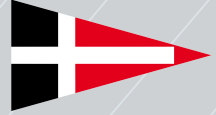


Verein
Seglerhaus
am
Wannsee
1867



VSaW Seglerhaus-Brief 2018/1



Stimmt der Kurs noch?

Foto: Paul Wyeth, Antigua Sailing Week 2018 – Farr 115 Yacht „Sojana“

Auch beim Immobilienbesitz ist der richtige Kurs entscheidend.

DEUTROPOLIS bietet bundesweit und international anspruchsvolle Dienstleistungen im Bereich des Immobilieninvestment und des Immobilienmanagements ebenso wie der Wertfindung und Wertentwicklung.

DEUTROPOLIS ist Ansprechpartner für Fragen zu Immobilieninvestitionen sowie Entwicklung, Nutzungsoptimierung, Verwertung und Verwaltung von Liegenschaften im In- und teilweise im Ausland.

Schwerpunkte:

- Immobilieninvestitionen
- Projektentwicklung / Konzeptionierung von Immobilien
- Nutzungsoptimierung von Immobilien
- Bewertung und Verwertung von Immobilien
- Immobilienconsulting / Immobilienmanagement
- Interim Management



Niels Fischer MRICS

Gesellschafter | Geschäftsführer
Diplom-Kaufmann

„Ich liebe an Immobilien ihre Vielfalt, die wirtschaftliche wie öffentliche Bedeutung für private und gewerbliche Nutzer sowie Investoren. Privat liebe ich u.a. das Segeln – die Ruhe, aber auch die Energie und die Weite des Wassers. Das Zusammenspiel der Mannschaft beim Manöver sichert den Erfolg.“



Strategieberatung und Vermögensverwaltung für Immobilienbesitz
Strategy Consulting and Wealth Management for Real Estate

An der Obstwiese 6 | 14109 Berlin | T +49 (0)30 20458055 | M +49 (0)171 2778508
niels.fischer@deutropolis.de | www.deutropolis.de

Liebe Clubmitglieder!



Dieser Seglerhausbrief erscheint mitten in der Saison. Es ist eine Saison, in der wir es, wie man so schön sagt, „ruhiger angehen lassen.“ Nach der ereignisreichen und erfolgreichen Jubiläumssaison im vorigen Jahr ist das wohl auch richtig. Es sind letztlich in der Mehrzahl immer die gleichen Mitglieder, die die tragenden Säulen solcher Events sind. Sie haben sich den ruhigeren Gang in diesem Jahr mehr als verdient, was auch für unsere Mitarbeiter gilt.

Das so Gesagte bedeutet nun aber nicht, dass der VSaW sich ausruht. Zwar werden wir in diesem Jahr keine Deutschen Meisterschaften veranstalten, aber untätig sind wir nicht. So liegt die Kieler Woche mit den Wettfahrtleitungsteam um **Robert Niemczewski** bereits hinter uns; die Warnemünder Woche mit dem Team von **Harald Koglin** steht unmittelbar bevor.

Die Bundesliga hat ein Drittel der Saison auch schon hinter sich; der vierte „Spieltag“ Ende August sieht den VSaW – hier bei uns auf

dem Wannsee – in der Pflicht des Veranstalters. Hinter weiteren neun Regatten im offiziellen Terminkalender des BSV steht unser Verein ebenfalls als verantwortlich verzeichnet. Allen Beteiligten an diesen Events schon jetzt an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön.

Gratulation auch von hier aus an unsere Repräsentanten auf den Regattabahnen des In- und Auslandes – von der Opti-WM-Teilnehmerin **Catharina Schaaff** über unser 470er-Duo **Frederike Loewe/Anna Markfort** bis zu **Victoria Jurczok/Anika Lorenz**, die bei den 49er FX die Weltrangliste anführen. Sie wie auch alle anderen Aktiven sorgen sportlich dafür, dass unser Verein im Weltmaßstab in dieser Saison wiederum Akzente setzt!

Nach innen geschaut, hat es mich persönlich sehr gefreut, dass die Mitgliederversammlung mehrheitlich die Umlage zur Sanierung unseres alten Clubhauses, der heutigen Werft, beschlossen hat und so ihren Teil zur Pflege unseres his-

torischen Erbes beitragen möchte. Persönlich freue ich mich auch auf unser Sommerfest, dass wir familiär, unter uns als VSaW'er, feiern wollen.

Ich wünsche Ihnen allen für die weitere Saison schöne Erlebnisse, zu Wasser und zu Lande, und viel Spaß bei der Lektüre dieses Seglerhaus-Briefes! Nicht zuletzt danke ich allen Autoren der Beiträge sowie den Fotografen und **Harald Koglin** für Redaktion und Herausgabe.



