnutzungsvertrag kommt mit Reservierung zustande.

5.4 Der Überlassungsvorgang beginnt mit der Bestätigung des Reservierungstools, die der Nutzer erhält, erst mit der Bestätigung erlangt der Nutzer das Recht, das Boot zu betreten.

6. Übergabe/ Überprüfen der Segelboote bei Übernahme

6.1 Die Übergabe und Abgabe der Boote erfolgt ausschließlich über einen Mitarbeiter des VSAW (im folgenden „Beachmaster“ genannt). Den Anweisungen des Beachmasters für einen sorgsamen Umgang mit den Booten ist Folge zu leisten.

6.2 Stellt sich heraus, dass ein Nutzer unsachgemäß mit den Segelbooten umgeht, kann der Nutzer von SailNow! ausgeschlossen werden.

6.3 Der Nutzer ist verpflichtet, das Segelboot vor Antritt auf Mängel und Schäden zu überprüfen. Für den Nutzer erkennbare Mängel und Schäden, die nicht im Bootsschadensprotokoll aufgeführt sind (= Neuschäden), müssen vom Nutzer dem Beachmaster gemeldet werden. Der Beachmaster entschei-

det, ob die Nutzung trotz eines Schadens stattfinden darf. Die Meldung von Neuschäden muss zwingend vor Ablegen erfolgen, um eine verursachergerechte Zuordnung des Schadens gewährleisten zu können. Gibt der Nutzer keine Neuschäden ein, gilt das Segelboot als optisch und technisch einwandfrei (mit Ausnahme bereits im Bootsschadensprotokoll eingetragener Vorschäden).

7. Behandlung und Nutzung der Segelboote

7.1 Der Nutzer hat die Segelboote pfleglich und sorgsam zu behandeln. Der Nutzer muss die Regeln der für die Nutzung von Segelbooten geltenden Vorschriften einhalten.

7.2 Dem Nutzer ist es verboten, das Segelboot zu folgenden Zwecken zu benutzen:

- a) zur gewerblichen Personenbeförderung und sonstigen gewerblichen Mitnahme von Personen.
- b) zur Weitervermietung oder für Werbemaßnahmen des Nutzers.
- c) zur Begehung von Straftaten.

7.3 Dem Nutzer ist es verboten,

- a) das Segelboot unter dem Einfluss von Alkohol, Drogen oder Medikamenten, die die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen könnten, zu führen.
 - b) das Segelboot grob zu verschmutzen oder Abfälle aller Art im Segelboot zurückzulassen.
- Zuwerhandlungen gegen eine bzw. Nichterfüllung einer Bestimmung gemäß den vorstehenden Ziffern 6.1 und 6.2 berechtigen den VSaW zu einer fristlosen Kündigung des Bootsnutzungsvertrags bzw. zu einem Rücktritt vom Bootsnutzungsvertrag. Ersatzansprüche des Nutzers sind in einem solchen Falle ausgeschlossen. Der Anspruch auf Ersatz des Schadens, der dem VSaW auf Grund der Verletzung einer der Bestimmungen gemäß den vorstehenden Buchstaben entsteht, bleibt unberührt.

7.4 Windstärken ab 6 Beaufort führen zur Stornierung der Reservierung, sofern ab 1 Stunde vor Beginn der reservierten Nutzungszeit keine anhaltende Verbesserung zu erwarten ist. Der Rechnungsbetrag wird dem Nutzerkonto gutgeschrieben, nachdem die Umstände vom Nutzer angezeigt und vom VSaW geprüft wurden.

8. Haftung des VSaW

Der VSaW haftet dem Nutzer gegenüber – abgesehen von der Verletzung vertragswesentlicher Pflichten – nur in Fällen von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit seiner gesetzlichen Vertreter und Erfüllungsgehilfen. Vertragswesentliche Pflichten sind Pflichten, die dem VSaW die ordnungsgemäße Durchführung des Bootsnutzungsvertrages überhaupt erst ermöglichen und auf deren Einhaltung der Nutzer regelmäßig vertraut und vertrauen darf. Die verschuldensunabhängige Haftung des VSaW für anfängliche Sachmängel am Segelboot wird ausgeschlossen.

Die vorstehenden Haftungsbeschränkungen gelten nicht bei Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit, bei arglistigem Verschweigen eines Mangels, bei Übernahme einer Garantie oder eines Beschaffungsrisikos und nach dem Produkthaftungsgesetz.

9. Haftung des Nutzers, Versicherungsschutz und Selbstbeteiligung des Nutzers

9.1 Bei Beschädigung oder Verlust des Segelbootes oder seines Zubehörs sowie bei Vertragsverletzung haftet der Nutzer nach den gesetzlichen Vorschriften. Für alle Segelboote bestehen eine Haftpflicht- und eine Kaskoversicherung im üblichen Umfang. Darüber hinaus besteht eine Haftungsbeschränkung zu Gunsten des Nutzers, die dem Schutz einer Vollversicherung (Vollkaskoversicherung) entspricht. Soweit der VSaW Zahlungen von Versicherungen oder Dritten im Hinblick auf einen Schadensfall erhält, werden diese Zahlungen auf die Schadensersatzverpflichtungen des Nutzers angerechnet.

9.2 Für Schäden, die der Nutzer oder seine Erfüllungsgehilfen vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeiführen, bestehen kein Versicherungsschutz und keine Begrenzung der Haftung des Nutzers auf den Selbstbehalt. Im Fall einer Haftung des Nutzers ohne Versicherungsschutz der Versicherung wird der VSaW von Forderungen Dritter durch den Nutzer freigestellt.

9.3 Im Rahmen der Haftungsbeschränkung haftet der Nutzer für Schäden des VSaW bis zu einem Betrag in Höhe des vereinbarten Selbstbehaltes je Nutzer-Modell pro Schadensfall.

9.4 Sofern der VSaW im Falle eines schuldhaften Verstoßes des Nutzers gegen die ihm bekannt gegebenen Vorgaben zur Nutzung gemäß Ziffer 9 dieser AGB ein Schaden entsteht, haftet der Nutzer über den Selbstbehalt hinaus vollumfänglich für den gesamten Schaden.

9.5 Der Nutzer haftet vollumfänglich für von ihm begangene Gesetzesverstöße, insbesondere für

Verstöße gegen Wasserverkehrs- und Ordnungsvorschriften während der Nutzungszeit. Der Nutzer verpflichtet sich, den VSaW von sämtlichen Buß- und Verwarnungsgeldern, Gebühren, Kosten und sonstigen Auslagen freizustellen, die Behörden oder sonstige Stellen anlässlich der vorgenannten Verstöße gegen den VSaW erheben.

10. Ende des Bootsnutzungsvertrages, Rückgabe des Bootes

10.1 Der Nutzer beendet eine Nutzung, indem er mit dem Segelboot auf dem dafür vorgesehen Boots- liegeplatz im VSaW anlegt und dem Beachmaster übergibt sowie über das online Reservierungstool das Rückgabeprotokoll ausfüllt. oder.

10.2 Eine ordnungsgemäße Rückgabe des Segelbootes setzt insbesondere Folgendes voraus:

- Das Segelboot befindet sich in einem sauberen Zustand.
- Das Segelboot muss ordnungsgemäß angelegt und abgetakelt sein und Segel / Schoten und anderes Bootsmaterial seemännisch an dem dafür vorgesehen Platz verstaut sein.
- Es dürfen keine Segel- und Zubehörgegenstände des Segelbootes fehlen.

11. Nutzungvergütung, Zahlungsbedingungen

11.1 Der VSaW stellt dem Nutzer eine Miete für die Nutzung des Segelbootes gemäß der für die jeweilige Saison vom Vorstand beschlossenen gültigen und dem Nutzer bekannt gegebenen Preisliste (vergl. Ziff. 2.2) und dem vom Nutzer gebuchten Nutzer-Modell in Rechnung.

11.2 Der Nutzungspreis des Standard-Nutzers bzw. die Vergütung für Guthaben- und Premium-Nutzer gelten inklusive der gesetzlichen Mehrwertsteuer. Die Vergütung für Guthaben- und Premium-Nutzer ist mit Buchung des Nutzer-Modells zur Zahlung fällig, für Standard-Nutzer bei Reservierung oder Antritt der Nutzungszeit. Zahlungen erfolgen nach der vom Nutzer gewählten Zahlungsmethode (z.B. Einzugsermächtigung/Lastschrift/PayPal). Der Rechnungsversand erfolgt nur auf Anfrage nach Ablauf des Bootsnutzungsvertrages.

11.3 Der Nutzer hat die Zahlung der Rechnungsbeträge mittels Kreditkarte (VISA, MasterCard), PayPal, Sofortüberweisung oder durch Teilnahme am Einzugsermächtigungsverfahren (Lastschriftverfahren) (je nach Verfügbarkeit) vorzunehmen. Die Zahlung wird abgewickelt über die Seamore Solutions GbR Peter Sorowka & Marius Schmeding, Lutterothstrasse 86, 20255 Hamburg. Die Zahlungsmöglichkeiten werden dem Nutzer über das Reservierungstool zur Verfügung gestellt.

11.4 Wird eine Lastschrift mangels Deckung oder aus anderen vom Nutzer zu vertretenden Gründen nicht eingelöst, gilt der gesetzliche Verzugszins. Außerdem stellt der Anbieter den daraus entstehenden Mehraufwand pauschal gemäß aktuellem Preisverzeichnis in Rechnung. Dem Nutzer bleibt es vorbehalten, einen geringeren Aufwand nachzuweisen. In diesem Fall ist nur der geringere Aufwand zu erstatten. Soweit ein größerer Aufwand entstanden ist, kann der Anbieter diesen durch Vorlage geeigneter Nachweise belegen und vom Nutzer ersetzt verlangen.

11.5 Mit Abschluss einer Reservierung wird die Zahlung für den reservierten Zeitraum sofort fällig und nach Ziffer 1 zahlbar.

11.6 Bei jedem Zahlungsvorgang wird eine Zahlungspauschale zuzüglich zum zu zahlenden Preis erhoben.

11.7 Eine Reservierung wird storniert, wenn kein Zahlungseingang innerhalb von 48 Stunden erfolgt. In diesem Fall kann der Anbieter Forderungen zur Entschädigung des Nutzungsausfalls gemäß dem aktuellem Preisverzeichnis geltend machen.

11.8 Es besteht die Möglichkeit der Errichtung eines Nutzerkontos. Ein Guthaben- bzw. Premium-Nutzer kann durch Zahlungen ein Guthaben aufbauen und dieses für die Leistungen des VSaW aufwenden.

11.9 Bei Wirksamwerden der ordentlichen Kündigung ist das übrige Guthaben des Nutzerkontos nicht erstattungsfähig.

12. Laufzeit des Rahmenvertrages, Kündigung, Sperre

Der SailNow!-Rahmenvertrag wird auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und kann von beiden Parteien mit einer Frist von 6 Wochen zum Quartalsende schriftlich gekündigt werden. Hat der Nutzer mit dem SailNow!-Rahmenvertrag ein Guthaben- oder Premium-Modell abgeschlossen, kann der SailNow!-

Rahmenvertrag von beiden Vertragsparteien abweichend davon nicht vor Ablauf der Laufzeit des Nutzungsmodells ordentlich gekündigt werden. Das Recht der Vertragsparteien zu einer außerordentlichen Kündigung des SailNow!-Rahmenvertrags, insbesondere wegen schwerwiegenden Vertragsverstößen bleibt unberührt. Hat der Nutzer ein Guthaben- oder Premium-Modell abgeschlossen, hat er im Falle der fristlosen Kündigung des SailNow!-Rahmenvertrags durch den VSaW keinen Anspruch auf eine zeitanteilige Rückerstattung der für das Nutzungsmodell entrichteten Vergütung.

13. Allgemeine Bestimmungen und Gerichtsstand

13.1 Die Geschäftsbeziehung unterliegt dem deutschen Recht.

13.2 Für sämtliche gegenwärtigen und künftigen Ansprüche aus der Geschäftsverbindung mit Kaufleuten ist ausschließlicher Gerichtsstand Berlin. Gleiches gilt, wenn der Nutzer keinen allgemeinen Gerichtsstand im Inland hat, nach Vertragsschluss einen Wohnsitz ins Ausland verlegt oder sein Wohnsitz oder gewöhnlicher Aufenthaltsort zum Zeitpunkt der Klageerhebung nicht bekannt ist.

13.3 Es bestehen keine mündlichen Nebenabreden. Sämtliche Änderungen oder Ergänzungen dieses Vertrags bedürfen der Schriftform, wobei E-Mail genügt.

13.4 Sollten einzelne oder mehrere Bestimmungen dieses Vertrags unwirksam oder nichtig sein, so berührt dies nicht die Wirksamkeit des Vertrags in seinen übrigen Bestimmungen. SailNow! und der Nutzer verpflichten sich, entsprechende Lücken nach ihrem Sinngehalt und dem mutmaßlichen Willen der Vertragspartner zu schließen.

Berlin, 7. 3. 2016



Dr. med. Kirk Nordwald | Facharzt für Augenheilkunde
Private Augenarztpraxis | Clayallee 225 | 14195 Berlin

eins EINS – ALLES FÜR DIE GESUNDHEIT
alles für die Gesundheit

Besser sehen, vorne beim Start!

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

NEUE ADRESSE

Private Augenarztpraxis
Dr. med. Kirk Nordwald
Clayallee 225 | 14195 Berlin-Zehlendorf
Tel. 030.897 46 171 | Fax 030.897 46 172
www.augen-eins.de | info@augen-eins.de

eins
alles für die Gesundheit

„Suchen Sie noch oder sehen Sie schon?“

Liebe Mitglieder,

wir haben eine neue Besetzung der Werft. Die neue Crew musste nun das erste Mal das Abslippen organisieren. Das hat ganz gut geklappt, wenn auch die eine oder andere Angelegenheit eine „Lernerfahrung“ war. Bitte stimmen Sie sich zum Auf- als auch zum Abslippen rechtzeitig mit der Werft ab, so dass das Slippen auch zügig erfolgen kann. Gerade im Frühjahr benötigen wir angesichts wichtiger Regattatermine unser ganzes Gelände. Das sog. Kleine Abslippen sollte nach unseren Vorstellungen innerhalb von 4 Wochen beendet sein. Aber es war ja für die neue Crew wie gesagt das erste Mal. Herzlich willkommen also in der Hoffnung, dass hier zwischen uns Mitgliedern und unseren Werftmitarbeitern ein enges und vertrauensvolles Verhältnis wächst, so dass wir guten Gewissens unsere Boote zur Reparatur und Pflege der Werft anvertrauen können.

Die „Lieselotte“ ist durch die Werft mit neuer Farbe und Lack einer Schönheitskur unterzogen worden, ebenso ist noch der große Flaggenmast in Lackierarbeit.

Die Hafenplanung hat sich auch dieses Jahr als Herausforderung dargestellt. Viele Änderungswünsche seitens der Mitglieder, bedingt durch Verkauf und Neuanschaffungen, konnten auch dieses Jahr zwar realisiert werden, aber wie schon im vergangenen Jahr mussten wir dafür eine Reihe von Schiffen verlegen. Das wird nicht immer gerne gesehen, da sich der einzelne häufig an seinen Platz gewöhnt hat. Wir haben dafür Verständnis und bitten wiederholt darum, dass Sie sich bei besonderen Wünschen direkt und rechtzeitig an uns wenden. Das machen bereits viele Eigner, und nicht selten geht es um die Möglichkeit, sein Schiff auch im reiferen Alter nutzen zu können. Leider haben wir nicht durchgängig Seitenstege. Also, wer hier für sich Bedarf sieht, möge sich bitte melden. Wir versuchen nach Möglichkeit die Wünsche zu realisieren, auch wenn es manchmal nicht sofort gelingt. Aber gemeinsam hat es bisher geklappt.

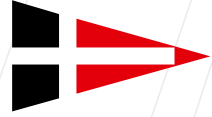
Zur Zuweisung einer geeigneten Box benötigen wir unbedingt die Angaben des Antragstellers für einen Liegeplatz hinsichtlich der Länge über Alles (LüA). Zur LüA zählen Bugsprit, Davits, Außenbord-Motor, Gangway, Ruderanlagen sowohl nieder- als auch hochgefahren, Badeplattform und -leiter. Wir vermeiden damit, dass Teile eines Schiffes aus der Box herausragen und andere behindern.

An Steg 3 und 4 haben wir vor der Saison eine Reinigung des Stegbelags durchgeführt. An Steg 1 war dies nicht möglich, da hier die Betonplatten ohnehin schon ziemlich marode sind. Inzwischen hat eine Begehung der Steganlage durch den Wirtschaftsausschuss zusammen mit den Hafenmeistern stattgefunden. Mittelfristig soll der Belag erneuert werden. Bei dieser Gelegenheit werden wir wieder einige Träger sanieren müssen, da diese tw. an der Übergangsstelle zwischen Wasser und Luft korrodieren.

Im Sinne eines sportlichen Miteinanders bitten wir alle Stegnutzer, die Anlage und die Hilfsmittel sorgsam und rücksichtsvoll zu nutzen. Was wollen wir damit sagen? Die Ablage von Planen, Vorstag o.ä. auf der Steganlage soll und darf nicht erfolgen, denn es behindert die Nutzung durch andere. Insbesondere, wenn jemand größere Dinge mit dem Transportwagen zu seinem Schiff bringt. Auch die Schläuche sollten bitte ordentlich nach Nutzung aufgerollt werden. Wir hatten mal an diesen entsprechenden Endstücke von Gardena, die sich aber leider in Nichts aufgelöst haben. Wir versuchen, hier wieder für die Allgemeinheit Endstücke zu besorgen in der Hoffnung, dass diese dann auch am Schlauch verbleiben.

Die Nutzung der Transportwagen sollte so erfolgen, dass nach der Nutzung diese wieder an den Platz im Bereich der Werft verbracht werden. Im Zuge des Abslippens kam es hier zu Engpässen, weil einige Mitglieder diese auf den Stegen haben stehen lassen.

Mit sportlichem Gruß
Thomas Maschkiwitz und Andreas Schlitter



Weltmeisterschaften

WM 49er und 49erFX – San Isidro/Argentinien

Im November fanden die Weltmeisterschaften des Jahres 2015 der beiden Skiff-Klassen in Argentinien statt.

Bestes Wetter sorgte anfangs für perfekte äußere Bedingungen bei dieser stark besetzten Serie. Am Donnerstag dagegen war es ungünstlich mit Gewitter, starkem Regen und Wind. Ab Freitag war es wieder schön, doch hatten die Windbedingungen für einige Teilnehmer teils unerwartete Platzierungen im ‚Gepäck‘.

Die deutschen Herren sicherten sich in Argentinien das Nationenticket, was für die Damen schon früher feststand.

Für ‚unsere‘ Mädels **Victoria Jurczok und Anika Lorenz** lief es bei den 49erFX sehr ordentlich; sie belegten in der Endabrechnung nach 8 Quali-Wettfahrten und 7 Finalrennen den 12. Platz und wurden damit bestes deutsches Team. Damit unterstrichen sie auch die führende Position im Kampf um die Nominierung für Rio 2016; allerdings zählte die WM nicht für Qualifikation. Hierfür ging es im Februar 2016 in den USA weiter.



Finn Weltmeisterschaft /Gold-Cup 2015 Takapuna /Neuseeland

Von uns aus ganz am anderen Ende der Erde lief Ende November 2015 der Gold-Cup der Finn-Dinghy-Segler.

77 Teilnehmer hatten gemeldet, um die stabilen Winde mit 12 bis 15kn entweder aus westlichen Richtungen oder als „sea breeze“ zum Segeln bei dort drüben ja frühlingshaften, warmen Temperaturen zu nutzen.

Auch **Phillip Kasüske** war nach Neuseeland gefahren. Er wollte versuchen, weiter auf sich aufmerksam zu machen, um vielleicht doch noch eine Chance zu bekommen, in Rio 2016 dabei zu sein.

Er war sicher einer der jüngsten Teilnehmer und hielt sich sehr achtbar im Mittelfeld; am Ende belegte er Rang 41.



© www.finnclass.org

Franke Ingenieure & Immobilien

Planungsleistungen und Statische Berechnungen bei Gebäuden
Bauleitung Bauüberwachung Gutachten Verwaltung

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

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

WM 49erFX

Victoria Jurczok und Anika Lorenz auf dem Podium

Die WM 2016 für 49erFX, 49er und Nacra17, die für die 3 olympischen Klassen gleichzeitig vor Clearwater an der Westküste von Florida auf dem Golf von Mexiko ausgetragen wurde, war für verschiedene Nationen eine weitere Quali-Regatta für die Sommerspiele in Rio; so auch für die Deutschen, bei denen **Victoria Jurczok und Anika Lorenz** alles geben wollten, um ihre Chancen bei den 49erFX zu nutzen.

Nachdem die ersten beiden Wettfahrttage für die Skiffs nicht so optimal verlaufen waren

- nur ein Rennen stand für sie zu Buche - verlief der 3. Tag zumindest aus deutscher (Berliner) Sicht hervorragend. Die Windstärke hatte sich auf eine Größe eingependelt, die optimal für ‚unsere‘ Mädels war. Sie ließen in den 4 Tag-gezläufen nichts anbrennen und übernahmen die Führung in diesem Klassefeld.