Ihr Dr. Andreas Pochhammer



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

Aktuelles

Regattatermine 2018	4
Termine Verein 2018	5
Impressum	6
Neuaufnahmen	7
Verstorbene	8
Personelles	9
Unsere Leistungssegler	11
Geselligkeitskommission / Summer-Camp	13
Meisterehrung des BSV	13
Mitgliederversammlung 2018	14
Neue Geräte in der „MUCKI“-Bude	15
EU-Datenschutz-Grundverordnung	16
Im Hafen: Sicherer Ort für Akkus !	17
WANNSEEATEN-Stiftung	18

Regattasegeln

Star Sailing League	20
42. Christmas Race	20
Regatten im Januar 2018	21
Drachen Grand Prix	22
Finn Dinghy EM	22
Trofeo Princess Sofia	23
J/70 Fühlingserwachen I und II	24
Tempest: Peter-Stern-Gedächtnispokal	24
2018 World Cup Serie	25
Segelbundesliga 2018	27
Antigua Sailing Week	28
Eastern Hemisphere Championship	29
IDM H-Boot	29
Wannsee-Woche	30
IDM 470er 2018	31
Young Europeans Sailing	31

Fahrtensegeln

Seefahrt mal anders: Andreas Schlitter	34
Im Westen was Neues: Peter Lühr / 2. Teil	38
Sommertörn: Karin und Peter Schmidt	51

WANNSEEATEN

Training und Regatta in Palamós	66
Laser: Training in Zinnwald	67
Eurolymp Sailing Week Athen	68
Fischereihafenregatta Bremerhaven	68
WANNSEEATEN in Slowenien	69
Opti Gardasee Meeting	70
Laser 4.7 in Patras	70
Jugendwettfahrten beim BYC	71
Opti WM-/EM-Ausscheidungen	72
Opti-Cup Scharmützelsee	74
17. Ancora Cup	74
Laser 4.7 Tack-Pokal	75
Dutch Youth Regatta	75
15. Opti Cup Plau am See	76
Opti-Pfingstfestival	76

Clubgeschehen

Vorträge von Kaspar Stubenrauch	80
Seglerhaus-Konzert 2018	81
Lina Rixgens: Ziel erreicht	82
Segeln in Galizien	83
Royal Louise e.V. – Einladung	84
VSaW Ansegeln 2018	85
Von der Warnow über den Rhein zur Kieler Förde	86

Regattatermine 2018

Edelholz-Regatta

Sa., 7. + So., 8. Juli

9. Yardstick Fr., 27. Juli **LN 4**

10. Yardstick Fr., 3. August

11. Yardstick Fr., 10. August

12. Yardstick Fr., 17. August

WENTZEL-Pokal I

Di., 21. August

Deutsche Segel-Bundesliga

Fr., 24. – So., 26. August

13. Yardstick Fr., 31. August **LN 5**

WENTZEL-Pokal II

Di., 4. September

14. Yardstick Fr., 7. September

Seglerhaus-Preis

Sa., 15. + So., 16. September

15. Yardstick Fr., 21. September **LN 6**

Clubmeisterschaft

Fr., 21.+ Sa., 22. September

BM Drachen, Wannsee Challenge

Fr., 28. – So., 30. September

28. Opti Eis-Cup

So., 11. November

LN: Lake Night

Ferien-Wettfahrten 2018, immer mittwochs:

11. Juli 1. August

18. Juli 8. August

25. Juli 15. August

Stand: 22.5.2018. Änderungen vorbehalten.

Der VSaW dankt seinen Sponsoren und Partnern:

Audi
Berlin GmbH



Berliner Volksbank

FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN



Audi
Sailing



Termine Verein 2018



Sommerfest
Sa., 18. August

Bußtagsversammlung
Mi., 21. November

**Weihnachtsfeier der
WANNSEEATEN**
So., 9. Dezember

**Absegeln Bezirke
Wannsee/Unterhavel**
Sa., 13. Oktober

Gartenzweg (Skatturnier)
Fr., 23. November

Silvester-Party
Mo., 31. Dezember

Aufslippen
Mi., 7. + Do., 8. November

Putenessen
Sa., 1. Dezember

Noch drei Lake Nights, immer freitags:

- 27. Juli
- 31. Aug.
- 21. Sept.

**Lake Nights
2018**

Stand: 22.5.2018. Änderungen vorbehalten.