Tag 4 brachte 3 weitere Rennen für die FXer. Victoria und Anika bestätigten dabei ihre Ambitionen auf einen Podiumsplatz.

Tag 5 war nicht ihr Ding; der auffrischende Wind ließ die Beiden auf Rang 7 zurückfallen.

Tag 6 lief wieder besser; sie kamen gut zu recht und qualifizierten sich für das Medal-Race, bei dem sie Vierte wurden und in der Gesamtwertung auf das Podium ‚fuhren‘: Mit nur einem Punkt Rückstand ersegelten die Beiden die Bronze-Medaille bei dieser WM.



WM 470er San Isidro/Argentinien

Gut 2 Monate nach der letzten WM der 470er (für 2015) stieg in der letzten Februarwoche die WM des Jahres 2016. Nördlich von Buenos Aires beim Club Náutico San Isidro segelten die Damen und Herren um die Titel. Unsere deutschen Olympiaanwärterinnen und -anwärter waren zwar dabei, doch galt die WM nicht als Teil der Qualifikation für Rio; die Quali wurde erst in Mallorca Anfang April abgeschlossen.

So konnten auch **Annika Bochmann** und **Marlene Steinherr** ganz entspannt segeln und ihre Form in dem international stark besetzten Feld testen. Am ersten Wettfahrttag waren die Windbedingungen schwierig – schwach und stark drehend. Ein Rennen musste abgebrochen werden wegen eines heftigen Drehers. Dennoch waren Ende des Tages 2 Läufe absolviert.

Die Wettfahrttage 2 und 3 waren ähnlich aufreibend – schwache Luftbewegung mit Warten auf Wind, und erst am späten Nachmittag ein Rennen bei etwas zunehmender Brise.

Wettfahrttag 4: Endlich mehr Wind – bis zu 12kn. Drei Rennen bedeuteten bis zu 8 Stunden auf dem Wasser, aber bei dem schönen Wetter machte das nichts aus, schließlich war ja WM.

Wettfahrttag 5: Und auch an diesem Tag war Wind; anfangs zog eine Gewitterfront durch, die Böen bis knapp 40kn brachte. Später beruhigte sich das Wetter, sodass 2 Rennen bei den Mädels gesegelt werden konnten.

Wettfahrttag 6 sah die Medal-Races, für die sich bei den Damen kein deutsches Boot qualifizieren konnte; bei den Herren waren Ferdinand Gerz/Oliver Szymanski dabei und schlossen die WM als Siebente ab.

Unseren Mädels behagte der schwache Wind nicht wirklich, aber auch die Windtage brachten ihnen kein Glück: Plätze im Mittelfeld bedeuteten für sie nach den neun Wettfahrten nur Rang 16.



Star-Weltmeisterschaft – Miami/Florida

Am ersten Wettfahrttag, Sonntag, 10. April 2016, segelten in der Biscayne Bay die 72 teilnehmenden Boote ein Rennen, das allerdings von ziemlich ungeduldigen Mannschaften erst nach 3 allgemeinen Frühstarts bestritten wurde.



„Opfer“ der schwarzen Flagge beim dritten Versuch wurden unter anderen auch **Robert Stanjek und Frithjof Kleen**, die damit gleich erst einmal einen Streicher kassierten.

Dafür lief es am Montag umso besser. Auf das BFD vom Vortag reagierten sie angemessen mit einem Tagessieg in der einzigen Wettfahrt des Tages.

Am Dienstag wiederum war der 23. Platz nicht ganz das herausragende Ergebnis.

Der Mittwoch war Ruhe- und Partytag, wie es auf der Internet-Präsenz der WM hieß.

Am Donnerstag ging es mit einer Wettfahrt weiter, bei der die beiden den 22. Platz belegten.

Langsam arbeiteten sie sich vor; am Freitag wurden sie 12. und am letzten Wettfahrttag waren sie Dritte.

Damit konnten sie sich im Endklassement doch noch unter die Top Ten schieben.

Finn-Dinghy Gold-Cup/WM in Gaeta/Italien



In Italien segelten im Mai 73 Teilnehmer an der WM der Finns ihren Gold-Cup aus. „Unser“ **Phillip Kasüske** hatte anfangs einen hervorragenden Lauf. Nach vier Wettfahrten führte er das Feld an und konnte erstmals auch einen Tagessieg bei einer hochrangigen Regatta erzielen. Das war wirklich Klasse.

Sobald aber der Wind stärker wurde, veränderten sich die Platzierungen. An einem Tag 3 Platzierungen im Mittelfeld warfen ihn auf Platz 10 zurück, was aber angesichts der Leistungsdichte und seines jugendlichen Alters nach wie vor ein tolles Ergebnis ist.

Damit hatte er aber trotzdem das Medal-Race erreicht. Phillip konnte sich nicht noch einmal verbessern und beendete die WM auf dem 10. Platz.

H·T·R

HOLZ & TRANSPORT

Wir sind Ihr kompetenter Dienstleister für...

- Kistenbau aller Art
- Schwerlastbodenbau
- Industrieverpackungen
- Kabeltrommel Reparatur
- LKW-Transport
- Europalettenreparatur
- Ladungsträgerbau
- IPPC & EPAL zertifiziert



HTR Holz & Transport GmbH
Lichterfelder Weg 13
14167 Berlin

Tel: (030) 817 30 25
Fax: (030) 817 70 43
Mail: j.hagemann@htr-berlin.de
Web: www.HTR-Berlin.de

Ihr Ansprechpartner: Jens-C. Hagemann

Europameisterschaften

EM Finn-Dinghy – Barcelona

Nicht gerade frühlingshaft war es im März an den ersten 3 Wettfahrttagen in Barcelona. 90 Teilnehmer kämpften nicht nur gegen ihre Konkurrenten, sondern auch gegen bitterkalte Temperaturen und Regen. Der Wind kam dabei eher mäßig daher.

Erst der 4. Tag brachte schöneres Wetter, aber der Wind war dann schwach und stark drehend, so dass sich die Wettfahrtleitung nach Stunden des Wartens an Land und auf dem Wasser entschloss, keine Rennen zu starten.

Der 5. Tag zeigte sich ähnlich, aber letztlich konnten 2 Wettfahrten ins Ziel gebracht werden.

Der letzte Tag schließlich war auch von schwachen Winden geprägt. Das für ihn letzte Rennen brachte einen 6. Platz heraus, womit sich **Phillip Kasüske** noch auf den 30. Gesamtrang vorgeschoben hat und bester Deutscher wurde.

In der Juniorenwertung bedeutete dieses Ergebnis sogar einen Titel: Phillip wurde Vize-Junioren-Europameister.



EM 470er – Palma de Mallorca

Bei der Europameisterschaft der olympischen 470er-Klasse Anfang April haben **Annika Bochmann und Marlene Steinherr** mit ihrem „Christian“ den letzten Schritt für die endgültige Qualifikation für Rio 2016 getan.

Mit einem 10. und einem 12. Platz am ersten Wettfahrttag hatten sie nicht ganz so gut in die Serie gefunden. Am nächsten Tag wurde das Geschehen auf dem Wasser wegen Durchzugs mehrerer Schlechtwettersysteme abgebrochen. Dafür wurden am Folgetag – einem Samstag - drei Rennen bei besten Bedingungen gesegelt, wobei unsere Mädels einen 2., ein UFD und einen 15. Platz ‚einfuhren‘. Auch der Sonntag war

von ähnlichen Bedingungen gekennzeichnet. UFD war kein Freund der Beiden; wieder hatte er ‚zugeschlagen‘. Außerdem sprangen noch ein 4. und ein 6. Platz heraus. Und am für sie letzten Wettfahrttag lief es auch nicht super. Mit den drei Rennen konnten sie sich nicht mehr unter die anvisierten Top Ten schieben, aber das tut der riesigen Freude keinen Abbruch. Es reichte ja – auch mit einem 14. Platz.

Frederike Loewe und Anna Markfort (JSC) wurde als 24. drittbeste U23-Mannschaft.

Jana Jakob und Finja Cipra (PWV) wurden Vierundvierzigste.



EM 49er und 49erFX – Barcelona

Es ging im Frühjahr Schlag auf Schlag mit den Top Events. Mitte April wurden schon die Europameisterschaften der olympischen Skiff-Klassen in Spanien abgeschlossen.

Herrliches Wetter mit super Windbedingungen bot hervorragende Verhältnisse.

Nach 15 Quali- und Finalwettfahrten belegten **Tim Elsner** und Moritz Klingenberg (PYC) den 37. Platz bei 72 Teilnehmern im 49er und waren damit bestes deutsches Team. Tim Fischer (SCL) und **Fabian Graf** platzierten sich dicht dahinter auf Rang 38.

Unsere für Rio qualifizierten Mädels gönnten sich eine Pause und waren nicht am Start im 49erFX.



pd

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



HELMUT **drtina**
Juwelier & Goldschmiedemeister
10589 Berlin Tauraggener Str.11 Telefon 344 29 90

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

Werbung in den Vereinsmedien des VSaW:

Hier hätte
Ihre Anzeige
stehen können!

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

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

Star-Klasse

Primo Cup Trophée Credit Suisse – Monaco

Seit 1985 finden sich Aktive verschiedener Klassen im Februar in Monaco zur ersten größten Regatta des Jahres, die auf dem Mittelmeer stattfindet, ein. Mit dabei auch die Star-Boote.

Und angereist waren auch **Ulrich Vater** und Karsten Morf (CKA), die sich die Gelegenheit nicht entgehen ließen, die Regattapause bei uns

zu überbrücken. Nach dem schönen, milden Wetter am Freitag war es an den beiden anderen Tagen eher kühl; Wind war ausreichend vorhanden.

Die beiden segelten knapp am Podium vorbei und wurden Vierte.



Star BACARDI Cup Miami/Florida

In ihrem sechsten Jahr baute die BACARDI Miami Sailing Week auf ihren Erfolgen aus den Vorjahren auf. Der BACARDI-Cup selbst feierte seinen 89. Jahrestag; seine Wurzeln reichen zurück in die 1920er Jahre nach Havanna auf Kuba. In den unruhigen Zeiten während der Kuba-Krise Anfang der 1960er Jahre zog der „Cup“ in die USA um; die Verantwortung für die Ausrichtung übernahm der Coral Reef Yacht Club in Coconut Grove, einem Stadtviertel von Miami FL.

In der Kernveranstaltung im März diesen Jahres segelten die Star-Boote ihren „Cup“ aus.

Bei anfangs 20kn Wind war Kondition gefragt und die Aktiven gefordert. Ein Race dauerte etwa 3 Stunden; die Schenkellänge des Kurses betrug mehr als 2 Seemeilen. Erst am gestrigen letzten Tag flaute es auf 10kn ab.

Das alles focht **Robert Stanjek und Frithjof Kleen** nicht an. Nach 6 Wettfahrten holten sie sich in dem Feld von 70 Booten den Gesamtsieg knapp vor den Italienern Diego Negri und Sergio Lambertighi.



14. Distriktmeisterschaft der Stare – San Remo/Italien



Bei dieser letzten zur Winter-Serie der Stare gehörenden Regatta belegten an der italienischen Mittelmeeküste nach fünf Wettfahrten **Ulrich Vater** und Karsten Morf (CKA) den 6. Platz im mit 28 Booten sehr ordentlich besetzten Feld.

Mit diesem Platz gewannen sie insgesamt auch die Winter-Serie in diesem Jahr.

Star Sailing League City Grand Slam 2016 in Hamburg

100 Stare auf der Binnenalster in Hamburg – das hatte „das Tor zur Welt“ bestimmt noch nicht gesehen. Zu diesem Event waren im Mai die besten der besten Starboot-Segler zum Norddeutschen Regattaverein gekommen, bei dem es um ein Preisgeld von 100.000 CHF ging, wovon 40.000 CHF allein der Sieger mit nach Hause nahm.

Vielfache Beteiligung von VSaW-Mitgliedern war zu verzeichnen. Die Besten: **Johannes Polgar**/Markus Koy wurden nach insgesamt 11 Wettfahrten Sechste; **Robert Stanjek/Frithjof Kleen** waren zwischenzeitlich besser platziert, sind aber noch auf Rang 12 zurück gefallen.

Die Gewinnsumme haben Diego Negri und Sergio Lambertenghi aus Italien eingestrichen.



Drachen-Klasse

Drachen Grand Prix – Cannes/Frankreich

Nicht gerade vom Wind verwöhnt wurden in der letzten Februarwoche anfangs die 51 Drachen-Crews an der französischen Mittelmeerküste. Vor Cannes trugen sie ihren Grand Prix aus. Am Schlußtag dann änderte sich die Situation grundlegend - jetzt war es so stürmisch, dass an segeln nicht zu denken war.

Damit standen zum Schluss fünf Wettfahrten in der Ergebnisliste.

Einige Namen aus dem VSaW fanden sich dort; der Beste nach den fünf Rennen war **Bernhard Jacobsohn** als Vorschotmann bei seiner Frau Tanja auf Platz 10.

In der Corinthian-Wertung belegt das Team sogar Platz 2.



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

Drachen Winter Series – Cascais/Portugal

Im Laufe eines Winters treffen sich Drachen-Segler immer einmal wieder in Portugal, um ihrem Sport auch in dieser Jahreszeit nachzugehen. Diese Winterserie besteht aus einer Reihe von Einzelregatten, für die es jeweils eine separate Wertung, aber auch eine Gesamtwertung gibt.

Mitte März fand schon das 5. Event statt – der Winter näherte sich halt seinem Ende. Bei guten äußeren Bedingungen und ordentlich Wind konnten sieben Wettfahrten über die drei Wettfahrttage absolviert werden. Mit dabei bei dieser Regatta auch **Frank Butzmann**, der im neuen Boot seines Steuermanns Stephan Link (Bay. YC) den 4. Platz belegte.

© neuza aires pereira



Regattasegeln



Drachen – XXI H.M. King Juan Carlos Trophy

Die diesjährigen Winterserie der Drachen in Portugal ging im April mit der „King Juan Carlos Trophy“ zu Ende.

Nochmals waren Segler aus ganz Europa an die Atlantikküste gekommen, um dieser Serie einen würdigen Abschluss zu verleihen.

Auch einige Mitglieder aus unserem Verein waren dabei. Bester wurde **Hendrik Witzmann** mit seiner Crew. Das Team, das für Hendriks Heimatverein startete, kam auf das Podium und wurde Zweiter.

© ricardo pinto

Dragon-Cup San Remo/Italien

Ihren Konkurrenten hoch überlegen zeigten sich **Markus Wieser** und sein Team Sergey Pugahev und Diego Negri bei dieser Regatta am Mittelmeer. Bei perfekten Bedingungen dominierten sie die Wettfahrten und gewannen mit 15 Punkten Vorsprung den Cup.



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

Eine Länge voraus.

Servicepartner des VSaW

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

Lina Rixgens: Vorbereitung auf das Mini Transat 2017

Intensiv bereitet sich unser junges Mitglied auf ihr ganz großes Ziel vor – die Teilnahme an der Einhand-Transatlantikregatta „Mini Transat 2017“. Hier berichtet sie von ihrer ersten Solo-Regatta über 300sm – der Pornichet Sélect, die sie Ende April in der Bretagne segelte:

Ich habe erfolgreich meine erste Einhand-Regatta beendet!! Mit der „Pornichet Sélect“ ging es auf einem 300sm langen Kurs von Pornichet in der Südbretagne aus um zahlreiche Inseln herum nach Les Sables d’Olonnes und zurück. Nach 3d 12h 35min überquerte ich nachts als 41. Serienboot (von 51) die Ziellinie.

Nach der Überführung des Bootes von Lorient nach Pornichet in der südlichen Bretagne, meiner ersten Solo-Tour, vergingen die Tage bis zum Start der Regatta rasend schnell. Bereits am erstmöglichen Tag hatte ich ohne große Probleme Anmeldung und Sicherheitskontrolle hinter mich gebracht und nach einiger Sucherei und Hilfe meines Trainers Jean Saucet auch eine passende neue UKW-Antenne gefunden. Somit standen vor dem Start nur noch ein Mastgang, ein Tauchgang und das Fein-Tuning der Navigation auf dem Programm.

Am 30. April fiel um 13:00 Uhr der Startschuss zu meiner ersten Einhand-Regatta. Sicher war ich aufgeregt, aber sobald der Startschuss gefallen war und wir unterwegs waren, war das vorbei. Mit einer Kreuz bei 15-20kn ging es richtig los, bis ich gegen Mitternacht den Leuchtturm Birvideaux runden konnte. Zum Glück noch bei Tageslicht segelte ich zwischen den kleinen Inseln Hoedic und Houat durch, mit Felsen links und rechts – nicht ganz einfach. Auf diesem ersten Stück waren noch viele Boote in Sichtweite, und ich hielt mich im Mittelfeld.

Mit Einbruch der Dunkelheit und dem Runden des Leuchtturms verlor man sich allmählich aus den Augen. Bevor ich meinen Spi setzen konnte (für die Franzosen heißen die drei Gennaker „Spi“ und unser Code 0 „Gennaker“...), musste ich erst noch meinen gerissenen Baumniederholer reparieren. In den frühen Morgenstunden nahm der Wind immer weiter ab und drehte, sodass ich eine Halse fuhr, Belle Île pas-

sierte und weiter Kurs auf die Île d’Yeu nahm. Irgendwann ging bei inzwischen sehr ruhigem Wasser ein grandioser orangener Halbmond auf.

Pünktlich mit dem Sonnenaufgang lag ich in der Flaute – und das für die kommenden 7 Stunden! Eine echte Nervenprobe. Anfangs kam ich unter Code 5 Am-Wind noch recht gut voran und hatte Zeit, ein bisschen aufzuklären und etwas zu essen. Doch irgendwann ging gar nichts mehr, die Segel schlugen, ich versuchte vergebens doch noch ein bisschen Fahrt zu machen.

Gegen Nachmittag kam endlich der Wind zurück. Leider genau von hinten, auch kein toller Kurs für einen Mini. Aber es ging zumindest wieder vorwärts! In Sichtweite von zwei anderen Booten ging es unter Spi Max und später Spi Medium an der Île d’Yeu vorbei und weiter in Richtung Les Sables d’Olonnes. Dort war mit der Kardinaltonne Nouch Sud die südlichste Tonne des Kurses zu runden. Ich sehnte diese Tonne herbei, aber es nahm einfach kein Ende.

Bei Morgengrauen kurz vor der Tonne steckte ich noch einmal für eine Stunde in einer Flaute und konnte es nicht glauben: anschließend durfte ich die restlichen 5sm bei leichtestem Wind in die Bucht kreuzen... Gegen 09:00 Uhr konnte ich die Tonne endlich runden und wurde dort von einem Begleitboot gezeitet. Schon sicher, bestimmt Letzte zu sein, sah ich plötzlich noch zwei weitere Boote auf die Tonne zufahren. Ich war also noch im Rennen, weiter ging’s!

Hatte ich den ersten Tag fast ausschließlich auf das Ziel, das Ankommen, hingearbeitet, so hatte ich nun das Gefühl, in meinem Rennen anzukommen und es so zu nehmen wie es kam.





Der Spi Max war bereits angeschlagen, und ich war kurz davor ihn zu setzen, als der Wind anfang, zurück zu drehen. Für eine Stunde ging es noch recht zügig unter Code 5 weiter, doch dann konnte ich auch damit nicht mehr meinen Kurs halten und musste das Teil bergen. 100sm Kreuz lagen bis zur Île de Groix kurz vor Lorient nun vor mir. Um die drei auf dem Kurs liegenden Inseln herumzusegeln, wurde also alles andere als einfach und schnell... Der Wind nahm den Tag über zu, sodass es mit 4-5kn Bootsgeschwindigkeit zumindest (für Mini-Verhältnisse) recht schnell voran ging. Nachts war ich bei 25kn Wind und 2 Reffs im Groß angekommen.

Im Laufe des Dienstagvormittags näherte ich mich bei abnehmendem Wind der Île de Groix. Als ich endlich die NW-Spitze der Insel gerundet hatte, begleiteten mich auf einmal Delphine! Das war großartig. Diesmal hatte ich schon die Windwinkel ausgerechnet, das passende Vorsegel angeschlagen, um es nach der Rundung der Insel zu setzen. Doch es war wie gehabt, der Wind drehte mit, und es blieb mir nur ein tiefer Am-Wind-Kurs auf dem Weg zurück. Glücklicherweise war nun aber wieder ordentlich Wind und auch Welle, sodass ich endlich einmal schneller unterwegs war und mich mit 6-7kn SOG dem Ziel näherte. Stoisch nahm ich es hin, dass der Wind zum südlichen Passieren der Insel Hoedic wieder genau von hinten kam, und machte unter Spi Max noch ein paar Meilen gut, bevor ich nach einer gefühlten Ewigkeit die Südtonne der Untiefe Bonen du Four passieren konnte. Dort hatte ich in der dunklen Nacht unter dem Blinken der Tonne eine nahezu gespenstische Begegnung, als ein Mini sich mir fast geräuschlos unter Gennaker

von achtern näherte. Nach dem Anluven gewann ich dieses kleine letzte Duell allerdings.