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

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

Sekretariat:

Frank Butzmann

Christina Behm

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: BELADEBB

Zweck: *Spende in den Stiftungsstock*

Verbände:

Deutscher Segler-Verband:

Gründgensstr. 18

Telefon: 040/63 20 09 0

22309 Hamburg

Telefax: 040/63 20 09 28

info@dsv.org

Berliner Segler-Verband e.V.:

Jesse-Owens-Allee 2 Telefon: 030/30 83 99 08

14053 Berlin

Telefax: 030/30 83 99 07

info@berliner-segler-verband.de

Ressorts:

Werft:

Jonathan Larsen und Niklas Stegmann

werft@vsaw.de

Tel.: 030/805 94 98

Hafenmeister:

Andreas Schlitter

Tel.: 033203/88 58 45

Fax: 033203/88 58 24

Dr. Helmut Elsner

Tel.: 030/792 68 86

hafenmeister@vsaw.de

Jugendtrainer:

Marko Müller

Tel.: 030/80 60 26 67

marko.mueller@vsaw.de

Lars Haverland

Tel.: 030/80 60 26 67

lars.haverland@vsaw.de

Mike Zok

Tel.: 030/80 60 26 67

mike.zok@vsaw.de

Club-Restaurant:

Lauri und Angelo Geiseler

Tel.: 030/805 19 92

club-restaurant@vsaw.de

Fax: 030/805 93 76

Hausmeister:

Jana Reichelt und Thomas Krause-Reichelt

Tel.: 030/80 60 22 04

hausmeister@vsaw.de

Impressum:

Redaktion: Harald Koglin

Gestaltung: Pusch Grafik Design

Titelbild: © Wulff Kaethner

Druck: Druckcenter Berlin

Der Ältestenrat hat diese Mitglieder aufgenommen:

am 6. Dezember 2017:



Anna Klara Krömke
Juniormitglied
*Pate: Dr. Jörg Büsselberg,
2. Pate wird nachgereicht.*



Antonia Howaldt
Juniormitglied
*Paten: Prof. Dr. H.-P. Howaldt
und Dr. Karl-Georg Pochhammer*



Kerstin Kerth
Außerordentliches Mitglied
Paten: werden nachgereicht



Albrecht Gündel-vom Hofe
Außerordentliches
Familienmitglied



Prof. Dr. Katharina Hölzle
Außerordentliches Mitglied
*Paten: Winnie Semmer und
Dr. Andreas Franke*



Andreas Blank
Außerordentliches Mitglied
*Paten: Martina Klemmt und
Andreas Haubold*

am 14. März 2018:



Thomas Dümchen
Ordentliches Mitglied /
Wiederaufnahme
*Paten: Dr. Helmut Elsner und
Michael Dümchen*



Sophie Finck
Juniormitglied
*Paten: Constanze von Kettler
und George Brennkneijer*



Dr. Florian Krackhardt
Außerordentliches Mitglied
*Paten: Achim Kadelbach und
Axel Schulz*



Claus Müller
Außerordentliches Mitglied
Paten: werden gesucht



Christian Potthoff-Sewing
Außerordentliches Mitglied
*Paten: Udo Pflüger und
Peter Lühr*



Heidrun Schmitt-Ginten
Außerordentliches Mitglied

Dr. Remo Turanli
Außerordentliches
Elternmitglied nach Ziffer 10
der Beitragsordnung

Wir trauern um:

Norbert Roepke

verstorben am 15. März 2018
im Alter von 78 Jahren
Mitglied seit 1984

Kurt Schnauck

verstorben am 5. Mai 2018
im Alter von 72 Jahren;
Mitglied seit 1994

Konsul a.h.Uwe Foitzik

verstorben am 17. Mai 2018
im Alter von 82 Jahren;
Mitglied seit 1973

Clemens Maria „Max“ Pochhammer

geb. 25. 10. 1950, verstorben 21. 1. 2018

Clemens, allgemein Max genannt, war der vierte Sohn von Dr. Kurt und Waltraud Pochhammer, unserem langjährigen Vereinsvorsitzendem und DSV-Präsidenten. Wie alle 7 Kinder wurde auch Max schon in frühen Jugendjahren ein erfolgreicher Segler im VSaW.

Seine berufliche Entwicklung als Exportkaufmann und engagiertem Vertriebler brachte ihn nicht nur viele Jahre nach Hamburg, sondern auch durch permanentes Reisen in alle Welt. Seine erste Frau Cornelia und seine beiden Töchter mussten deshalb häufig auf ihn verzichten.