Nun lagen nur noch 10sm bis zur Einfahrt in die Bucht von Pornichet vor mir. Ich freute mich auf das Ankommen, mein Boot lief schnell, die letzten Wegpunkte hatte ich noch einmal gecheckt und sogar Festmacherleinen und Fender waren bereit gelegt. Etwa 1sm vor der Einfahrt drehte der Wind ein bisschen nach rechts, sodass ich nicht mehr anliegen konnte und das letzte Stück kreuzen durfte. Das war nochmal eine echte Challenge für sich: in die navigatorisch wirklich anspruchsvolle und enge Bucht einzulaufen, nachts und mit Wind von vorne.

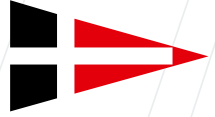
Zum Glück hatte ich links und rechts genug Wegpunkte einprogrammiert, wusste daher, wo ich genau war, und tastete mich langsam ans Fahrwasser heran. Die engste Stelle war passiert, aber auch die Ziellinie zu finden, gestaltete sich durch die vielen Lichter von Land ganz schön schwierig, obwohl ich genau wusste, wo sie sein musste. Gegen 01:30 Uhr am Mittwochmorgen passierte ich sie endlich!

Ich wurde herzlich von meinem Bruder Jan und einigen bekannten und unbekanntem Mini-Seglern am Steg in Empfang genommen, das ist einfach super in dieser Klasse! Die letzten Tage hatte ich mich in 10-minütigen Schlafphasen immer wieder erholt, doch wie wenig dabei wirklich nur zusammen kommt, merkte ich nun, als ich an Land war und sich alles drehte. Ich freute mich auf eine Dusche und ein Bett...!

Insgesamt waren wir vier deutsche Segler: Oliver Tessloff belegte mit seiner Pogo 3 einen tollen 10. Platz, Andreas Deubel (Nacira) wurde 23. und bei den Protos ging Michael Zerr an den Start, musste aber leider aufgeben. Natürlich lernt man nach und nach viele Mini-Segler aus allen möglichen Ländern kennen, doch auch wir waren eine coole Gemeinschaft, haben uns viel ausgetauscht, und ich hoffe sehr, dass sich das in den kommenden Monaten so fortsetzt.

Mein Ziel habe ich erreicht: die Regatta im Zeitlimit beenden und Erfahrung sammeln. Auch wenn man meinem Bericht sicherlich anmerkt, dass der Kurs nicht immer einfach war, war diese Regatta auf jeden Fall ein großartiges, wenn auch anstrengendes, Erlebnis!

Ich möchte an dieser Stelle allen ganz herzlich danken, die mich unterstützen und es mir möglich gemacht haben, so weit zu kommen!



EDLE HÖLZER IM SCHLAFZIMMER



BETT IZOLA
NUSSBAUM & KIRSCHBAUM
20 % REDUZIERT

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

www.eta7.com

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

ETAGE 7
WOHN- & SCHLAFCOMFORT



Etappe 1 von Neustadt i.H. nach Färøer vom 17.5. bis 8.6.20

Am Sonntag, dem 03. Mai, sind Jytte und ich in der Ancora Marina in Neustadt. Am nächsten Tag kommt die FREYA pünktlich um 1400 ins Wasser. Bis auf einige Probleme mit dem Segelmacher klappt alles zur Zufriedenheit. Jytte und ich benötigen sechs Tage, bis die FREYA fertig zum Auslaufen ist. Wir verholen sie in den Stadthafen von Neustadt. Jytte verlässt die FREYA am Montag, nachdem sie mir mit ihrer langjährigen Erfahrung sehr geholfen hat. Bis zum Eintreffen meiner Crew bin ich alleine an Bord, vollbeschäftigt mit verschiedenen Arbeiten – das Installieren neuer Lautsprecher im Cockpit und im Salon, ein neuer Rauchmelder muss angebracht werden, der elektrische Anschluss des neuen AIS wird ausgeführt, die Masten müssen getrimmt werden und viele andere Kleinigkeiten. Bevor René und Carsten am Freitag Nachmittag kommen, sind Kühlschränke und Stauräume mit Lebensmitteln und 60 Liter Bier gefüllt. Am 15.

Mai treffen meine Mitsegler pünktlich am Bahnhof in Neustadt ein. Am nächsten Tag erledigen wir zusammen Restarbeiten an Bord. Abends serviert uns Carsten ein leckeres Essen, was darauf schließen lässt, dass noch einige Gaumenfreuden auf uns warten.

Am 17. Mai werfen wir die Leinen los. Ein ablandiger Wind von 4 Bft., der nach zwei Stunden Windstärke 5 erreicht und noch bis auf 7 Bft. in der Einfahrt nach Burgstaaken (54°25'N-011°11'E) zulegt, bringt uns zu unserem Tagesziel. Diesen Hafen anzulaufen hat zwei Gründe. Auf der kurzen Strecke von 29 sm können wir alle Funktionen an Bord überprüfen, ob sie einwandfrei funktionieren, und dann wartet dort auch noch eine 500 g schwere Maischolle im Restaurant "Zum Anker" auf uns – die 500 g beziehen sich nur auf eine Person! Den obligatorischen Absacker trinken wir in der gemütlichen „Haifischbar“, der einen tollen ersten Segeltag ausklingen lässt.

Bei leichtem Wind segeln wir unter der Fernsundbrücke durch. Wir sind auf der Stre-

cke zum NOK. Vor dem Schießgebiet Todendorf gibt uns ein Sicherungsschiff die Anweisung, das gesamte Schießgebiet zu umfahren. Mit diesem Umweg haben wir nicht gerechnet. Beim Erreichen des nördlichen Punktes hören wir über Funk die Ansagen von Todendorf Radio, dass der Wasserweg Fehmarnsud nach Kiel befahrbar ist. Ich rufe sofort Todendorf Radio an um nachzufragen, warum man mir nicht vor zwei Stunden diese Auskunft geben konnte. Nach einer längeren Denkpause sagt mir der Operator: „Die Schießübung ist abgebrochen worden, out.“ Wer's glaubt! In Holtenau angekommen haben wir das Glück, sofort in die Schleuse einlaufen zu können. Seit mehr als 4h stehen wir im Regen und beschließen schon nach 13 km im Flemhuder See (54°20'N-009°58'E) zu ankern.

Der Wetterbericht für den 19.05. sagt stürmische Winde bis 8 Bft. voraus. Obwohl wir schon gestern bis Rendsburg segeln wollten, haben wir uns dies für heute vorgenommen. Auf Grund des Wetterberichtes wäre eine Fahrt bis zu unserem nächsten Ziel – Helgoland – nicht sinnvoll. Am Steg im Regatta-Verein Rendsburg liegend sind wir dem starken Wind natürlich nicht so ausgesetzt wie auf der Nordsee. Wir haben jetzt Zeit, uns die schöne Altstadt anzusehen und anschließend das Skylight im Vorschiff abzudichten. Am Abend verwöhnt uns René mit seinen Kochkünsten

..... und am nächsten Tag die Sonne beim Ablegen. Doch schon bald ziehen Wolken auf. Die letzten 4h im NOK regnet es aus Kannen. Auch hier verläuft das Schleusen zügig und problemlos.

In der Elbe steht noch für kurze Zeit der Strom mit 1,5 kn gegen uns. Dann aber geht es los wie die Feuerwehr. Um 0230 legen wir uns an einen Steg im Hafen von Helgoland (54°10,5'N-007°5'E), der für Behinderte gedacht ist. Um diese Zeit wollen wir keinen mehr aufwecken, da alle Schwimmstege mit Päckchen belegt sind. Am Morgen holt uns die Hafenmeisterin aus den Kojen, um uns mitzuteilen, dass wir an diesem Steg verbleiben können. Doch wir müssen unsere Treibstofftanks mit 260 Litern auffüllen, denn das Schnäppchen von 0,94€/Liter wollen wir uns nicht entgehen lassen. Zurück im Hafen finden wir einen Liegeplatz an der Seite eines schönen Traditionsseglers. Zollfreie Spirituosen und Tabakwaren werden ebenfalls gebunkert.

Am 22.05. verlassen wir um 1720 Helgo-

land. Gute 3 Bft. Wind aus W empfangen uns an der Hafenausfahrt. Ca. 400 sm liegen vor uns. Nach dem Wetterbericht zu urteilen wollen wir auf dem kürzesten Weg nach England segeln. Für den morgigen Tag ist Wind aus SW angekündigt. Das bedeutet, dass wir bei dieser Winddrehung direkten Kurs auf Peterhead /Schottland absetzen können. In der Nacht macht es nicht unbedingt Spaß, bei 10° C im Cockpit am Rad zu stehen – beide Autopiloten sind ausgefallen. Unter Deck ist es noch kälter und nur im Schlafsack auszuhalten. Doch wir kommen gut voran. Eine nette Abwechslung bieten die uns begleitenden Schweinswale. Über zwei Stunden lang springen mindestens 20 von ihnen um die FREYA. Am Samstag und Sonntag zieht auf ganz klassische Weise ein Tiefdruckgebiet über uns hinweg, mit allen Winddrehungen, die an der südlichen Seite des Tiefdruckgebietes entstehen. Trotz des mitunter starken Seeganges wird von Carsten und René hervorragend gekocht. Die drei Seetage mit Etmalen von 160 und 166 sm bei Wind von 2 - 6 Bft. sind für uns alle nicht übermässig anstrengend. Gute Crew, Seemannschaft und eine hervorragende Yacht – was will man mehr.

Wir erreichen Peterhead (57°30'N-001°46'W) bei 6 Bft. Wind. In der Marina vor Ort will ich nicht anlegen und bitte den Hafenskapitän, im Fischereihafen festmachen zu dürfen. Im ersten Hafenbecken empfängt uns eine Barkasse, die uns zu unserem Liegeplatz leitet. Die Besatzung nimmt unsere Leinen, die wir über vier Meter hoch werfen müssen, an. Das erspart uns viel Mühe.

Die Männer der Barkasse erklären uns den Weg zur „Fishermen's Mission“, wo uns Phillipinos zu einer Badewanne führen, in der wir duschen können. Im „Wetherspoon“ essen wir gut zu Abend, und auf dem Weg zur Freya trinken wir in einer urigen Bar den letzten Schluck des Tages. Nach den drei Tagen mit vermindertem Schlaf liegen wir bald in der Koje, geniessen die Wärme und das statische Verhalten der FREYA.

Tagsüber arbeiten wir am Schiff – die Keile an der Mastdurchführung sind fast alle herausgefallen. Carsten hat eine gute Idee, die er mit René ausführt. Sie benutzen ein langes 14 mm Ende, das sie in den Zwischenraum vom Deck zum Mast hineinpresse. Nach einigen Stunden ist die Arbeit erledigt. Wir werden in den kommenden Tagen das Verhalten der Konstruktion beobachten, bevor das Herunterrutschen des

Tauwerks durch die Anbringung einer Schelle verhindert wird. In der Zwischenzeit versuche ich den Simrad-Autopiloten das permanente Abschalten abzugewöhnen. Nach den Arbeiten am Mast muss das Vorstag verkürzt und der Grossmast neu getrimmt werden.

Peterhead war in früherer Zeit einer der größten Fischereihäfen an der Westküste Schottlands. Hier wurde hauptsächlich Hering angelandet und verarbeitet. Heute übernehmen schwimmende Fischfabriken den Fischfang und die Verarbeitung auf See. Dementsprechend leer sind die Hafenbecken – bis auf wenige kleine Fischereifahrzeuge und kleine Fischverarbeitungsbetriebe. Die Architektur der Stadt besteht hauptsächlich aus grauen Steinhäusern.

Die Planung dieser Reise war es, von hier aus nach Inverness, durch den Caledonian Canal nach Skye zu segeln. Ich habe bis heute keine Mitsegler von Skye zu den Färöer gefunden. Das bedeutet, dass ich auf direktem Weg über die Orkneys segeln will, womit Carsten und René einverstanden sind.

Am 27.05. klingelt mein Wecker um 0500. Es ist schwer, meiner Crew zu vermitteln, dass die vor uns liegenden ca. 80 sm eine geraume Zeit benötigen, was sie jedoch nicht davon abhält, den Frühstückstisch zu decken. Mit einem Stück Brot in der Hand werfe ich die Leinen los. Dazu muss ich mehrmals die hohe Leiter an der Hafenanlage hinauf- und hinunterkrabbeln. Mit 10-minütiger Verspätung lege ich um 0610 allein ab. Im Vorhafen setzen wir dann gemeinsam die Segel. Am Vorabend gab uns der Hafenmeister die Zeit zum Auslaufen an, und wann wir den Moray Firth überqueren müssen. Auf der Fahrt zeigt sich kurz ein Schweinswal. Bei idealen Bedingungen erreichen wir nach 78 sm in fast genau 12 Stunden den Hafen Wick (58°26'N-003°05'W).

Am nächsten Morgen besteht die erste Aufgabe darin, drei Säcke mit schmutziger Wäsche zur Wäscherei zu bringen. Doch so schnell werden wir diese nicht los! Lautes Klopfen und der Versuch, mit dem Bootsschlüssel die Tür der Wäscherei zu öffnen, misslingen. Doch dann lässt sich eine verschlafene Frau blicken. Um 1600 können wir alles sauber wieder abholen. Am nächsten Tag, um 0915 sitzen wir erneut im „Wetherspoon“ zum Frühstück. Anschließend besichtigen wir den netten Ort. An der Kirche angekommen öffne ich die vermeintliche Eingangstür und stehe in einem Gymnastikraum,



in dem 15 Frauen mich „ungläubig“ anschauen. Vermutlich ist hier die Kirche zum Fitness Center „konvertiert“. Auf dem nahen Friedhof finden wir Sarkophage aus dem 18./19. Jhd., auf deren Seitenteilen Totenkopf und Engel eingemeißelt sind. Eine weitere Sehenswürdigkeit dieser netten Stadt ist die kürzeste Straße der Welt: 2,50 m ist sie lang, heisst Ebenezer Place und steht im Guinnessbuch der Rekorde. Ein langer Spaziergang im Regen an der Küste folgt. Danach gehe ich zurück auf die FREYA, während René und Carsten einen Museumsbesuch vorziehen. Sie kommen mit Fisch an Bord zurück, der von beiden zubereitet wird und einem 5-Sterne-Restaurant Konkurrenz machen könnte.

Heute soll uns die FREYA zu den Orkneys bringen. Früh schallt mein Ruf „REISE REISE“ durch den Salon. Um 0600 ist die gesamte Mannschaft an Deck. Der Grund ist wohl der, dass die Sonne scheint. Gleichmäßige 4 Bft. bringen uns bei einem Seegang von Stärke 2 und einem Schnitt von über 6 kn in 5 Stunden zu dem Fähranleger in St. Margaret's Hope (58°50'N-002°57,7'W). Wir legen uns an einen ausgedienten Fischkutter, auf dem ein junges Paar arbeitet und versucht, dem Kahn neues Leben einzuhauchen. Wir machen einen langen Spaziergang zum Ort. Es regnet und es kommt uns vor, als würde es gleich zu schneien beginnen. Umso verwunderter sind wir, als plötzlich

René im Ölzeug unter Palmen steht. Keine At-trappen und auch nicht in Holztöpfen – nein, richtig in der Erde. Am frühen Abend sitzen wir im „Murray Arms Hotel“ und spielen mit Danny de Vito Billard. Jedenfalls sieht Danny so klein und dick aus wie der Schauspieler. Er spielt uns alle drei an die Wand und fordert uns immer wieder heraus. Besser gesagt: er spielt, um den zwei anwesenden Frauen zu imponieren. Wir essen im Hotel das Nationalgericht Haggis. Mir schmeckt es, aber der Geschmack von uns Dreien ist unterschiedlich. Der Tag hat viel Spass gemacht.

Der Wetterbericht am 30.05.15 sagt für den Nachmittag und dem folgenden Tag über 30 kn Westwind voraus. Zum einen wollen wir in diese Richtung, zum anderen nicht In St. Margret's Hope einwehen und gegen den Seelenverkäufer gedrückt werden. Uns fällt der Abschied schwer.

Heute Abend spielt eine Band im „Murray Arms Hotel“. Wir haben de Vito und anderen Gästen versprochen, anwesend zu sein. Die 15 sm nach Stromness (58°58'N-003°17,6'W) motoren wir gegen einen leichten Strom an. Wir machen an einem Schwimmsteg so fest, dass wir in den nächsten Tagen nicht auf den Steg

gedrückt werden. Den Abend verbringen wir bei einem guten Essen im „Royal Hotel“.

In der Nacht hat es angefangen zu stürmen. Ich muss noch einmal an Deck und die Fallen am Grossmast wegbinden. Gegen die Bewegungen der Yacht kann ich nichts machen. Am Mittag fahren wir mit dem Bus nach Kirkwall, der grössten Stadt auf der Insel Mainland mit ihren über 6.000 Einwohnern. Eine hübsche Stadt mit vielen sehenswerten Gebäuden. Doch vor dem Stadtbummel müssen wir noch zu dem Laden „Marine Gear Supplies“ wandern. Der Schwimmschalter zu einer Bilgenpumpe ist defekt. Wir erstehen ein neues Teil, und der freundliche Besitzer des Ladens fährt uns zu der „Scapa Distillery“. Wir können doch Schottland nicht verlassen, ohne eine Whisky-Brennerei besichtigt zu haben. Wir bekommen vom netten Guide einen guten Einblick in die Herstellung dieses beliebten Getränkes. Der mindestens vier Kilometer lange Rückweg findet bei Sturm und Regen statt. Als wir Kirkwall erreichen flüchten wir völlig durchnässt in eine Fish&Chips Bude. Nach dem Imbiss scheint die Sonne wodurch unsere Bekleidung bei der Besichtigung der Stadt gut trocknen kann. Zum Abendessen wird an Bord gekocht. Im COOP haben wir schöne preiswerte Pfeffersteaks gekauft. Beim Braten stellt Carsten entsetzt fest, dass es nur verkleidete Bouletten sind. Mit Gemüse und Kartoffeln angerichtet gibt es keinen Anlass zur Meuterei. René holt wieder mal Brötchen zum Frühstück; doch heute bringt er stattdessen Croissants mit.

Die Backwaren in Schottland sind bei weitem schlechter als in den USA – und das will was heißen. Die vorzüglichen Croissants sind nicht aus der französischen Bäckerei in der Hauptstrasse – nein, aus dem COOP Supermarkt. Der Vormittag vergeht mit dem ausgiebigen Frühstück und dem erneuten Trimmen des Grossmastes. Danach gehen René und ich duschen. Carsten macht einen Ausflug zu den „Ring's of Brodgar“. Am Abend zeigt er uns die Fotos, auf denen wir beeindruckende Fundamente von runden Gebäuden sehen, die 5.000 v.Chr. entstanden sein sollen. Wir bedauern, dass wir nicht mit ihm gefahren sind. Doch die Dusche war – ehrlich gesagt – notwendiger. Heute bekomme ich von der Crew die Chance, einmal kochen zu dürfen. Ich bereite „Confit de Canard“ zu. Schmeckt wie immer gut. Anschließend brät René 16 Bouletten. Morgen, am Mittwoch, dem 03.06.15, wird die Strömung um 1100 aus der

YACHTCHARTER WELTWEIT.

WORK LESS
SAIL MORE!

Scansail Yachts
International GmbH
Palmallee 124 b
22767 Hamburg
040 - 388 422
info@scansail.de
www.scansail.de

SCANSAIL
YACHTS



richtigen Richtung kommen und der Wind mit 5 Bft. aus West wehen. Über den Seegang sprechen wir lieber nicht. Die Bouletten sollen verhindern, dass einer von uns in den berechneten 36 h Überfahrt zu den Färöer lange in der Pantry stehen muss.

Jytte versucht, für uns auf Färöer einen guten Liegeplatz auszumachen. Wir wollen eigentlich nach Torshavn. Aber der dortige Hafenmeister ist der Ansicht, dass wir in Vestmannhavn besser liegen würden. Die Marina von Torshavn ist jetzt schon überfüllt von Yachten. Ich will mir die Option offen halten, eventuell die FREYA für drei Wochen auf Färöer zu lassen, um nach Berlin zu fliegen. Diese Entscheidung muss ich nun in den kommenden Tagen treffen.

Die amerikanische Aluminiumyacht "GRACIA EXPLORATION 47" liegt neben uns. Sie wartet schon ein paar Tage länger auf Wetterbesserung. Eine halbe Stunde vor uns wirft die Mannschaft die Leinen los. Sie segelt ab Island die Rallye "Arctic Odyssee 2015" mit Jimmy Cornell ist der Veranstalter dieser Geschwaderfahrt und hat dem Eigner der nagelneuen "GRACIA" den Kauf der Yacht empfohlen. Er selbst besitzt diesen Typ mit der Länge von 45'. Eine moderne Yacht mit Überrollbügel und

schnellem Unterwasserschiff. Ich bin gespannt, wie sie uns davonziehen wird. Im Vorhafen legen wir das zweite Reff ins Grossegel ein. Wir müssen die ersten 6 sm in der Bucht gegen eine grobe Kreuzsee unter Motor ankämpfen. Die "GRACIA" fällt ab und versucht, mit dem gerefften Grossegel noch etwas mehr Fahrt unter Motor aufzunehmen zu können. Als wir in freies Wasser kommen, rollen wir die Genua bis zum 2. Reff aus. Die ca. 200 m neben uns segelnde „GRACIA“ trägt die gleichen Segel wie wir. Nach vier Stunden verschwindet sie hinter dem Horizont – hinter uns. Ein Segler der fünfköpfigen Mannschaft stand oft beim Rauchen auf dem Steg neben der FREYA. Als Amerikaner erkannte er natürlich sofort eine F&C 44 und begeisterte sich jedes Mal über die Schönheit unserer Yacht.

Die Windrichtung schwankt immer zwischen W bis SW, bei einer Stärke von 3 bis 5 Bft. und einem Seegang von 3-5, d.h. wir können unser Ziel direkt anliegen – streckenweise mit Vollzeug, nur mit der ausgerollten Genua oder sogar mit einem Schrick in den Segeln. Das Schwert ist natürlich immer ausgefahren. Carsten achtet fast ununterbrochen auf den optimalen Stand der Segel. So erreichen wir ein Etmal von 152

sm. Am Nachmittag des zweiten Tages verlässt uns der Wind. Für die letzten 32 sm muss der "Jockel" ran. Auf dem Kontrollgang zum Vorschiff sehe ich, dass der Jockey Pole über Bord gegangen ist. 32 Jahre hat er dort in seiner Halterung gelegen und nun liegt er für unabsehbare Zeit auf dem Grund des Atlantiks. Ich bin traurig darüber und denke daran, dass es schwer werden wird, das originale Teil zu ersetzen. Wo finde ich heute noch die alten Beschläge, die zu den vorhandenen an Deck und Mast passen?

Ich habe mich entschieden. Unser Ziel ist Vestmannhavn. Der Kurs wird abgesteckt. Als wir gegen 2100 in den Hestoe-Fjord einlaufen stehen 5 kn Strom gegen uns. An Steuerbord liegt der Fährhafen Gumluraet (61°57,7'N-006°49'W). Nach kurzer Beratung entscheiden wir uns, in den kleinen Hafen einzulaufen. Dort legen wir uns an ein grosses Arbeitsboot, einen Versorger für eine Fischfarm. Wir sitzen noch bis 0200 im Salon und lassen die letzten zwei Tage ausklingen. Für mich ist es wieder einmal ein tolles Erlebnis – auch wenn ich sehen muss, wie durch viele Ritzen die hochgehende See in die FREYA eindringt. Sie ist eben eine alte Lady, die aber sehr viel aushält. Zwei

Tage gute Seemannschaft mit einer seefesten Crew sind vorüber. René und Carsten haben neben der Segelei auch für das leibliche Wohl gesorgt. Sie haben bei Brechern auf dem Vorschiff gestanden, immer den Lifebelt angelegt, ohne dass ich darauf hinweisen musste. Die zwei letzten Tage haben mir gezeigt, wie eine Crew zusammenwachsen kann. Mit einem guten Gefühl lege ich mich in die feuchte Koje. Werden wir vielleicht morgen früh von der Crew des Arbeitsbootes geweckt werden?

Es ist 0900. Es regnet mal wieder. Mich weckt ein nahes Motorengeräusch. Ich springe in den Segelanzug und an Deck. Ein freundlicher junger Färäner beruhigt mich. Sie werden erst am Montag auslaufen. Er will nur die Seiltrommel und den Kran reparieren. Wir haben von den Färöer keinen Stromatlas. Über die Tiden-tabelle fällt es uns schwer, die Strömungen in den Sunden zu errechnen. Gegen Nachmittag kommt der Kapitän. Ich frage ihn nach der besten Zeit, in der wir den Strom nach Vestmannhavn ausnutzen können. Nach langer Berechnung und Überlegung kommt er zu dem Schluss, dass morgen 1500 der richtige Augenblick sei. Ich habe das Gefühl, dass sich hier die Kapitäne von

Minimalinvasive Diagnostik u. Therapie

mit der ► **Virtuellen Darmspiegelung**

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

und der ► **HAL (Hämorrhoidal-Arterien-Ligatur)**

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

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



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



Unsere Vorsorge - Ihre Chance

Wasserfahrzeugen nicht sehr um die Strömungen kümmern.

Große Motoren erlauben es ihnen zu jederzeit in den Sunden und Fjorden an ihr Ziel zu gelangen. Wegen der Starkwindwarnung und der Zeit, die wir bis zum 09.06., dem Abflug nach Berlin, haben, beschließen wir, einen Hafentag einzulegen. Ab Mittag beginnt es zu stürmen, und heftige Regenschauer lassen uns nicht von Bord. Die Heizung läuft auf Hochtouren. So stürzen wir uns auf die verbliebenen Arbeiten. Der neue Schwimmschalter für die Bilgenpumpe wird installiert. Der Motor der Grauwasserpumpe ist unreparierbar. Die Ersatzpumpe, die Ungerli repariert hat, macht nur wenige Umdrehungen, bevor sie nur noch klappert, ohne Wasser zu fördern. René nimmt sie fachmännisch auseinander. Ist es ein Dichtungsring, der falsch aufgelegt war oder war der Pumpendeckel bei der Montage verdreht? Eine der oft vorkommenden Reparaturen, bei denen man zum Schluss nicht den Grund weiß, warum alles wieder funktioniert. So wie von Geisterhand.

Erst um 2000 wird mit der Zubereitung des Abendessens begonnen. Noch ein Film, und mehrere heiße Getränke lassen uns um 0200 die Kojen aufsuchen.

Am 06.06. verlassen wir um 1500 den Hafen. Zu früh, denn wir haben bis Vestmannhavn 1 kn Strom gegen uns. Wir quälen uns die 17 sm durch den Vestmannasund - unter Segeln und Motor. Vestmannhavn (62°09'N-007°10'W) ist eine grosse verlassene Hafenanlage, in der die Schiffe fehlen. Alle Molen sind mit riesigen Autoreifen behängt. Der Hafenkaptän gibt uns die Anweisung, zwischen einem verrotteten Fischereifahrzeug und zwei kleinen Kähnen festzumachen. Ach, ein kleines Motorboot, das bei Niedrigwasser schräg an der Mole hängt, habe ich übersehen. Das sind die einzigen Wasserfahrzeuge die ich ausmachen kann. Ein kurzer Blick über den Hafen, und die Bucht sagt mir, dass ich die FREYA hier nicht für drei Wochen liegen lassen kann. Der Hafenmeister Gunnar weiss, dass wir heute kommen, erscheint an der FREYA und bestätigt mir meine Vermutung. Nun wird es aber knapp mit der Zeit, einen Hafen mit Schwimmsteg zu finden.

Wir gehen gemeinsam in das Hafenbüro. In der nahen Marina sind die Stege nur für kleine Boot ausgelegt. Ganz plötzlich greift Gunnar zum Telefon und ruft Thomas Davidsen an. Ihm ist eingefallen, dass er eine Mooring in der Bucht

besitzt, die er in diesem Jahr nicht benutzt und die er mir sofort unentgeltlich für die Zeit zur Verfügung stellt. Ausserdem bietet er sich an, auf die FREYA aufzupassen. Mir fällt ein Stein vom Herzen. Wir verabreden uns für Morgen. Er hat die schwere Mooring seit letztem Jahr nicht benutzt, und daher müssen wir die Anlegenden entwirren und viel Kelp entfernen. Beruhigt gehe ich zurück an Bord der FREYA. Meine Freunde freuen sich ebenfalls, dass nun alles doch noch problemlos klappt. Vestmanna ist mit 1.200 Einwohnern die zweitgrösste Ansiedlung auf der Insel Streymoy. Wir finden am Abend keinen Pub, geschweige denn ein Restaurant, das nach 1700 noch offen ist. Also ist heute Hüttenabend auf der FREYA.

Um 1200 erscheint Thomas und fährt René und mich zu einem Anleger. In seinem Dinghy rudern wir zur Mooring und erledigen die angesagten Arbeiten. Die Taue sind mindestens 3 cm dick und werden vielleicht nicht durch die Klüsen passen. Die FREYA wird an einem 800 kg schweren Seeanker hängen. Na, wenn das man reicht :-). Anschließend muss Thomas sofort zur Arbeit und wir in das Restaurant/Bar/Andenkenladen/Touristeninformation/etc., das am Campingplatz liegt und um 1700 schließt. Es ist auch der einzige Punkt, an dem wir ein WLAN finden. Lange vernachlässigte Mails werden beantwortet, unsere Flugtickets abgerufen und Bier getrunken. Nur Carsten hat seine Augen mehr auf den Tresen als auf das Handy gerichtet. Dahinter stehen zwei junge Frauen. Er erklärt uns ausgiebig, warum die Eine und nicht die Andere..... Zurück an Bord werden Fotos der Reise ausgetauscht.

Wir stehen spät auf. Das Wetter ist katastrophal. Unsere Taschen werden gepackt. Ich bespreche mit Gunnar, welche Schalter er ein- und ausschalten muss, um im Bedarfsfall die Bilge lenzen zu können. Auf dem Weg zur Mooring legen wir noch kurz zum Wasser bunkern an einer Mole an. Hier liegt ein Schlauch, aus dem ununterbrochen 24 Stunden lang, Trinkwasser fliesst. In strömendem Regen, bei Temperaturen unter 10°C liegen wir an der Mooring. Wir bereiten die Yacht zum morgigen Verlassen vor. Das Dinghy der FREYA muss aufgepumpt werden. Carsten und ich gehen noch auf dem Campingplatz unter die Dusche. Das anschließende Bier trinken wir im "Fjörkrögvin" (so heisst das einzige Restaurant in der Sprache, die auf den Färöer gesprochen wird). Zurück an Bord berei-

ten wir ein Abendessen aus den Resten, die wir finden. In der Nacht heult der Sturm durch die Takelage.

Um 0500 klingelt der Wecker. Der Regen peitscht über die Yacht. Der Platz, an dem wir liegen, ist durch eine Huk geschützt. Der dadurch geringfügige Wellengang lässt es überhaupt erst zu, dass wir mit dem Dinghy die 150 m Überfahrt zum Steg bewältigen können. René bringt erst Carsten mit der Hälfte des Gepäcks hinüber. In der Zwischenzeit schliesse ich die Seeventile, öffne zur Durchlüftung die Schapps und Schränke, schalte die Sicherungen aus und verschließe die FREYA. Mein Ölzeug hält nicht den starken Regen ab. Mit nassen Sachen steigen wir in den Bus zum Flugplatz. Über vier Stunden müssen wir warten, bis der Flieger uns nach Kopenhagen und weiter nach Berlin bringt. Pünktlich landen wir um 2030 in Tegel. Jytte erwartet mich. Es war nicht geplant, dass ich für drei Wochen nach Berlin komme. Die Reise durch den Caledonian Canal war geplant. Aber da ich nun einmal kein Einhandsegler für drei Wochen bin, bedaure ich es sehr, dass ich keinen Mitsegler gefunden habe. Für mich sind die vier Wochen toll gewesen. Nur die Kälte hat mir sehr zu schaffen gemacht. Letztes Jahr in Russland habe ich den kältesten Sommer erlebt, seitdem dort Wetterbeobachtungen aufgezeichnet werden. Und die anschließende Segeletappe um das Nordkap war auch – was die Temperaturen anbetrifft – keine Verbesserung. Vielleicht werde ich die nun folgende Reiseroute mit Jytte umdisponieren.

Aufenthalt auf den Färöer vom 1.7. - 22.7.2015

Wir haben nicht lange überlegt, um zu dem Entschluss zu kommen, nicht noch einen weiteren Sommer im Norden Europas zu verbringen. Wenn gesegelt wird, dann nur noch in südlichen Seegebieten. In den letzten drei Wochen haben wir die FREYA nur von Vestmanna nach Torshavn verholt.

Wir sind zu dem Schluss gekommen, die Inseln nicht bei den herrschenden Wetterverhältnissen mit unserer Yacht zu erkunden. Die Gründe hierfür sind, dass die Ziele sehr dicht beieinander liegen, die von uns geplanten Wanderwege besser mit dem Bus oder der Fähre zu erreichen sind, die Winde in den Sunden und Fjorden ein vernünftiges Segeln nicht zulassen – und dann noch das Wetter, ach du meine Güte.

Wir versuchen in dem folgenden Bericht mit

Hilfe von Fotos einen kleinen Einblick in die Färöer Inselwelt zu vermitteln.

Am 01.07.2015 landen Jytte und ich auf dem kleinen Flughafen Varga. Der Bus bringt uns nach Vestmanna, wo uns Gunnar mit seinem Auto abholt und uns zum Anleger bringt. Er hat unser Beiboot schon am Vormittag aus dem Schuppen geholt. Es herrscht das gleiche Wetter wie vor drei Wochen. Bei strömendem Regen rudere ich Jytte und unser Reisegepäck zur FREYA.

Wenn ich einen Fähringer nach dem Wetterfrage habe ich das Gefühl, dass ihn das gar nicht interessiert. Er sagt höchstens, es herrscht mal wieder "Maybe-Wetter". Genaueres könne er nicht dazu sagen.

Nach einigen Tagen Eingewöhnung auf der FREYA verholen wir uns nach Torshavn (62°02'N-006°46'W). Mit 18.000 Einwohner ist Torshavn die größte Stadt auf den Färöer. Wir vermuten, hier etwas mehr zu erleben als in den Dörfern. Beim ersten Rundgang bestätigt es sich. Zu unserer Freude finden wir einige Supermärkte, Hotels, Restaurants, Geschäfte und Bars. Da sich das Wetter auch hier nicht von einer besseren Seite zeigt, beschließen wir, in den kommenden drei Wochen die FREYA nur als schwimmendes Hotelzimmer zu nutzen. In gut zwei Wochen wird unser Freund Eschi kommen. Bis dahin hoffen wir viel von den Färöer erkundet zu haben.

Die erste Wanderung machen wir von Vestmanna aus an den Stausee oberhalb des Ortes. Von Seen wie diesem wird durch grosse Rohre Wasser zu den am Ufer des Vestmannasundes gelegenen Turbinenhäusern geleitet. Eine sehr verbreitete Form der Gewinnung von elektrischer Energie auf den Inseln.

Unseren ersten Ausflug machen wir mit einem Motorboot von Vestmannahavn aus zu der im Nordwesten von Streymoy gelegenen Steilküste. Tiefe Höhlen in den Klippen werden vom Boot aus besichtigt. Jeder an Bord muss einen Helm tragen. Es besteht Steinschlaggefahr. Brav setzen wir die Helme auf. Einen Steinschlag aus weit über 100 Metern Höhe möchte ich nicht ungeschützt erleben. Der Rudergänger fährt das Boot so nahe an die Felsen der Grotten, dass ich sie mit den Händen berühren kann. Obwohl ich kein Geologe bin, kann ich mir gut vorstellen, wie die gut erkennbaren, gleichmäßigen Gesteinsschichten der Berge entstanden sind. Bis vor 10.000 Jahren lagen die vulkanischen Inseln

unter einer 500 Meter dicken Eisschicht.

Für weitere Ausflüge mieten wir uns ein Auto. Auf den Inseln wurde mehr als tausend Jahre lang Holz für den Schiffsbau benötigt. Es führte dazu, dass wir heutzutage nur kahle Berge und Täler vorfinden. Der einzige Wald der Färöer befindet sich in Hvalvik. So steht es jedenfalls in den Reiseführern. In der Umgebung von Torshavn gibt es weitaus grössere "Wälder". Der in Hvalvik wurde erst 1950 angepflanzt und liegt in unmittelbarer Nähe der ältesten Kirche auf Streymoy. Hvalvik heisst übersetzt Wal Bucht. Auf den Färöer wurde noch bis in die 60iger Jahre kommerziell Walfang betrieben. Trotzdem werden noch immer jedes Jahr aus „Gründen der Tradition“ viele hundert Grindwale und Delfine auf die Strände getrieben, um sie dort abzuschlachten. So wie es ein Gesetz vorschreibt.

Saksun muss ein Besucher der Färöer gesehen haben. Mit fast 30 Einwohnern ist sie die kleinste Ansiedlung auf Streymoy. Am Ende eines langen Tales gelegen sehen wir eine kleine Kommune, die aus einem landwirtschaftlichen Betrieb und einem Museumsdorf besteht. Während eines schweren Sturmes wurden gewaltige schwarze Sandmassen in die Bucht gespült. Seitdem ist von See der Zugang nach Saksun versperrt.

Es belegen Grabfunde, dass zur Zeit der Wi-

kinger der hübsche Ort Tjørnuvik besiedelt wurde. Bei heftigen Regenfällen haben wir einen herrlichen Ausblick auf die zwei Trolle Risin und Kellingin (der Riese und die Trollin). Der Sage nach sollten die Zwei die Färöer zurück nach Island holen. Bei dem lange andauernden Versuch die zwei Inseln zusammenzubinden bemerkten sie zu spät, dass die Sonne aufgegangen war. Und da Trolle keine Sonne vertragen, wurden sie zu Stein. Diese Geschichte sagt uns, dass auf den Färöer die Sonne scheint. Von der hübschen Stadt Eidi, auf der Insel Eysturoy gelegen, hat man auch einen guten Blick auf die Trolle.

Der liebliche Ort Gjøgv ist mit seinem Naturhafen ein weiteres Highlight der Färöer. Es ist gut vorstellbar, was bei einem schnell aufkommenden Sturm aus Norden die Fischer in ihren kleinen Kähnen auf See ertragen mussten. Denn ein Einlaufen in diesen Hafen bei schlechten Bedingungen ist wohl kaum möglich. Im Ort leben ständig nur 30 Personen. Doch im Sommer kommen viele Färinger hierher – zu ihren Sommerhäusern.

Bei einem anderen Ausflug umfahren wir den Funningurfjord und erreichen den Ort Elduvik. Kleine eng aneinander gebaute Häuser mit Grasdächern prägen das Ortsbild. Die Siedlung Oyndarfjörður hat etwas Besonderes zu bieten. Die 1883 erbaute Kirche des Ortes kostete zu damaliger Zeit 100 dänische Reichstaler. Dem





dänischen Maler C.W.Eckersberg wurden für das Altarbild 100 Reichstaler gezahlt, für den Rahmen weitere 100 Reichstaler. Der Wert des Bildes wurde vor kurzem in Kopenhagen mit über 1 Million Euro bewertet. Das ist auch der Grund, warum wir uns in dem kleinen Lebensmittelladen des Ortes anmelden müssen. Für uns Segler hängen auch schöne Votivschiffe in dieser Kirche. Ferner sind in Eiduvik noch die „weltberühmten“ Wackelsteine zu besichtigen. Diese etwas über einem Meter hohen Felsen bewegen sich aber gerade nicht! Wir als Segler erkennen natürlich sofort den Grund - es ist Ebbe.

Fuglafjörður ist kein unbedingt sehenswerter Ort. Nett anzusehen sind die Kunstobjekte auf der Hafenmole. Bei näherer Besichtigung der Figuren versucht mich doch der „Schlechtwettergeist“ einzufangen. Ich kann ihm glücklicherweise entkommen. Was aber für uns keine Wetterbesserung bedeutet. Es regnet weiter.

In Leirvík können Jytte und ich zwischen den Grundmauern eines Bauernhofes der Wikinger herumlaufen. Eine eingehende Erklärung dieses Hofes finden wir einige Tage später im National-Museum von Torshavn.

Jeder Besucher der Färöer sollte unbedingt einen Ausflug nach Mykines machen. Früh am Morgen sitzen wir im Bus nach Sörvágur auf Vagar. Von dort geht eine kleine Fähre zur Insel Mykines. Hier haben wir fünf Stunden Zeit, vom Ort aus eine Wanderung zu einem Leuchtturm zu unternehmen, der am westlichsten Punkt der Färöer von August bis Mai seine Signale in den Nordatlantik strahlt. Die Färöer liegen auf 62°N und ab Anfang Juni bis Mitte Juli sind die Feuer aller Tonnen und Türme nicht aktiv (so erzählt uns jedenfalls ein Fischer. Und was ist im Nebel?). Auf der Wanderung erleben wir die Vogelwelt der Insel. Dabei sind die Papageientaucher natürlich der Höhepunkt. Sie haben ihre Nester in Erdhöhlen. Auf an Abhängen gelegene Wiesen brüten hunderte von diesen possierlichen Tieren. Sie fliegen ununterbrochen zum Atlantik und kommen mit Fischen im Schnabel von dort zurück, um Ihre Jungen zu füttern. Manche sind so zutraulich, dass wir bis auf zwei Meter an sie herankommen. Am Rand der Klippen stehend, können wir den Flug vieler anderen Seevögel beobachten. Eissturmvogel, Basstölpel, Seeschwalben und viele verschiedener Möwenarten. Wir sind glücklich hier zu sein.

Einige Sonnenstrahlen am Morgen verführen uns zu einer Wanderung von Torshavn nach Kirkjubøreyn. Mit Regen habe ich heute nicht gerechnet. Ein grober Fehler von mir. Nach zwei Stunden erreichen wir unser Ziel, wobei ich bis auf die Knochen nass bin. Hier gibt es kein Café in dem meine Kleidungsstücke trocknen können. Kirkjubøreyn war im Mittelalter der wohlhabendste Ort der Färöer und weit über seine Grenzen bekannt. Seit Anbeginn der Christianisierung bis zur Reformation war hier der Sitz des Bischofs. Davon zeugt die Ruine der St. Magnus-Kathedrale (Baubeginn Ende des 13. Jhd. Seit Jahren Restaurierungsarbeiten), und die Olavskirche. Sehenswert ist der angrenzende Bischofshof. Das 900 Jahre alte Blockhaus ist hervorragend restauriert.

In den vergangenen drei Wochen konnten wir einige interessante Dinge auf den Färöer erleben. Es vergeht leider weiterhin kein Tag an dem es nicht regnet. An Tagen, an denen es 24 Stunden regnet, haben wir keine Lust etwas zu unternehmen. Wir verbringen dann die Zeit an Bord mit Lesen, Kartenspiel, Filme anschauen und Kochen. Nach zwei Wochen Dauerbetrieb gibt der Heizlüfter seinen Geist auf. Wenn mich ein Segler fragen würde, wie er die Färöer in sei-

nen Törn einplanen soll, würde ich ihm raten, dass er seine Yacht für ca. fünf Tage in Torshavn am Steg festmachen sollte, sich für zwei Tage einem Mietwagen zu nehmen, die Sehenswürdigkeiten der Inseln besichtigen und in den verbleibenden Tagen Wanderungen zu unternehmen. Dann hätte er einen Grossteil der Sehenswürdigkeiten erlebt. Sollte er jedoch schönes Sommerwetter vorfinden.....dann kann er ganz anders planen.

Die meisten Fahrtsegler, die wir gesprochen haben, nutzten die Färöer nur für einen Zwischenstop auf dem Weg von und nach Island. Für mich unerwartet sind hier viele Chartyachten aus verschiedenen Ländern zu sehen, die in Torshavn einen Crewwechsel vornehmen. Für uns sind die drei Wochen, die wir hier verlebt haben, nicht zu lange gewesen. Abgesehen von dem unerwarteten Wetter haben uns die Färöer gut gefallen. Auch die Färinger sind mit ihrem Wetter nicht mehr zufrieden. Sie beklagen

sich über die letzten drei Sommer, die von Jahr zu Jahr schlechter geworden sind. Sie behaupten, dass es in drei Jahren keinen Sonnenschein mehr geben wird und führen diese Veränderungen auf die Erderwärmung zurück.

Morgen kommt unser Freund Eschi an Bord. Wir planen mit ihm noch die Inseln Sandoy und Suduroy anzulaufen. Dann wollen wir nach Nordirland und weiter gen Süden segeln. Hoffentlich bei besserem Wetter. Denn wir frieren noch Immer.

Eschi erscheint pünktlich ohne Gepäck in der Marina. Dafür hat er Sonne mitgebracht, auf die wir schon sehnlichst warten – auf sein Gepäck warten wir auch! Es wird um 2200 an der FREYA angeliefert.

*Fortsetzung folgt
im nächsten Seglerhaus-Brief:*

**Etappe 2 : vom 23.7.-2.9.2015
von FÄRÖER nach LYMINGTON**



Mein Sommer mit Mary Read

Ein Reisebericht von Gisela Müller-Plath

1366 Seemeilen über die südwestliche Ostsee / rund Fyn vom 26. Juni bis zum 1. September 2015

Mein erster Einhandtörn rund Rügen und Usedom 2014 hatte mir Mut gemacht, im darauffolgenden Jahr mit der MARY READ, dem Erbe meines unvergessenen Kapitäns, eine längere Reise zu unternehmen. Dass mir als Hochschullehrerin ein Forschungsfreisemester zustehen würde, kam meinen Plänen entgegen. Als Wahrnehmungspsychologin im Bereich Mensch-Technik-Interaktion an der TU Ber-

lin hatte ich mich kürzlich mit Gestaltung und Auswirkung von Navigationsgeräten beim Autofahren beschäftigt. Warum nicht etwas Ähnliches für das Segeln untersuchen? Ich könnte dann eine mehrwöchige Urlaubsreise verbinden mit Törns für mein Forschungsprojekt, auf die ich Studenten mitnehmen würde, und den ganzen Sommer mit MARY READ auf der Ostsee verbringen! Meiner Idee war Glück beschieden: Die Fakultätsleitung bewilligte mein Projekt, auf der Bootsmesse in Hamburg fand ich Kooperationspartner unter den Herstellerfirmen der Navigationsgeräte, und von Studentenseite war der

 **Crew 1:** Detlev Plath

 **Einhand**

 **Crew 2:** Gerhard Müller

 **Studentische Crews:**

Crew 3: Imke Bewersdorf, Xenia Maier und Michael Weng

Crew 4: Benjamin Müller, Julian Ohm und Kristin Seigies

Crew 5: David Jung, Markus Pellhammer und Lennart Schorling

Fahrtensegeln



Zulauf so groß, dass ein Berliner Segelausbilder ihnen vergünstigte Kurse zum Sportbootführerschein See anbot. Für den Urlaubsteil der Reise signalisierten nicht nur mein inzwischen 83-jähriger Vater Interesse, mir auf einem Teilabschnitt Gesellschaft zu leisten, sondern auch Detlev, mein Freund aus Studentenzeiten, erster und Ex-Ehemann. Nach Jahrzehnten waren wir beide wieder allein. Warum also nicht zusammen segeln? Die konkrete Planung konnte beginnen.

Vorbereitungen

Voller Elan investierte ich einen Großteil des Winters und Frühjahrs in die Vorbereitung der Reise im Allgemeinen und meines Forschungsprojektes ANeMoS (Analysis of Use and Impact of New Media on Sailboats) im Besonderen. Da mir zwar das Segeln von Kind an vertraut war, meine Erfahrung als Skipperin einer Fahrtenyacht sich aber auf einen einzigen Sommer beschränkte, überlegte ich, wie ich der Verantwortung für meine Crews, die überwiegend aus Neulingen auf See bestehen würden, gerecht werden könnte. Schließlich belegte ich den Winter über einen wöchentlichen Kurs zum Sportseeschifferschein und legte zwischen Janu-

ar und März alle vier theoretischen Prüfungen ab. Im Frühjahr nahm ich an einem praktischen ISAF-Sicherheits- und Hafenmanövertraining in Neustadt teil. In den Gebrauch der Rettungsinsel eingewiesen, ergänzte ich die Ausrüstung der Mary Read um eine solche. Das Boot erforderte auch sonst viel Aufmerksamkeit: Beim Auskranen im Herbst hatte ich Osmosten feststellen müssen, deren professionelle Sanierung die Mary Read länger als erwartet an die Werft fesselte. Bereits im Winter hatte ich den Motor überholen und einen Angelschnurabschneider (eine der wiederum zahlreichen guten Ideen meines Vaters) montieren lassen für den Fall, dass jemandem eine Leine in die Schraube geraten würde. Nun musste ich noch mit der Versicherung verhandeln, dass sie die Törns mit den TU-Studenten als „Freizeitgebrauch“ anerkennt. Zur Törnplanung zog ich See- und Hafenhandbücher heran sowie eine Software, mit deren Hilfe ich die digitale Seekarte aus dem Plotter auf dem PC bearbeiten konnte. Wegen der zu erwartenden vorherrschenden Westwindlage legte ich die gesamte Reise so an, dass ich in den Urlaubswochen das



Boot eher gegen den Wind über Bornholm und Schweden nach Westen voranbringen wollte, die Projektörns dann aber hoffentlich mit mehr Rückenwind nach Osten zurück führen könnte. Bei der Auswahl der Häfen richtete ich mich für die Urlaubsabschnitte nach der (von den Törnführern bzw. meinem Vater angepriesenen) touristischen Attraktivität. Für die Projektabschnitte hingegen war die zu erwartende Anzahl Gastlieger ausschlaggebend, die wir befragen wollten, sowie möglichst abwechslungsreiche navigatorische Anforderungen der Strecken zum Testen der Geräte und deren Auswirkungen auf Blickverteilung, Segel- und Orientierungsleistung. Am Ende wurde die Zeit fast knapp: Am 19. Juni brachte der Tieflader die MARY READ aus der Werft an den Wannsee, am 22. Juni wurden die Navigationsgeräte montiert, am 24. fuhr ich mit zwei Studenten eine Testrunde, und am 25. schließlich waren Detlev und ich bis spätabends beschäftigt, das Boot zu beladen.

26. Juni bis 14. Juli

Mit Detlev Plath

von Berlin über Usedom, Rügen und Bornholm nach Schweden (Kanalfahrt + 259 sm)

Unter Motor mit gelegtem Mast brachen wir am Morgen des 26. Juni auf Richtung Oderberg und Stettin. Obwohl ich nach wie vor einen gewissen Respekt vor den Schleusen hatte, war mir die Kanalfahrt inzwischen vertraut. Weniger vertraut war mir das korrekte Aussehen der Motorabgase. Als kurz hinter der Schleuse Spandau die Anzeige der Betriebstemperatur in den roten Bereich stieg und uns gleich darauf andere Segler per Handzeichen auf den Wasserdampf aus unserem Auspuff hinwiesen, war unsere erste Tagesetappe schon in Henningsdorf zu Ende. Weder die hilfsbereiten Bemühungen eines dortigen Bootseigners (Kühlwasserschlauch) noch des Hafenmeisters (Impeller) brachten Erfolg, so dass wir mehr als glücklich waren, an einem Freitagnachmittag schließlich noch einen Motorspezialisten aus Berlin an Bord zu bekommen. Dieser identifizierte einen verrosteten Thermostaten als Problemsursache, öffnete ihn per Zange und meinte beruhigend „Dieses Problem werden Sie nie wieder haben.“ Wir sollten lediglich in den nächsten Wochen ein Ersatzteil beschaffen. Wir begossen unseren nun hoffentlich erfolgreichen Urlaubsstart beim Henningsdorfer



Griechen und legten am nächsten Morgen frohgemut ab. Bereits nach zwei Stunden hatten wir wieder dieses Problem: Die Betriebstemperatur stieg in den roten Bereich, aus dem Auspuff kam zu viel Wasserdampf. Mit etwas Mühe machten wir unser Boot an einem Dalben mitten im Kanal fest und holten uns den telefonischen Rat, nach Abkühlen des Motors den Thermostaten ganz auszubauen. Unter Deck werkelnd blieben wir wenigstens vor dem einsetzenden Platzregen verschont. Danach erreichte der Motor gar nicht mehr seine Betriebstemperatur, brachte uns aber zuverlässig, wenn auch in der Abenddämmerung und einem weiteren ungemütlichen Gewitterschauer, nach Oderberg und am nächsten Tag nach Stettin. Das Maststellen und Anschlagen der Segel gestaltete sich problemlos. Nachdem ich mithilfe des Internets bei einer Hamburger Firma einen neuen Thermostaten für meinen immerhin 35jährigen Motor ausfindig machen und per Post nach Sassnitz hatte ordern können, konnten wir am nächsten Tag, dem 30. Juni, die Odermündung passieren und „in See stechen“.

Die Etappen nach Mönkebude, Krummin, Thiessow und Sassnitz mit den beiden Zugbrücken im Peenestrom kannte ich bereits vom letzten Jahr. Da sich inzwischen eine Hochdrucklage mit schönstem Sommerwetter, aber wenig Wind eingestellt hatte, legten wir in Mönkebude und Thiessow jeweils einen Strandtag ein. Für Detlev, der nie zuvor gesegelt war, war es das ideale Wetter, um mit Segeln und Leinenführung erste Erfahrungen zu sammeln. Auch die Koppelnavigation, die ich ganz klassisch auf der Seekarte machte – die digitalen Plotter ließen wir zunächst nur zur schnellen Positionsbestimmung mitlaufen –, wollte er unbedingt lernen. Die größte Bereicherung allerdings war sein Talent, Festmacherleinen über mehrere Meter entfernte Heckdalben zu werfen. In Krummin applaudierten sie von allen benachbarten Booten.

In Sassnitz wurde es aufregend, denn von hier sollte es nach Bornholm gehen: fünfzig Seemeilen über die offene Ostsee, ein Großteil davon ohne Landsicht. Ob die Insel wie berechnet am Horizont auftauchen würde? Der Seewetterbericht sagte für den nächsten Tag Starkwind voraus infolge des Durchzugs der Kaltfront eines abziehenden Tiefs, dann mit nur einem Tag Pause ein neues Tief mit mehreren Tagen Sturm. Da ich die Verlagerungsgeschwindigkeit des zweiten Tiefs bereits über mehrere Tage beobachtet hatte, traute ich mich, das eintägi-

ge Wetterfenster für die Überfahrt zu nutzen. Idealerweise wehte es aus West mit 3-4 Bft bei überwiegend klarem Himmel, nur war die Dünung noch hoch, und nach Passieren der Kreideküste bauten sich aus der Tromper Wiek Kreuzseen auf. Glücklicherweise wurde keiner von uns beiden seekrank. Der Schiffsverkehr war reg. Während Detlev als Jurist interessiert die KVR studierte und ich jederzeit bereit zu einem Manöver war, stellten wir doch zufrieden fest, dass selbst große Motorschiffe und Fähren ihrer Ausweichpflicht nachkamen. Mittags schlief der Wind ein – offenbar kündigte sich die herannahende Warmfront durch Winddrehung an – und tatsächlich: Eine Stunde später frischte es wieder auf, nunmehr aus Südost. Noch bei Tageslicht waren wir fest in Rönne.

Nach mehrtägigem Aufenthalt auf Bornholm – das Einwehen kam unserem Interesse nach ausgiebigen Inselerkundung entgegen, unter anderem erwanderten wir von Sandvig aus den Hammerknuden mit Opalsee – legten wir am 12. Juli ab gen Schweden. Obwohl der Wind auf 3-4 Bft abgeflaut war, blieb es auf der Überfahrt trübe und regnete mehrfach. Ystad empfing uns mit genau dem Wetter, das Henning Mankell in seinen „Wallander“-Krimis so eindringlich beschreibt. Die Stadtbesichtigung wurde dadurch aber fast schöner. Schnell näherte sich die Zeit mit Detlev nun ihrem Ende. In zwei Tagesetappen kreuzten wir gegen den ständig aus Westen wehenden frischen Wind an. Man konnte es als „Segelkurs für Fortgeschrittene“ bezeichnen, und da wir überwiegend sonniges Wetter hatten, genossen wir die Fahrt vor der Kulisse farbenfroher schwedischen Holzhäuschen und Schäfchenwolken sehr. In Gislövsläge bei Trelleborg ging Detlev von Bord.

15. bis 24. Juli

Einhand

von Schweden durch Grønsund und Smålandswasser nach Kerteminde/Fyn (134 sm)

Trotz Wehmut über Detlevs Abreise freute ich mich auf diese Etappe besonders: Noch einmal würde ich an die Erlebnisse des letzten Sommers, den ich allein auf der MARY READ verbracht hatte, anknüpfen und die Weite des Meeres, die Herausforderungen der Schiffsführung und die gemütlichen Abende in den Häfen – gewissermaßen die ganze Bandbreite der Freiheit – für mich allein genießen können. Für diese Etappe hatte ich mir zum einen vorgenommen, das Boot nach Kerteminde auf Fyn zu segeln,



wo mein Vater zusteigen wollte, und dabei das von ihm gepriesene Smålandsfahrwasser landschaftlich zu erleben. Zum anderen musste ich das Alleinsein für die Vorbereitung der Projektarbeit nutzen, d.h. ich musste dringend den Fragebogen entwerfen, den die Studenten in den Häfen verteilen sollten, und mich mit den beiden digitalen Multifunktionsplottern und dem seetüchtigen Tablet mit der Seekarten-App vertraut machen, die die Hersteller uns freundlicherweise für unsere Untersuchungen zur Verfügung gestellt hatten.

Die erste Etappe war gleich die Anspruchsvollste: Von Gislövsläge an der schwedischen Südküste ging es noch einmal über die offene See zur Insel Møn. Dabei waren nicht nur die Fahrrouten von Trelleborg zu kreuzen, sondern leider stand der Wind auch gegenan. Aus dem erhofften Anliegerkurs wurde nichts: Vor dem neuen Windpark fuhr ich die erste Wende, weitere folgten. Der Autopilot half mir nicht nur, das Boot durch den Wind zu bringen, sondern nahm mir auch einige Stunden am Ruderstand ab. Ich sah auf die See hinaus, beobachtete andere Segler, und übte mich – auch um die Batterie zu schonen – im Steuern exakter Kurse per Hand. Als ich endlich in Klintholm einlief, war nur noch ein Liegeplatz im Päckchen frei. Dieser nötigte mich zum Frühaufstehen am nächsten Morgen, so dass ich das gute Wetter dann auch gleich zur Weiterfahrt nutzte. Wegen des anfangs leichten, dann stark auffrischen-

den Windes wechselte ich unterwegs mehrfach die Besegelung, was ohne Crew mit größerem Aufwand verbunden ist. Als sich der Grønsund verbreiterte und ich mich bei achterlichem Wind unter Autopilot endlich zu einem gemütlichen Mittagsimbiss im Cockpit niederlassen wollte, wurde ich durch einen heraufkreuzenden Segler, der es jedes Mal schaffte, mir auf seinem Backbordbug zu begegnen, zum Halsen genötigt. Im Hafen Stubbekøbing war ich froh, dass einige Helfer am Steg meine Leinen annahmen, denn es wehte inzwischen mit 5-6 Bft von der Seite.

Am nächsten Tag legte ich einen Ruhe- und Arbeitstag ein: Ein erster Entwurf des Fragebogens entstand, und zumindest einen der Multifunktions-Kartenplotter beherrschte ich nun. Es folgten zwei weitere schöne und nicht zu lange Überfahrten auf die Inseln Vejrø und Omø. Vejrø erkundete ich abends zu Fuß, wobei mich vor allem die Größe der dortigen Feldhasen erstaunte. Auf Omø legte ich einen weiteren Hafentag ein, an dessen Ende der Fragebogen fertig war und ich auch den zweiten Kartenplotter beherrschte. So lässt es sich arbeiten! Am 22. Juli brachte meine vorerst letzte Einhand-Etappe die MARY READ und mich planmäßig nach Kerteminde auf der Insel Fyn.

25. bis 31. Juli

**Mit Gerhard Müller
von Kerteminde rund Fyn nach Sønderborg
(104 sm)**

Nachdem ich noch zwei Tage Zeit gehabt

hatte, Masterarbeitsentwürfe der Studenten für das Projekt zu lesen und rege per Skype und Email die Versuchsplanung zu konkretisieren, begrüßte ich am Abend des 24. Juli freudig meinen Vater am Busbahnhof in Kerteminde. Vielleicht würde es unsere letzte Gelegenheit sein, zusammen zu segeln: „Ob ich mich auf dem Boot sicher genug bewegen kann?“, hatte er angesichts seiner fortgeschrittenen Hüftarthrose gezögert. „Sicherer als an Land“, hatte ich angesichts seiner über 60jährigen Segelerfahrung geantwortet, und humorvoll hinzugefügt: „Nur wenn Du beim Anlegen nicht auf den Steg übersteigen kannst, gehst Du vielleicht besser unter Deck. Einer Einhandseglerin hilft eher jemand als einer Crew, deren eines Mitglied scheinbar faul an Deck herumsitzt ...“

Nun ja, zunächst kam es zu solchen Versuchen nicht, denn wir wehten ein. Da ich für die Etappe mit meinem Vater sämtliche bislang angefallenen Reparaturarbeiten und Ausrüstungsergänzungen angesammelt hatte, nutzten wir die beiden Tage, um unter anderem neue Vorleinen, Gummibändsel, Sitzkissen, Windbändsel, Bordchemikalien u.ä. zu beschaffen, einen neuen Steuerkompass nach Sønderborg zu bestellen, verschiedene Holzteile zu reparieren und das neue Tauwerk zu betakeln. Am dritten Tag mussten wir trotz Regens und 5-6 Bft. Wind los, denn die Wettervorhersage für die kommenden Tage war nicht besser. Zum Glück hatte ich inzwischen genug Erfahrung mit meinem Boot, um die von schräg hinten heranrollende Zweimeter-Welle auszusteuern. Am späten Nachmittag machten wir fest in Bogense und genossen vor allem die heiße Dusche im Hafen. Die nächsten Tage waren ähnlich hart. Auf dem Schlag nach Middelfart entkamen wir knapp einem Gewitter, dessen Böenwalze und Starkregen in Sichtweite auf die See niedergingen. Von Middelfart nach Dyvig banden wir das zweite und unterwegs noch das dritte Reff ins Großsegel, und ich bewunderte, wie mein Vater bei Böen von 30 und mehr Knoten durch gefühlovles Aussteuern den Wind aus den Segeln nahm, ohne Fahrt zu verlieren („gelernt ist gelernt“, sein Kommentar). Er umgekehrt bewunderte mein Anlegemanöver bei dem auflandigen Starkwind. Zur Belohnung schien auf der letzten kurzen Etappe nach Sønderborg die Sonne! Mit keinem anderen hätte ich bei diesem Wetter rund Fyn fahren mögen.

1. bis 7. August

Mit Imke Bewersdorf, Xenia Maier und Michael

Weng durch die „dänische Südsee“ nach Kiel (147 sm + 69 sm einhand nach Travemünde)

Da am Nachmittag des 1. August meine erste Studentencrew aus Berlin eintraf, war ich tagsüber eifrig mit dem Herrichten des Bootes beschäftigt. (Wann kommt das schon vor, dass eine Professorin für ihre Schüler die Toilette putzt und die Betten bezieht, grinste ich innerlich, als ich die SMS absetzte „Die MARY READ wartet in der Box A 20 auf Euch“). Den Ankömmlingen stand eine ähnlich freudige Erregung im Gesicht. Keiner der drei war bisher auf einer Yacht gewesen, und lediglich Imke hatte als Schülerin Jolle gesegelt. Ich erklärte also zuerst einmal den Unterschied zwischen stehendem und laufendem Gut in Bezug auf Festhaltungsmöglichkeiten auf dem Schiff ... Dann kam die eigentliche Sicherheitseinweisung.

Am Abend arbeitete ich im Beisein der Crew die Navigation zur Insel Lyø auf der Papierseekarte aus. Da für diese Etappe das Vertrautmachen mit dem Boot auf dem Programm stand, war es nicht schlimm, dass wir mangels Wind größtenteils motoren mussten. Bei Ankunft war der kleine Hafen voll und wir mussten wir uns außen am Kai ins Päckchen legen, aber für unser Projekt war das ein Glück! Hochmotiviert zogen sich die drei ihre TU-T-Shirts über und zogen mit den Fragebögen von Boot zu Boot „Es hat super geklappt, alle wollten mitmachen!“, berichteten sie gutgelaunt, als wir uns nach einer Badepause zum Abendessen wieder an Bord trafen. Anschließend stand noch das individuelle Einarbeiten in die digitalen Navigationsgeräte an, von denen jedes Crewmitglied eines zur Usability-Analyse zugeteilt bekommen hatte. Bis zum Ablegen am nächsten Morgen sollten sie die von mir auf der Papierkarte ausgearbeitete Route nach Ærøskøbing in ihre Geräte einprogrammiert haben. Dass es auf dieser Etappe kräftig gegenanwehte, tat der Begeisterung keinen Abbruch, denn endlich konnten wir segeln! Auf der Kreuz konnte jeder zwei bis drei Wendemanöver üben, und dank des regen Gegenverkehrs wurden nebenbei auch gleich die Ausweichregeln gelernt. Im Yachthafen Ærøskøbing bekamen wir den letzten freien Platz. Michael erwies sich als begeisterter Hobbykoch, aber bevor wir seine Gemüsepfanne genießen konnten, schwärmte die Crew erst einmal wieder zur Befragung aus ... Nach so vielen neuen Eindrücken waren alle rechtschaffen müde, so dass ich für den 4. August einen Strandtag „genehmigte“.

Auf den drei nächsten Etappen stand die Usability-Analyse der drei Digitalgeräte im Mittelpunkt: Jeweils ein Student sollte die Navigation auf seinem Gerät ausarbeiten und mich als Steuermann damit unterwegs anleiten. Fehler und Schwächen des Gerätes wurden durch „lautes Denken“ offen gelegt und von einem anderen Crewmitglied protokolliert. Sicherheits halber überprüfte ich vor Fahrtantritt alles auf der Papierkarte. Am Vormittag des 5. August navigierte uns Michael also mit dem Neptune-Tablet und der DK-App von Ærøskøbing nach Skarø, am Nachmittag Xenia mit dem Garmin-Multifunktionsplotter von Skarø nach Troense, und am nächsten Tag Imke mit dem Raymarine-Multifunktionsplotter von Troense in die Bucht Lindelse Nor, wo wir auf Wunsch der drei zur Mittagspause ankern wollten. Die Beurteilung der Geräte wird im Projektbericht nachzulesen sein. Einige Erlebnisse sind jedoch berichtenswert. Im berühmigten Svendborgsund lief zwar kein Strom, dafür kam aber eine große Fähre von hinten auf. Um sie nicht direkt unter der Brücke neben uns zu haben, stoppte ich unser Boot vor der Brücke auf. Die hoch aufragende Schiffswand erschien furchterregend nah. In Troense lernten wir ein echtes „Original“ als

Hafenmeister kennen, welcher im Oldtimer, weißem Anzug und Schirmmütze zur abendlichen Flaggenparade anrollte und sich die Hilfe „einer jungen Dame“ zum Zusammenlegen des Danebrogs erbat. Wir schoben Xenia vor. Dass ein großer und ausgerechnet deutsch beflaggter Segler die Flaggenparade missachtete, empörte meine Crew dann sehr. An den restlichen Abenden unseres Törns kontrollierten sie mich ... Vor der Brücke bei Rudkøbing machten wir auch noch unsere Stromerfahrung: Nachdem beim Kreuzen im engen Fahrwasser einige Wenden leider misslungen waren, mussten wir schließlich den Motor mitlaufen lassen, um voranzukommen. Umso mehr freuten wir uns auf die Ankerpause. Nach einem, wie ich meinte, schulmäßigen Ankermanöver erklärte ich noch die „Ankerpeilung“, dann kochten wir Kaffee und schmierten Brötchen. „Ist das normal?“, fragte mich Xenia und zeigte auf den GPS-Track auf ihrem Plotter. In der Tat, der Anker slippte. „Leider Schluss mit Pause, Rettungswesten an, Klarmachen zum Ankerlichten“, reagierte ich. „Wir treiben doch nur ganz langsam“, baten die drei. Aber ich ließ nicht mit mir reden, denn wir drifteten manövrierunfähig nach Nordwesten. Der Anker, den Michael mit Mühe hochholte,

Mit Schmetterling bei 5 Bft rund um Kap Arkona



brachte des Rätsels Lösung: Dichter Bewuchs mit Schlingpflanzen hing daran und hatte offenbar verhindert, dass unser M-Anker wirklich im Grund fasste.

Wir nahmen Kurs auf die Marstal Bugt. Aufgabe sollte das Steuern eines vorgegebenen Kompasskurses ohne Landschaft sein. Wir wollten vergleichen, mit welcher Medienunterstützung das am besten gelingt, und mit einer Spezialbrille messen, wohin der Steuermann dabei seine Blicke richtet. Leider wurde Michael, unsere erste Testperson, bald seekrank. Das Kalibrieren der Blickbewegungs-Messbrille in Fahrt und bei der Welle war zu viel gewesen. Während er sich leinengesichert im Cockpit zu erholen versuchte, fuhren die beiden anderen tapfer als Testpersonen ihre Kurse. Nachdem wir gegen 21 Uhr endlich im Hafen Marstal fest waren, bewunderte ich die Energie der jungen Leute: Sie ließen es sich nicht nehmen, sogleich zu einem Supermarkt auszuschwärmen, um Grillkohle und -zutaten einzukaufen, denn einmal sollte doch in einem dänischen Hafen noch gegrillt werden! Lange nach Mitternacht kamen wir in die Kojen.

Der letzte lange Schlag nach Kiel brachte mit dem Ende der Schönwetterperiode den dreien die Erfahrung, wie sich Segeln im Regen anfühlt. (Zwei – ich verrate die Namen nicht – zogen es vor, unter Deck auf dem Smartphone Filme zu sehen.) Als es aufklarte, fungierten Michael und ich nochmals als Testpersonen im Steuerexperiment, bevor wir schließlich in der Abenddämmerung den Leuchtturm Kiel und bald darauf die Tonne Kleverberg-Ost passierten. Erfüllt und glücklich mit den Erlebnissen ihres ersten Segeltörns gingen meine drei Crewmitglieder am nächsten Morgen von Bord. Ich selbst war zufrieden mit dem Gelingen des ersten Projektörns, aber auch so erschöpft, dass ich gleich drei Hafentage in Kiel einlegte. Mit etwas Wehmut besichtigte die Stadt, in der ich vor dreißig Jahren gelebt, studiert und 470er gesegelt hatte. Das Schild des Segelzentrums der Christian-Albrechts-Universität auf dem Gelände des Yachthafens war unverändert. Schließlich hatte ich zwei lange Einhand-Etappen vor mir, denn am 13. August sollte meine nächste Crew in Travemünde zusteigen. Petrus war mir hold, wie man so schön sagt: Es wurden Halbwindkurse.

13. bis 20. August

**Mit Benjamin Müller, Julian Ohm und Kristin Seigies
rund Fehmarn, nach Rødbj und Kühlungsborn**

(170 sm + 76 sm einhand nach Stralsund)

Nun kannte ich es ja schon: Vor dem Eintreffen der neuen Crew musste vor allem das Boot geputzt und Wäsche gewaschen werden. Das Programm war prinzipiell das gleiche wie auf dem ersten Projektörn: Am ersten Tag Vertrautmachen mit Boot und Segeln, dabei arbeite ich die Navigation auf der Papierseekarte aus. Am zweiten Tag überträgt jeder meine Navigation in „sein“ Gerät. Auf den drei Folgeetappen navigiert jeweils einer verantwortlich mit seinem Gerät und testet dabei dessen Usability, während ich nach Anweisung steuere und mit der Papierkarte Kontrollfunktion übernehme. Weiterhin werden jeden Nachmittag in den Häfen Fragebögen verteilt, und gegen Ende fahren wir einige Experimente, um die Mediennutzung auf die Leistung und Blickverteilung zu untersuchen. Im Unterschied zur ersten Crew sollte es hier diesmal nicht um das Steuern eines vorgegebenen Kurses gehen, sondern um das Situationsbewusstsein beim Navigieren sowie die Leistung beim Segeln am Wind.

Die zweite Crew bestand nicht aus reinen Anfängern: Alle drei brachten einen frisch erworbenen Sportbootführerschein See mit; Benjamin und Julian waren außerdem den ganzen Sommer mit Jollen auf dem Wannensee gesegelt. Dennoch war ich froh, dass ich auf dem ersten Projektörn bei Sommerwetter und leichtem Wind die Projektarbeit und -anleitung gewissermaßen hatte einüben können. Gleich für den ersten Tag, an dem es nur zwölf Seemeilen nach Neustadt gehen sollte, war diesmal frischer, in Böen starker Wind vorhergesagt. Ich gab die Regel aus: Wenn bis maximal 5 Windstärken vorhergesagt sind, segeln wir auf jeden Fall. Wenn bis 7 oder mehr vorhergesagt sind, segeln wir auf jeden Fall nicht. Bei Vorhersage bis maximal 6 entscheidet die Crew. Alle drei wollten unbedingt ablegen, und mit Reff im Großsegel war der Schlag kein Problem. Auch die zweite Etappe, auf der wir bei Schwachwind und Regenschauern nach Timmendorf auf Poel motorten, verlief planmäßig. Die dritte Etappe nach Burgtiefe auf Fehmarn wurde recht lang, da wir kreuzen mussten. Langweilig wurde es jedoch keinem, denn die Bücher zum Segeltrimm fanden reges Interesse und direkte praktische Erprobung. Spätabends in einer Pizzeria studierten wir gemeinsam den Wetterbericht für die Folgetage: Sturm war angesagt. Klar, Sturmtage ist Hafentag: Mit Julian plante ich im Gruppen-

raum am Hafen die Experimente zum Situationsbewusstsein; die beiden anderen arbeiteten sich weiter in ihre Geräte ein und lasen aus der Bordbücherei die Bücher über Segeln im Sturm und Seeunfälle. Gruppendynamisch schwierig wurde der zweite Starkwindtag. Immer noch 6 Bft. waren vorhergesagt. Julian und Benjamin wollten trotz meiner eindringlichen Schilderung der Situation bei zwei Meter hoher Welle unbedingt fahren. Ich merkte, dass ich einen Fehler gemacht hatte, indem ich der Crew eine Entscheidung übertragen hatte, die allein der Schiffsführer treffen sollte, und ordnete an, wir bleiben im Hafen.

Die zunächst enttäuschte Stimmung der beiden Jungs („dann leihen wir uns jetzt gleich hier irgendwo eine Jolle“) wurde durch einen Ausflug nach Burgstaaken gerettet, auf dem sie großen Erfolg mit ihrer Fragebogenaktion hatten – ich traf sie an Bord der „Nord-stern“ an, wo sie im Zuge der Befragung bereits zu mehreren Bier eingeladen worden waren. Als wir am nächsten Tag, dem 19. August, zu einem langen Schlag rund Fehmarn und nach Rødby ablegten, war nicht nur Julian froh, dass er seine Situationsbewusstseins-Experimente bei schönstem Wetter im Fehmarnsund durchführen konnte. Die beiden Jungs kamen anschließend durchaus auf ihre Kosten, denn westlich Fehmarn stand die Welle mehr als zwei Meter hoch. Benjamin und Julian entlasteten mich, indem sie ausdauernd das Aussteuern der Welle aus den Büchern in die Praxis umzusetzen übten. Wir überquerten den Fehmarnbelt so hoch am Wind wie möglich (sogar ein Kreuzfahrtschiff wich uns auf unsere Bitte per Funk aus); dann ließ ich angesichts der anstrengenden Welle und fortgeschrittenen Zeit die Segel bergen. Etlichen Stellnetzen galt es auf der Motorfahrt unter der Küste noch auszuweichen. Schließlich war nur noch Benjamin an Deck, um mit mir in Hafennähe den Fährverkehr per Funk zu verfolgen und das Anlegemanöver zu fahren; die beiden anderen waren längst in ihren Kojen eingeschlafen.

Auf dem letzten, ebenfalls langen Schlag nach Kühlungsborn erwarteten wir Sonne und halben Wind aus Ost. Ideal für die Segelexperimente – dachten wir. Dann kam etwas, was ich noch nie erlebt und trotz Wetterkundeunterrichts auch nicht erwartet hatte: Nebel. Meine Crew war erstaunt, wie lang die Fünf- und Einsekunden-Töne im Schallsignal lang-kurz-kurz wirklich sind. Ich hingegen war erstaunt,

wie schnell das gasbetriebene Nebelsignalhorn seinen Geist aufgibt. Als wir unser zweites und letztes in Betrieb hatten, Positionsangaben anderer Boote über Funk empfangen und uns der Großschifffahrtroute näherten, ließ ich die Segel bergen und beschloss: Bei diesem Nebel queren wir sie nicht, notfalls fahren wir sogar nach Rødby zurück. Am Tag zuvor hatten wir gesehen, wie schnell ein großes Schiff direkt vor einem stehen kann – heute würden wir es erst sehen, wenn es zu spät ist. Aber glücklicherweise löste sich der Nebel gegen Mittag auf. Wir setzten Segel, nahmen Kurs auf Kühlungsborn, absolvierten jeder ein Experiment mit Blickaufzeichnung und liefen in der rot untergehenden Sonne in den Hafen ein. Was für ein Tag!

Nachdem alle von Bord gegangen waren und ich einen Erholungstag am wunderschönen Strand verbracht hatte, segelte ich die Mary Read am 22. August nach Warnemünde und am 23. auf einem langen Schlag von 58 Seemeilen um die Halbinsel Darß herum nach Stralsund.

25. August bis 1. September

Mit David Jung, Markus Pellhammer und Lenart Schorling von Stralsund nach Hiddensee und rund Rügen (134 sm)

Herausforderung für die Navigation auf dem dritten Projektörn sollten die engen Fahrwasser entlang Hiddensee sein. Mit achterlichem Wind nur unter Genua blieben wir auf der ersten Tagesreise nach Vitte manövrierfähig und konnten gleichzeitig Segeln üben. Die kontinuierlich abnehmende Frauenquote auf meinen Projektcrews hatte den ungünstigen Nebeneffekt, dass einer der langen Männer mit der kurzen Hundekoje vorlieb nehmen musste. Aber die Geburtstagsfeier für Markus in der zweiten Nacht half darüber hinweg: Da für den angesagten Regen ein Hafentag eingelegt werden sollte, konnte ich als Schiffsführerin nicht nur das Kartenspiel „Wizard“, sondern auch die zahlreichen Ouzo genehmigen. Die Crew revanchierte sich mit einem Fußmarsch Im Regen zum neuen Hafen Kloster zwecks Fortsetzung der Fragebogenaktion.

Am dritten Tag musste ich das Boot mit der Blickbewegungsbrille aus dem Hafen Langer Ort bis zur Tonne Rot-Weiß-Hiddensee steuern, da wir die Blickverteilung bei der Orientierung in engen Fahrwassern mit und ohne digitale Medien vergleichen wollten. Ohne Kartenplotter beobachtete ich besonders sorgsam meine Umge-

bung und sah bald den Segler, der bei der Tonne K2 auf Grund gelaufen war. Helfen konnten wir nicht, aber Seenotrettungskreuzer Nausikaa war schon unterwegs.

Nach Ende des Experimentes setzten wir die Segel und nahmen mit achterlichem Wind und Schmetterling Kurs auf Kap Arkona. Alle drei Crewmitglieder brachten Jollenerfahrung mit, so dass ich ihnen umschichtig die Steuerung anvertraute. Markus brach mit 7,8 kn den Geschwindigkeitsrekord der MARY READ. Anschließend refften wir die Genua und nahmen Kurs auf Glowe.

Der Hafen in Glowe war fast verwaist, da abgesunkene Algenteppiche übelriechende Gase entwickelt hatten. Am 29. August fuhren wir weiter nach Sassnitz und begannen mit den Usability-Analysen. Auch dort kaum Befragungs„opfer“: Das Saisonende kündigte sich offenbar an. Am 30. August herrschte trübes Wetter und Flaute. Unter Motor führten wir ein weiteres Experiment zum Situationsbewusstsein durch, bei dem jeweils zwei Crewmitglieder die Navigation bis nach Lauterbach entweder klassisch, inklusive Positionsbestimmung per Kreuzpeilung, oder digital durchführten.

Unterwegs sollten die Navigatoren mehrfach Position, Peilung von Start- und Zielhafen sowie wahre und scheinbare Windrichtung angeben. Wer besser abschneidet, wird im Projektbericht nachzulesen sein – sicherheitstechnisch waren wir jedenfalls doppelt abgesichert und kamen gut in Lauterbach an. Auch auf unserer nächsten Etappe nach Lubmin ließ der Wind zunächst auf sich warten. Markus nahm ein leinengesichertes Bad im Bodden. Als es gegen Mittag endlich auffrischte, konnten wir die Segelexperimente fahren. Mir schien allerdings, dass bei dieser Crew eher die Segelerfahrung als die Nutzung der digitalen Anzeigen bestimmte, wie effizient jemand seinen Kurs und die Segelstellung auf der Kreuz wählte. Aussagekräftige Ergebnisse würden wir wohl erst erhalten, wenn wir – das ist für den kommenden Sommer geplant – erfahrene Fahrtensegler als Testpersonen einsetzen.

Beim Abendessen auf dem Restaurantschiff in Lubmin planten wir unseren letzten Tag: Zwei Journalisten von der Zeitschrift YACHT wollten an Bord kommen, um eine Reportage über unser Forschungsprojekt zu schreiben. Für die Bildperspektive ließ sich der Fotograf sogar mitten auf dem Greifswalder Bodden im Bootsmannsstuhl

in den Mast hochwünschen. Leider bekamen wir nur weder die vorhergesagten vier Windstärken noch die Sonne.

Im Zielhafen Kröslin ging am 1. September nach sorgfältiger Boots- und Datensicherung die Crew samt Schiffsführerin von Bord. Vom 17.-20. September schließlich brachte ich die Mary Read mit Detlevs Hilfe über Swinemünde und Stettin nach Berlin zurück. Alles hatte geklappt, nichts war kaputtgegangen und niemand hatte sich verletzt.

Nur in einem Punkt hatte ich mich geirrt: der vorherrschenden Windrichtung.

Herbstliche Kanalfahrt



Über den Hamburgischen Verein Seefahrt erfuhr ich schon im Januar von der Möglichkeit, an einer Seereise hinaus in die Nordsee auf einer größeren Segelyacht teilzunehmen.

Das Angebot klang verlockend: Auf einem Schiff zwischen 40 und 50 Fuß auf der Nordsee zu segeln – das sollte man sich ungeachtet der Jahreszeit nicht entgehen lassen. Ich ‚griff‘ sofort zu. Dann hörte ich lange nichts, aber eine Woche vor Abreise kamen die Details zum Törn. In Glückstadt an der Unterelbe wartete eine SWAN45 für die Wochenendreise nach Helgoland – samstags hin und am nächsten Tag zurück – insgesamt 120 Seemeilen.

Wir waren ein bunt zusammen gestellter Haufen von Segelenthusiasten, denen weder die kalten Temperaturen noch Wind bis 30kn aus Nordwest etwas ausmachen durften. Morgens um 4:30 war Wecken, danach ablegen und raus auf die Elbe. Noch im Dunkeln ging es vorbei an den AKWs von Brokdorf und Brunsbüttel bis nach Cuxhaven. Dummerweise liegt Helgoland genau nordwestlich von der Elbemündung in

der Deutschen Bucht, so dass die Hinfahrt eine ziemlich holprige Fahrt wurde. Aber, der Weg ist das Ziel. Und so haben wir eisern eine Wende nach der nächsten gefahren, wozu uns auch das enge Fahrwasser und die Großschifffahrt immer wieder ‚nötigte‘. Der Vorteil war dabei, dass einem niemals richtig kalt wurde. Man war ja ständig in Bewegung. Dabei nahm man auch die gelegentlichen Graupelschauer eher am Rande wahr. Schon bald nach Scharhörn und den dort auf Reede liegenden Frachtern kam in der Ferne die Rote Insel in Sicht. Langsam wurde sie größer, und nach knapp 10 Stunden war das Ziel erreicht. Und wie es sein muss: Mit Sonnenschein wurden wir empfangen. Nach einem Anlege-Bier und einer kleinen Stärkung ging es zu Fuß einmal den Rundwanderweg entlang, bevor abends in einer gemütlichen Kneipe zum Knieper-Essen gerufen wurde. Knieper sind große Krabben, die nur in den Gewässern vor Helgoland vorkommen. Mit speziellem ‚Werkzeug‘ geht man den Tieren an die harte Schale. Das war schon sehr speziell ...



Sehr lang wurde der Abend nicht; die Knochen waren zu müde und verlangten nach Schlaf.

Am Sonntagmorgen durften wir es uns an einem schönen Buffet im Hotel der Familie Conrad schmecken lassen, bevor es um 9:00 Uhr wieder raus aufs Wasser ging, um die 60 Meilen der Rückfahrt in Angriff zu nehmen. Der Wind sollte abnehmen und leicht auf Nord drehen, was eine angenehme Reise versprach. Eigentlich war es das auch, wenn man von ein, zwei Böenwalzen absieht, die das Potential der SWAN so richtig zur Geltung brachten. Das Teil fing regelrecht an zu surfen – perfektes Segeln.

Am späten Nachmittag waren wir wieder in Glückstadt, nachdem wir die Elbeufer mit den beiden AKWs jetzt im Hellen gesehen hatten.

Es war eine tolle Reise, die der HVS organisiert hatte. Danke für die Möglichkeit, dies so kennengelernt haben zu dürfen.

Doch was ist eigentlich der HVS?

Die Gründung geht auf das Jahr 1903 zurück. Zur Belebung der Regattaszene jener Jahre wünschte sich der als Freund und Förderer bekannte Kaiser Wilhelm II für seine Yachten mit dem Namen „Meteor“ eine ebenbürtige Konkurrenz. Der Hamburger Reeder und Generaldirektor der HAPAG Albert Ballin gründete mit Hilfe des Hamburger Senats und der Hamburger Reeder- und Kaufmannschaft den Hamburgischen Verein Seefahrt, um einen entsprechend konkurrenzfähigen Schoner anschaffen zu können und zusätzlich auch für die Ausbildung der Mannschaft zu sorgen. Dieses und viele weitere





© Jukka Talvio

im Besitz des Vereins befindlichen Schiffe wurden auf den Namen „Hamburg“ getauft. Hamburg I lieferte sich harte Duelle mit der kaiserlichen Yacht ‚Meteor III‘.

Später ermöglichte der damalige Eigner der Hochseeyacht „Störtebeker“ jungen Menschen, die am Hochseesport interessiert waren, dieses Schiff, das einmal Ludwig Schlimbach gehörte, für ihre Zwecke zu nutzen. Damit war die „Segelgruppe Störtebeker“ geboren. Der HVS ermöglicht bis zum heutigen Tag mit großem finanziellen Engagement seiner Mitglieder und Förderer den Bau und den Betrieb konkurrenzfähiger Hochseeyachten, die er der „Segelgruppe Störtebeker“ zur Verfügung stellt. Damit ist klar, dass der HVS kein Segelverein im landläufigen Sinn ist, sondern mehr ein Förderverein, um Begeisterung für das sportliche Hochseesegeln zu wecken und zu unterstützen und die Ausbildung zum Hochseesegeln zu ermöglichen.

Die jugendlichen Segler sind zwar in der Segelgruppe organisiert, bleiben aber Mitglied in ihren Heimatvereinen. Damit wird ein Abwerben verhindert und die Möglichkeit geschaffen, später nach erfolgter Ausbildung das Hochseesegeln unter dem eigenen Vereinsstander weiter zu führen. Jeder Jugendliche mit so einem Ver einshintergrund kann also mitmachen.

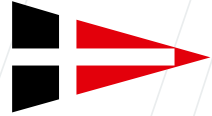
Eine wirklich tolle und preiswerte Sache.

Heute gehören 2 Yachten dem HVS: Die HASPA Hamburg und die Broader View Hamburg. Sie sind Yachten mit den Nummern 13 und 14 in der langen Geschichte des HVS.

Weil die HASPA in Südamerika unterwegs ist und die Broader View auch nicht zur Verfügung stand, wurde die Reise auf einer privat zur verfügung gestellten Yacht unternommen.

Der Sinn und Zweck dieser Reise nach Helgoland war, mit den Zielen des HFS vertraut zu werden, um deren Inhalte an die eigenen Vereine weitergeben zu können.

Wer also aufgrund des kleinen Berichts Interesse an dieser Form des Segelns gefunden hat, der möge sich weiter auf www.hfs-hamburg informieren. Auch sind dort die Kontaktdaten veröffentlicht, um tiefer gehende Fragen direkt beantwortet zu bekommen.



12 WANNSEEATEN im Bundesleistungszentrum Kienbaum



Das Bundesleistungszentrum Kienbaum liegt im Bereich in der Gemeinde Grünheide, ca. 35 km östlich von Berlin. Bereits ab 1951 diente die Anlage Sportlern als Freizeitstätte. Offiziell wurde die gesamte Liegenschaft am 24. Juli 1952 dem Leistungssport als Trainingsstätte übergeben. Waren es anfangs nur die natürlichen Bedingungen der herrlichen landschaftlichen Lage, die das Training ermöglichten, so wurde in den folgenden Jahrzehnten die sportlichen Anlagen immer mehr ausgebaut. Bis heute entstand eine einzigartige und komplexe Trainingsstätte, die vielen Sportarten optimale Bedingungen bietet.

In den Jahren 1952 bis 1990 wurde die Sportanlage durch den Deutschen Turn- und Sportbund (DTSB) der DDR geführt. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands konnte die Nutzung der Anlage für das Training im Leistungssport gesichert werden. Das Sportzentrum Kienbaum erhielt 1997 den Status eines "Bundesleistungszentrum" (BLZ).

Verantwortlich für den Sportbetrieb und die Bewirtschaftung ist heute der "Trägerverein Bundesleistungszentrum Kienbaum e.V.". Die Anlage des BLZ Kienbaum dient einem großem Teil der deutschen Athleten zur Vorbereitung auf die nationalen und internationalen Saisonhöhepunkte, wie den Olympischen Spielen und Welt- und Europameisterschaften.

Seit 1998 ist in Abstimmung zwischen den Bundesbehörden, dem Deutschen Olympischen Sportbund (ehemals Deutscher Sportbund) und dem Trägerverein BLZ Kienbaum damit begonnen worden, die Sportanlagen und Gebäude in Kienbaum schrittweise zu sanieren und neue Anlagen zu errichten. Die optimalen Trainingsbedingungen für die Sportler werden erhalten und zukünftig weiter ausgebaut und auf aktuellen Standards gehalten.

12 WANNSEEATEN hatten vom 27. bis 29. November Gelegenheit, gemeinsam mit ihrem Trainer **Daniel Zepunkte** die Anlagen zu nutzen.

Neben Schwimmen, Krafttraining und Theorie standen ein 5000m Lauffest, ein Theorie- und koordinative Übungen auf dem Programm. Zusätzlich bekamen die Jugendlichen eine Einführung in ernährungsspezifische Fragen und Tipps für die richtige Verpflegung auf dem Wasser.

Zum Ausgleich wurde zusätzlich Fußball und Basketball gespielt.

65 Trofeo Ciutat de Palma Mallorca/Spanien

© auch: www.trofeociutatdepalma.com

510 Aktive waren im Dezember 2015 zur „65 Trofeo Ciutat de Palma“ nach Mallorca gekommen. Die größte Flotte mit fast 400 Booten stellten die Optimisten, bei den denen auch unsere WANNSEEATEN mit einem großen Aufgebot vertreten waren.

Sie starteten rechtzeitig per Flugzeug nach Palma de Mallorca, um dort vor der Regatta noch zu trainieren. Nach angenehmer Anreise hatten sie zuerst ihre Boote und das Motorboot im „Real Club Nautico de Palma“ einsatzbereit gemacht.

Es herrschte zwar tolles Wetter, aber leider nur wenig Wind, sodass am Strand ausgiebige Sporteinheiten eingelegt wurden. Auf dem Wasser konnten mit anderen Trainingsgruppen aus Deutschland, Norwegen, Spanien und USA einige Trainingswettfahrten absolviert werden.

Dank der Unterstützung von den anwesenden Großeltern, Eltern und Jugendausschuss-Mitgliedern lief das Unternehmen logistisch sehr gut ab, so dass die Segler „entspannt“ in die Regatta starten konnten – vielen Dank dafür!

Allerdings, der Wind spielte bei der Regatta in diesem Jahr dann überhaupt nicht mit. An allen 3 Wettfahrttagen gab



es zwar jede Menge Sonne, aber keinen segelbaren Wind und damit auch keine Rennen.

Zum ersten Mal in der langen Geschichte der „Trofeo“ musste die Regatta ohne eine einzige Wettfahrt beendet werden.

JOSWIG & PARTNER  **IMMOBILIEN BERLIN**

Ihr persönlicher Partner bei Kauf oder Verkauf von Immobilien

1994
von Leidenschaft für Immobilien

Auszug aus unserem Immobilienangebot:



Bernhard Joswig
Freier Sachverständiger
für die Bewertung von Immobilien
Tel. (030) 371 43 68
Mobil 01 77 37 143 68



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

5. ISAF Youth World Championship 2015 Langkawi/Malaysia

Paul Feldhusen und Leon Goepfert erlebten den Jahreswechsel sicher ganz anders als sonst gewohnt.

Die beiden nahmen auf Einladung des DSV an der Jugend WM in Asien teil und vertraten Deutschland bei den 420ern „Herren“.

Insgesamt waren in 9 Klassen 430 Aktive aus 80 Nationen bei dieser WM gemeldet.

Tolle äußere Bedingungen prägten diese WM, bei der sich Paul und Leon sehr gut in Szene setzen konnten. Nach den 9 Wettfahrten platzierten sie sich auf Rang 7.



420er – Katalanische Meisterschaft Blanes/Spanien

Anfang Januar 2016 beteiligten sich sechs 420er Teams aus dem VSaW bzw. mit VSaW-Beitragung an der Katalanischen Meisterschaft, die vom Club Vela Blanes ausgerichtet wurde.

Seit dem 28. Dezember waren die Teams vor Ort zum Training. Am 2. Januar sollte dann die Meisterschaft beginnen, wurde aber durch Flaute zunächst einmal gestoppt. Erst am Sonntag konnten die ersten 4 Wettfahrten gesegelt

werden. Am Montag war schon wieder Schluss mit lustig – Flaute. Gestern dann wurde mit 3 weiteren Wettfahrten die Meisterschaft abgeschlossen.

Daniel Göttlich und Linus Klagen (PYC) hinterließen einen tollen Eindruck; sie belegten nach den sieben Rennen als beste Berliner den 2. Platz.



XXVII Trofeu Vila de Palamós – Spanien

An einem Wochenende im Februar maßen über 500 Segler aus aller Welt auf dieser ersten großen Opti-Regatta in der Saison ihre Kräfte und wollten zeigen, wie gut sie im Winter trainiert haben.



Unter den 70 deutschen Opti-Seglern befanden sich auch 10 WANNSEETEN.

Der erste Wettfahrttag war geprägt von schwachen Winden, die es allen Teilnehmern, aber auch der Wettfahrtleitung nicht leicht machten. Es war ein langer Tag; am Ende standen „nur“ zwei Rennen zu Buche.

Am folgenden Tag war zunächst Warten angesagt. Dann aber stellte sich ein schöner Südwestwind ein, mit dem 3 Rennen pro Gruppe ins Ziel gebracht wurden.

Der letzte Wettfahrttag brachte mit Wind und Sonnenschein beste Bedingungen für das Riesenfeld; nochmals 3 Wettfahrten wurden gefahren. Bester VSaWer wurde **Mewes Wieduwild**; er verbesserte sich am Schlusstag von Rang 44 auf Platz 20 (zur Erinnerung: 527 Teilnehmer!).

Athletik-Pokal des Berliner Segler-Verbands

Ein Samstag im Februar war auch vom Wetter her wie geschaffen für die Austragung des BSV Athletik-Pokals, bei dem es um einen Altersklassen-abhängigen Wettstreit bei Übungen in der Halle und im Freien beim Waldlauf geht – Geschicklichkeit, Kraft und Ausdauer waren gefragt.

Gut im ‚Saft stehend‘ zeigten sich unsere WANNSEETEN; speziell die Zwillinge **Pascal und Patrick Freund** waren in blendender Verfassung. Sie landeten in ihrer Altersklasse in der Halle auf Platz 1 und 2.



Ski-Langlauf im Erzgebirge

Ümit Bekis

Im Winter wird in diesen Gefilden nicht gesegelt, aber ‚faul herumsitzen‘ tut keiner von den Wassersportlern. Der Trainer der Laser-Gruppe der WANNSEETEN, **Mike Zok**, hatte sich etwas ausgedacht, was nicht nur sehr gut für die Kondition ist – vor allem bei den Laser-Seglern für die Beine, sondern auch großen Spaß macht: Ski-Langlauf in Zinnwald. In den Wintersportort im Erzgebirge wollten zur Überraschung des Trainers denn auch viele – bei der Abfahrt saßen insgesamt zehn Sportler in den beiden Bussen. Allerdings sorgte die Schneehöhe im Vorfeld für einige Sorgen: Wegen des relativ warmen Wetters lagen nicht mehr als fünf Zentimeter, schrumpften an manchen Tagen sogar bis auf zwei Zentimeter zusammen. Doch der Wetterumschwung der letzten Tage brachte die Rettung, mit ihm kam nicht nur kaltes Wetter, sondern auch Neuschnee. Optimal war die Schneehöhe zwar nach wie vor nicht, aber „für uns genug“, so Trainer Mike. Und am ersten Tag sieht man nur strahlende Gesichter. „Es geht doch nichts über motivierte Sportler!“, so Mike.

Unter den Sportlern sind auch viele, die ohnehin dem Wintersport nachgehen, aber alle machen nur „Abfahrt“. Wer weiß, vielleicht

wird sich der eine oder die andere für diese Art des Wintersports begeistern. Aber gemeinsam haben die Jugendlichen ihren geliebten Segelsport. Den werden sie mit Sicherheit auch nicht so schnell aufgeben.



420er Spanische Meisterschaft Port de Balis/Katalonien

Ende März trugen die 420er ihre Spanische Meisterschaft nordöstlich von Barcelona aus; 98 Boote aus 4 Nationen waren am Start.



Wegen der Osterferien war auch ein großes Aufgebot aus Berlin angereist; sechs Teams allein von den WANNSEETEN – perfekt unterstützt von Trainern und Eltern.

Leider spielte der Wind anfangs nicht so mit, an einem Tag konnte überhaupt nicht gesegelt werden; es fehlte dazu die nötige Unterstützung durch „Rasmus“.

Nach langer Wartezeit an Land kam um 14:30 Uhr das Signal zum Auslaufen. Aber dann hieß es für alle – auf dem Wasser weiter warten. Unverrichteter Dinge ging es später wieder zurück ...

Am Ende standen dann immerhin 10 Wettfahrten in der Wertung. Bester aus dem VSaW wurde **Fritz Pinnow** im Boot von Lucas Schlüter auf Platz 22.

Ankauf und Verkauf



Michas Bahnhof

Wir kaufen jede Modellbahn, Modellautos und altes Spielzeug.

Das Winterhobby Modellbahn:

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

Wir kaufen alle Marken:

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

Michas Bahnhof

Nürnberger Str. 24a
10789 Berlin

Tel.: 030.218 66 11

Totos Eisenbahnladen

Pestalozzistr. 28
10627 Berlin

Tel.: 030.31 33 268

-10%

Clubrabatt für Mitglieder

www.michas-bahnhof.de

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

VSaW-Trainingslager Slowenien & erste Regatten

Es ist für die WANNSEEATEN schon zur Tradition geworden, zum Auftakt der Segelsaison nach Slowenien zu fahren. Zwar ist die Küste des kleinen Landes an der Adria mit rund 46 Kilometern sehr überschaubar, aber die Hotelanlage San Simon in der Küstenstadt Izola bietet ideale Bedingungen. Denn die WANNSEEATEN sind nicht nur in dem aus mehreren Anlagen bestehenden Hotelkomplex in einem Haus untergebracht, auch die vielen mitgereisten Eltern, die in der Zeit dort Urlaub machen, wohnen in dem Hotelkomplex. Wenn Hilfe nötig ist, können sie jederzeit helfen und stehen den Trainern mit Rat und Tat zur Verfügung.

Der Wettergott meinte bei der Ankunft es gut mit den Sportlern: Sonnenschein und 18 Grad Celsius Lufttemperatur. Das ließ auf gute zehn Tage Aufenthalt in Izola hoffen.

Der zweite Tag war bedeckt und gegen früh morgens hatte es auch geregnet, der Rest des Tages blieb jedoch trocken. Doch für Segler stand natürlich der Wind im Focus. Der ließ sich an Land aber nicht von seiner besten Seite

blicken. Doch draußen auf dem offenen Meer sah die Sache ganz anders aus: Bestes Segelwetter mit ordentlichem Wind. So konnten alle für die beiden Regatten trainieren - die Optis traten am 24. März bei der „Eastern-Regatta“ im Nachbarort Portoroz an; die Laser starteten zum „Spring-Cup“ gleich in ihrem Aufenthaltsort Izola.

Bei mäßigem Wind wurden bei den Optis sieben Wettfahrten geschafft. Von den WANNSEEATEN kam **Klara Pape** auf den 104. Platz. Wenn man bedenkt, dass 521 Teilnehmer antraten, ist das eine beachtliche Leistung der jungen Sportlerin.

Beim „Spring-Cup“ in Izola wurden von den anvisierten neun Wettfahrten sechs geschafft. Die Segler konnten später aufs Wasser, weil der Wind erst kurz nach der Mittagszeit stärker daherkam. Die VSaW-Sportler traten diesmal nur in der Klasse Laser-Radial an. Als bester WANNSEEAT kam **Felix Stoppenbrink** auf Platz 38, gefolgt von **Lennart Hootz** auf dem 40. Rang. Eine besondere Gratulation an **Tim Hörmann** und **Pauline Hastenteufel**: bei ihrer ersten Laser-Regatta konnten die beiden Sportler mit den anderen durchaus sehr gut mithalten.

© ümit bekis & philipp hölzle



WANNSEEATEN

Laser Youth Easter Meeting Malcesine/Gardasee



104 Laser 4.7 aus 15 Nationen sowie 96 Laser Radial hatten sich zum Laser Youth Easter Meeting in Malcesine am Gardasee eingefunden. Jeden Tag war blauer Himmel, manchmal etwas Dunst. Die Temperaturen lagen zwischen 12 und 15° Grad, der Wechsel zwischen Sonne und Schatten war hart und wurde der Gesundheit einiger Segler und Betreuer zum Verhängnis.

An 4 Tagen konnten insgesamt 8 Wettfahrten bei der überwiegend zeitgerecht einsetzenden Ora durchgeführt werden. Am letzten Tag wurde in Gold- und Silber-Fleets gesegelt.

Die Silber-Fleets wurden wegen zahlreicher Fehlstarts und bfd's nach nur einem Finalrennen an Land geschickt, weil es ansonsten mit der Ora knapp und mit der Siegerehrung zu spät

geworden wäre.

Die Ora in Malcesine ist deutlich schwächer als bei Riva/Torbole und hat eigentlich nie mehr als 15-18 kn erreicht. Am Finaltag waren es zu Julias Leidwesen nur 12-15 kn, verbunden mit teilweise unerklärlichen Drehern.

Dank ihrer konstant guten ersten sechs Wettfahrten (4-1-6-4-3-5) konnte sich **Julia Büsselberg** am Finaltag noch 2 Streicher leisten (14-8).

Mit 23 Pkt. nach 8 Wettfahrten belegte Julia in der Gesamtwertung Boys und Girls einen hervorragenden 2. Platz hinter dem amtierenden ital. Laser 4.7-Boys U16-World Champion Guido Gallinaro, der als Local nicht zu schlagen war.

Gleichzeitig gewann Julia die Mädchenwertung Girls U18.



29er Trainingslager und Euro-Cup Cavalaire-sur-Mer/Frankreich

Das Berlin-weit gemischte 29er Team weilt in Cavalaire-sur-Mer, Frankreich, zum Trainingslager und zum Euro-Cup, der über Ostern stattfindet. Somit tragen auch die Jugend-Skiffs zur internationalen Ausrichtung der Segler unseres Vereins bei.

Insgesamt 11 Teams mit 3 Trainern gewöhnten sich seit dem 21. März an das wechselhafte Wetter. Meist ist es sonnig und warm,

aber es gab auch schon Regen. Der Wind lässt insbesondere morgens auf sich warten, aber es konnte dann nachmittags prima trainiert werden. In größeren Gruppen mit weiteren Teams aus Deutschland konnten sich die Segler gut auf die bevorstehende Regatta vorbereiten.

Der Euro-Cup begann am Karfreitag; nach 6 Quali- und 4 Finalrennen wurde der Euro-Cup am Ostermontag beendet. **Svearike Oeverdieck** belegte im Boot von Till Bier (BYC) Platz 65.



www.stella-grafik-design.de

Plakate
Beschriftungen
Schilder

Websites

Flyer
Folder

Postkarten

Briefbögen
Visitenkarten
Anzeigen

Broschüren

Stella
Grafik Design Breisgauer Str. 14 · 14169 Berlin · Tel 23 91 48 65 berlin@stella-grafik-design.de

Jüngstenscheinprüfung erfolgreich ‚überstanden‘

Vom 01.-03. April 2016 begannen unsere OPTI-Anfänger ihre Saison auf dem Wasser mit den Trainern **Deniz, Vicky und Alex.**

Vor dem ersten Mal „ins Boot steigen“ gab es noch mal Theorie und Knoten. So konnte auch der erste Teil der Jüngstenscheinprüfung erfolgreich abgeschlossen werden.

Spaß hatten alle und freuen sich nun auf das Segeln im Wochentraining.



WANNESEATEN



Laser Europa Cup Hyères/Frankreich

Nach dem 4. Wettfahrttag Mitte April und insgesamt 7 Wettfahrten hat **Philipp Loewe** bei diesem Event, das über 500 Teilnehmer in den 3 Laser-Klassen aufwies, in der Standard-Klasse den 26. Platz belegt.

Sonne und moderate Winde boten klasse äußere Bedingungen.

Laser-Regatta Seddinsee: Doppelsieg für den VSaW

Die erste Laser-Regatta Berlins in diesem Jahr fand im April am Seddinsee statt, mit einem perfekten Ergebnis für den VSaW: In zwei Klassen belegten die VSaW-Sportler jeweils einen ersten Platz.

Am Samstag wurden bei 5-8 kn aus SW und viel Regen die 3 angekündigten Wettfahrten gesegelt. Dem nass-kalten Wetter begegnete der Ausrichter mit viel Gastfreundschaft und einer straffen Wettfahrtleitung. Während der gesamten Regatta gab es keinen einzigen Protest.

Am Sonntag war der Wind beim morgendlichen Regen zunächst noch sehr dünn, setzte sich dann aber zusammen mit der Sonne mit 6-12 kn aus W durch, so dass die 4. und letzte Wettfahrt zeitgerecht gestartet werden konnte.

Julia Büsselberg gewann mit 4 Tagessiegen die Wertung 22 gestarteten Laser 4.7.

Auch **Thaddäus Gemmel** belegte mit 4 Laufsiegen den 1. Platz unter den 7 Standard-Seglern.

Bei den Radials musste sich **Lennart Hootz** als bester WANNSEEAT punktgleich (1-1-3-(5)) mit dem 2. Platz begnügen.

Mit **Felix Stoppenbrinck** auf Platz 5 und **Maximilian Schlecht** auf Platz 6 hatten die WANNSEEATEN 3 Boote unter den Top 6 der 23 gestarteten Radials.

Der VSaW war mit der größten Anzahl von Teilnehmern der stärkste Verein. Offenbar macht es den Sportlern Spaß, sie haben Ehrgeiz.



Hugo-Bräuer-Gedächtnispreis

Ümit Bekis

Nach dem Zweiten Weltkrieg lag Deutschland, lag vor allem Berlin in Trümmern, jeder dachte nur noch daran, die Familie durchzubringen. An Sport war gar nicht zu denken, schon gar nicht an den Segelsport. Doch einer tat es: Hugo Bräuer. Die Sowjets beschlagnahmten alles, und zeitweise war auf dem Gelände des „Wassersportvereins von 1921“ die Rote Armee stationiert. Hugo Bräuer, der auch in den 1920er und 30er Jahren Vereinsvorsitzender war, und seine Mitstreiter versuchten, soweit es ging, das Eigentum der Vereinsmitglieder zu schützen. Nach der Enteignung durch die Sowjets, gelang es Hugo Bräuer, dass ihn das Bezirksamt Köpenick als Treuhänder für die Vereine einsetzt. Das war ein Glücksfall für seinen Heimatverein WSV 1921. Und 1947 konnte erstmals wieder mit dem „Blauen Band vom Langen See“ mit 33 Teilnehmern eine Regatta stattfinden. Zu Ehren von Hugo Bräuer wird deswegen jedes Jahr ein nach ihm benannter Gedächtnispreis vergeben.

Diesmal nahmen vom VSaW **Deniz Bekis** bei Laser Standard und **Tabea Roth von Szepesbéla** bei Laser Radial teil. Am ersten Tag

sollte auf dem Langen See und dem Seddinsee gesegelt werden. Weil aber die Strecke sehr lang ausgelegt wurde und sich der Wind auch von seiner launischen Seite zeigte, entschied sich der Wettfahrtsleiter, die restlichen Wettfahrten der Regatta nur noch auf dem Seddinsee durchzuführen, denn die erste Wettfahrt dauerte fast zwei Stunden. Der gleichmäßige Wind auf dem Seddinsee hatte ihm die Entscheidung aber auch leichtgemacht. So wurden am Samstag drei Wettfahrten geschafft. Der Sonntag fing kühl an, besser wurde das Wetter im Laufe des Tages auch nicht mehr. Der einsetzende Hagelschauer machte es den Sportlern sehr schwer. Nach der einen Wettfahrt entschied sich der Wettfahrtsleiter, die Regatta zu beenden. Das war auch gut so. „Wegen der Hagelschauer konnte man kaum noch gucken“, so Deniz.

Am Ende sicherte sich Deniz für diesen Tag den ersten Platz, in der Gesamtwertung kam er auf den zweiten Rang. Herzlichen Glückwunsch. Bei Laser-Radial war Tabea genauso erfolgreich. Sie holte sich ebenfalls den zweiten Platz. Auch Tabea herzlichen Glückwunsch.



Opti Pfingst Festival 2016

Das lange Pfingstwochenende stand im VSaW wieder ganz im Zeichen der jugendlichen Opti-Segler.

120 Boote sind bei der gemeinsam mit dem PYC ausgerichteten Regatta an den Start gegangen.

Bei mäßigen bis frischen Winden, die in Böen schon mal 20 kn erreichten, segelte am Pfingstsonntag, dem ersten Wettfahrttag, die A-Klasse drei Rennen im Großen Fenster. Die Opti-Bs fuhren ihre 1. Wettfahrt im Großen Wannsee vor dem Strandbad. Wegen des kräftigen Windes zog das Feld dann für die 2. Wettfahrt in die geschützte Bucht vor dem VSaW um, was von allen Beteiligten dankbar quittiert wurde.

Der Pfingstsonntag war ebenfalls von teils heftigen Böen geprägt. Die A-Klasse musste ihre erste Tageswettfahrt sogar wegen eines Hagelschauers abbrechen, schaffte aber nichtsdestotrotz die geplanten 3 Rennen. Die B-Klasse segelte wieder vor dem VSaW; 2 Wettfahrten gingen sicher über die Bühne.

Am Pfingstmontag war der Wind etwas abgeflaut; ab und zu kam sogar die Sonne durch die Wolken. Kalt war es aber trotz alledem. Bei den Bahnen segelten das Restpensum ab.

Siegerin bei der A-Klasse wurde **Alina Keim** (VSAW/SVS). Die B-Klasse gewann Moritz Peschke (PYC). Bester aus dem VSaW bei den B's wurde **Fynn Bilke**.



© sören hese



© ürmit bekis

YES – Young Europeans Sailing Kiel

Zu Pfingsten fand in Kiel die YES 2016 statt. Teilnehmende Klassen waren Laser, 29er, 420er, 470er, 505er, Europe und Piraten.

Während bei der YES in den letzten 2 Jahren leichte Winde dominierten, waren es in diesem Jahr stärkere bis sehr starke Winde aus nord-westlichen Richtungen.

Am **Samstag** konnten bei 3-4 Bft. die meisten Klassen ihre geplanten 3 Wettfahrten bei Temperaturen um 10-12 Grad segeln. Nachdem die Segler wieder an Land waren, verabschiedete sich der 1. Regattatag mit einem heftigen Graupelschauer.

Der **Sonntag** fing zunächst auch vielversprechend an. Zum 1. Start um 11:05 h war der Himmel bei 15-22 kn Wind heiter bis sonnig. Doch während der ersten Tageswettfahrt näherte sich aus Nordwest eine bedrohliche schwarze Wand mit Blitzen. Der Wind nahm kontinuierlich zu, die Böen waren schon heftig. Die Wettfahrtleiter versuchten noch, alle Boote beim Zieldurchgang zu zeiten, bevor diese an Land geschickt wurden. Die Boote auf den Innenbahnen erreichten dann mehrheitlich noch den rettenden Hafen, doch die Boote auf den Außenbahnen bekamen die Gewitterböen mit bis zu 49 kn voll ab. Die Schlauchboote waren mit dem Abbergen voll beschäftigt. Es gab zahlreiche gebrochene Masten und manche zerrissene Spinnaker – leider auch einzelne, zum Glück leichtere Verletzungen. Nach der Startverschiebung an Land wurden dann schließlich alle Wettfahrten auf den nächsten Tag verschoben.

Am **Montag** wurde das 1. Ankündigungssignal auf 10:00 h angesetzt, damit alle Klassen mit Ausnahme der Piraten bei 12-24 kn Wind noch 3 Wettfahrten segeln konnten. Die 420er mussten sich bis zum Nachmittag gedulden, bis die Bahn India frei wurde. Diese Klasse segelte während der YES auch ihre IDM aus und hatte noch den Dienstag als Wettfahrttag zur Verfügung, an dem 3 Finalrennen gesegelt wurden.

Für den VSaW war die YES einschließlich der IDM eine erfolgreiche Veranstaltung:

Julia Büsselberg setzte sich im Feld der Laser 4.7 wieder einmal durch. 6 Tagessiege und ein 3. Platz waren das beeindruckende Endergebnis.

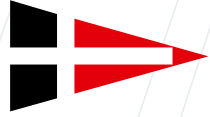
In der 470er-Klasse führten **Frederike Loewe** und Anna Markfort (JSC) lange das Feld an; nach 6 Rennen mussten sie noch einen Platz abgeben und wurden Zweite.

Die Laser Std genau wie die Radials m haben fünf Rennen geschafft; **Philipp Loewe** wurde Dritter bei den Standards, **Felix Stoppenbrink** 23. in der Radial-Klasse.

Bei den 420ern haben **Paul Feldhusen** und **Leon Goepfert** am Ende die lange vor ihnen platzierten **Daniel Göttlich** und Linus Klasen (PYC) als beste VSaWer noch überholt und beendeten die IDM als 12.; Daniel und Linus kamen auf Platz 16.

Schließlich wurden Till Bier (BYC) und **Svearike Oeverdieck** im Feld der 29er nach 9 Wettfahrten 19.





Das Putenessen

Einen weiteren Höhepunkt und gleichzeitig gesellschaftlichen Abschluss des Segeljahres bildet traditionell das Putenessen am ersten Samstag im Dezember.

Über 100 Mitglieder und Gäste füllten den Großen Saal und genossen die von Heino vorgelegte Pute.

Als einziger der diesjährigen Steuermanns-Preis-Gewinner nahm **Hubert Hirschfeld** persönlich die Auszeichnung entgegen und berichtete ausführlich von seiner Weltumseglung.

Julia Büsselberg war wegen ihrer zeitgleich stattfindenden Ehrung zur Berliner Juniorsportlerin des Jahres 2015 entschuldigt. **Annika Bochmann** und **Marlene Steinherr** sowie **Mewes Wieduwild** segelten an diesem Wochenende weitere Regatten in Italien bzw. Spanien.

Als Gast aus dem Kieler Yacht Club hielt Eckart Reinke eine sehr interessante Rede, die den psychologischen Hintergrund des Segelns zum Thema hatte.

Bis weit nach Mitternacht ging der Abend, der musikalisch von Sebastian Eberhard als DJ Bass Dee begleitet wurde.



Sailing Conductors

„Captain Ben“ und „Smutje Hannes“ – zwei Musik liebende Freunde, die es – endlich fertig studiert habend – nach dem etwas anderen Abenteuer gelüftet. Sie bereisen auf ihrer knapp 10m langen „Marianne“ seit 3 Jahren die Weltmeere und produzieren mit hunderten Musikern aus 35 Ländern auf vier Kontinenten ein großartiges Musik-Album in einem Tonstudio, das sie unter Deck eingerichtet haben.

Im Dezember waren sie bei uns und berichteten in einer Multi-Media-Show von ihrer Reise!

Der Große Saal des Seglerhauses war gefüllt von begeisterten Zuhörern und Zuschauern.

Ein toller Abend!

Neujahrsempfang 2016

Traditionell treffen sich die Mitglieder am zweiten Sonntag im Januar im Seglerhaus zum Brunchbuffet, das von Lauri Geiseler und ihrem Team in neuer Anordnung in der Mitte des Großen Saals aufgebaut worden war. Das hatte den ungemeinen Vorteil, dass man voll allen Seiten an das Buffet heran kam und somit die sonst üblichen langen Warteschlangen vermieden wurden. Super!

Dr. Andreas Pochhammer begrüßte die zahlreich erschienenen Mitglieder und wünschte allen eine schöne neue Saison mit viel gutem Wind.

Besonderer Programmpunkt ist immer die kleine Vorstellungsrunde für die neuen Mitglieder, die sich mit launigen Worten wunderbar in unseren Verein eingeführt haben.

Nochmals ein herzliches Willkommen.



Frühjahrs-Fete im Seglerhaus

Voll war es – gute Stimmung überall.

Beim „Saisonauftakt“ traf man sich Ende Februar zu einem tollen Abend in den Räumen des Seglerhauses.

Perfekt vorbereitet von **Franziska Pochhammer** und **Constanze von Kettler** ging es bis zum frühen Morgen ‚rund‘.

Das **Team Ambrasas** sorgte für die Musik und Lauri Geiseler und ihr Team für die Getränke.

Besonders fiel auf, dass auch die Jugendlichen in einer starken Fraktion vertreten waren.

Wie prophezeit: Wer nicht da war, hat etwas verpasst.

Thanksgiving im Seglerhaus

Ohne den unermüdlichen Einsatz unserer Mitglieder wäre das Regattageschehen mit der Organisation an Land und auf dem Wasser in unserem Verein nicht möglich. Sie investieren viel Zeit in diese Tätigkeit.

Als Dank dafür lädt der Verein zu einem gemütlichen Abend bei gutem Essen. Das passiert in der Regel zu Beginn einer neuen Segelsaison.

Anfang März traf man sich im Großen Saal, wo ein feines Buffet von Lauri Geislers Team aufgebaut worden war.

Dr. Andreas Pochhammer als Vorsitzender und **Ulrike Schümann** als Obfrau des Segelausschusses sowie **Robert Niemczewski** als Vertreter des Wettfahrtleitungsteams fanden die richtigen Worte, um alle auch bereits auf die bevorstehende Saison einzustimmen. Denn ohne Zweifel – alle werden wieder auf dem Startschiff, den Funktionsbooten, im Wettfahrtbüro oder wo auch immer sie gebraucht werden, an vorderster Stelle mit dabei sein.



Seglerhaus-Konzert 2016



Zum Seglerhaus-Konzert, das wieder von Solisten des Rundfunk-Sinfonieorchesters am Sonntagabend gespielt wurde, füllten viele begeisterte – in diesem Jahr über 100 – Besucher den Großen Saal unseres Vereinshauses.

Ulf-Dieter Schaaff (Flöte), Philipp Beckert (Violine), Franziska Drechsel (Violine), Georg Boge (Violoncello) und als Gast Andreas Willwohl (Viola) spielten Werke von den Komponisten Hugo Wolf, Max Reger, Joseph Haydn und Johann Peter Salomon.

Olaf Wilhelmer von Deutschlandradio Kultur hat durch seine Moderation wieder interessante und kurzweilige Einblicke in die Welt der Kammermusik gegeben, die man sonst bei Konzerten nicht bekommt.

Langer Applaus bestätigte die Begeisterung der Zuhörer zum Abschluss des Konzerts, was die Solisten sehr gern mit einer Zugabe quittierten.

Im Anschluss an das Konzert verwöhnten Lauri Geisler und ihr Team die Gäste kulinarisch, wobei insbesondere der angerichtete Lammrücken hervor stach.

Mitgliederversammlung

Das milde Frühlingswetter hielt viele Mitglieder des Vereins nicht davon ab, an der Mitgliederversammlung teilzunehmen. Wahlen standen in diesem Jahr nicht auf dem Programm. Nach dem Gedenken an die Verstorbenen, den Ehrungen für langjährige Mitgliedschaft, den Berichten der Vorstandsmit-

glieder, der Kassenprüfer und der einstimmigen Entlastung des Vorstands für das Jahr 2015 informierte **Rolf Bähr** über die Planungen für das Jubiläumsjahr 2017, in dem unsere Verein 150 Jahre alt wird. Näheres dazu finden Sie bitte vorn im Heft.



Sein Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
er Ihre Spende.



www.seentretter.de

WANNSEEATEN- Stiftung Berlin

In den vergangenen Jahren haben viele Förderer bereits mit ihrer Spende oder Einlage zum Erfolg der Stiftung beigetragen. Viele erfolgreiche Projekte konnten mit dem Geld finanziert werden.

Aktuell kümmern wir uns verstärkt um unsere J/24 „ZIU“, die von und für unseren Jugendlichen und Junioren für einen Kettentörn in den Boddengewässern um Rügen herum vorbereitet wird.

Als letztes größeres Projekt wurde im letzten Jahr der 470er ‚Christian‘ unserer Olympia-Aspirantinnen Annika Bochmann und Marlene Steinherr gekauft. Und wie erfolgreich dieses Projekt ist, sieht man daran, dass sich die beiden Seglerinnen für die Olympischen Spiele in Rio 2016 qualifiziert haben. Der Name „Christian“ wurde aus Dankbarkeit für und in Erinnerung an **Christian Baumgarten** gewählt. Er war es, der gemeinsam mit **Fred Axel Kapella** die Stiftung initiiert und durch sein Engagement zu dem gemacht hat, was sie heute ist. Beide sind leider viel zu früh verstorben.

Deren Motto war: Die Jugend ist unsere Zukunft – und damit auch die Zukunft unseres VSaW.

Und in diesem Sinn wird der Gedanke ihrer Gründerväter durch die Berufung von Axels Schwester **Anne Keding** und von Christians Sohn **Robert** in den Vorstand der Stiftung fortgesetzt.



Dabei zählt jeder Betrag für die Unterstützung – egal ob klein oder groß, um das Förderprogramm der Stiftung weiter auszubauen.

Bitte überlegen Sie auch, ob Sie nicht bei der Regelung von Nachlassfragen die Stiftung mit berücksichtigen wollen.

Beratung zu solchen Fragen kann gern vermittelt werden.

Helfen bitte auch **SIE** und unterstützen weiterhin die Arbeit der Stiftung.

Kontakt:

Anne Keding – Vorsitzende des Vorstands

Tel: +49 30 219 13 102

Mail: wannseeaten-stiftung-berlin@vsaw.de

Kontoverbindung:

Berliner Sparkasse/Landesbank Berlin AG

IBAN: DE53 1005 0000 6016 0761 61

BIC: BELA2333

**Zweck: Zustiftung in den Stiftungsstock
oder Arbeitsspende**



MARINE
POOL 
SPIRIT OF THE OCEAN

Offizieller Bekleidungspartner
Sailing Team Germany



VSAW Sonderkonditionen beim „Offiziellen Bekleidungspartner“ Sailing Team Germany

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

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

Photo: © Jacques Vassillon



Audi macht Segelsport erlebbar – auch der VSaW hat mit der Audi Berlin GmbH einen starken Partner an seiner Seite.

Genießen auch Sie Rückenwind und profitieren Sie als Mitglied in einem DSV-Verein von der Audi Sonderaktion. Sichern Sie sich beim Kauf Ihres Audi Neuwagen mit quattro Antrieb jetzt eine Startprämie* in Höhe von € 500,-.

Sie haben Interesse oder benötigen weitere Informationen?



Kontaktieren Sie gerne
Herrn Sven Urban
an unserem Standort Zehlendorf:
Tel.: 030/666077-633
Email: sven.urban@audizentrum-berlin.de

* Das Angebot ist gültig für Einzelkunden bei Abschluss eines Kaufvertrages für einen Audi Neuwagen mit quattro Antrieb bis 31.08.2016 sowie bei Vorlage einer Mitgliedsbescheinigung in einem DSV-Segelverein.

Jetzt mit € 500,- Startprämie*.

Audi Berlin GmbH

www.audizentrum-berlin.de

Standort Zehlendorf

Beeskowdamm 2, 14167 Berlin
Tel.: +49 30 666 077 633

Verkauf

Mo. - Fr.: 09:00 - 19:00 Uhr
Sa.: 09:00 - 15:00 Uhr

Service & Teiledienst

Mo. - Fr.: 07:00 - 19:00 Uhr
Sa.: 08:30 - 13:30 Uhr