Soweit seine Zeit es zuließ, verbrachte er immer wieder viel Zeit auf den Regattabahnen und später auch mit der Fahrtensegelei. Als Jugendlicher segelte er mit seinem Bruder Georg auf dem 470er im Trapez und beerbte dann seinen ältesten Bruder Michael auf dem Club FD ebenfalls im Trapez zusammen mit seinem Bruder Andreas, die beide dann später viele Jahre auch zusammen Drachenregatten gesegelt sind und mit Ihren Ehefrauen und Freunden aus dem VSaW auf gecharterten Booten im Mittelmeer unterwegs waren.

In seiner Zeit als beliebter FD Vorschoter ist er auch mit anderen erfolgreichen Steuerleuten in dieser Bootsklasse gesegelt. Dazu gehörten so bekannte Namen wie Heiner Forstmann aus Steinhude, Heiner Diekmann aus Bielefeld und Dr. Detlef Kreidel aus Hamburg.

Er war ein gern gesehener und vielen be-



kanntes Mitglied im VSaW, seine lebenslange treue Verbundenheit mit Familie Lutterbeck, er war gleich alt mit Petra (Kadelbach) und Thomas, sei hier beispielhaft erwähnt.

In seinen letzten Jahren widmete er sich mit seiner zweiten Frau Gabriele auch dem Golfport.

Im Januar dieses Jahres ist er nach vollzogener Pensionierung leider viel zu früh mit 67 plötzlich und unerwartet in seiner zweiten Heimat Hamburg verstorben.

Michael Pochhammer

Personelles

Das Team im Sekretariat ist wieder komplett

Nachdem die Position einige Wochen vakant war, ist sie seit Anfang 2018 wieder besetzt: Das neue Gesicht gehört zu **Christina Behm**; sie war bis zuletzt im administrativen Bereich von Air Berlin tätig.

Wir begrüßen Frau Behm nochmals auch an dieser Stelle ganz herzlich in unserem Verein.



Das Hafenmeister-Team mit einem neuen Gesicht

Nach jahrelanger ehrenamtlicher Tätigkeit hat **Thomas Maschkiwitz** sein Ehrenamt beendet. Wir danken ihm für seinen Einsatz für die Belange des Vereins ganz herzlich.

In diesem Team ist das neue Gesicht

Dr. Helmut Elsner.

Gemeinsam mit **Andreas Schlitter** ist er zukünftig für die Belange von Hafen und Stegen zuständig.



Heino geht neue Wege

Manches Mal verlaufen die Lebenswege nicht so wie sie vielleicht geplant waren, und es wird dann Zeit für eine Neuorientierung. Vermutlich wissen es die meisten unserer Mitglieder noch nicht, aber Heino ist Anfang März aus dem Team unseres Club-Restaurants ausgeschieden. Nach den vielen – nur durch eine kurze Zeit unterbrochenen – Jahren, in denen er für die Mitglieder immer kompetenter Ansprechpartner gewesen ist, danken wir ihm von Herzen und wünschen ihm alles, alles Gute auf den neuen Wegen, denen er jetzt folgt.



Jubiläums-Weine

... extra für den VSaW abgefüllt und gelabelt

Rotwein

2014er RED Merlot/Pinot Noir/Dornfelder trocken

Weingut Markus Pfaffmann/Pfalz

Voller gut strukturierter Rotwein mit vollem Geschmack und einem langen eleganten Abgang

Preis pro Flasche: **13,50 Euro**



Weißwein

2016er Grauburgunder trocken

Weingut Markus Pfaffmann/Pfalz

Feingliedrig trocken mit mineralischen Noten und einem guten Abgang

Preis pro Flasche: **9,50 Euro**

(Andere Traubenarten sind möglich.)



Die Weine können einzeln oder im Gebinde bei **Lauri Geiseler** im Club-Restaurant bezogen und/oder dort natürlich auch „offen“ getrunken werden.

Bestellungen unter **Tel. 030 805 19 92**
oder Mail: **club-restaurant @vsaw.de**



Unsere Leistungssegler

Die Mitglieder unserer 3 Leistungsteams haben sich am 6. Januar 2018 bei einem gemeinsamen Treffen auf die neue Saison und die individuellen Ziele, die sich jeder gesetzt hat und mit Hilfe des Vereins erreichen möchte, eingestimmt:

Elite Team:

Victoria Jurczok / Anika Lorenz (49er FX)

Junior Team:

Julia Büsselberg (Laser)

Frederike Loewe / Anna Markfort (470er)

Daniel Göttlich / Linus Klasen (470er)

Fabian Graf (49er)

Phillip Kasüske (Finn)

Philipp Loewe (Laser)

Jugend Team:

Catharina Schaaff (Optimist)

Johann Emmer (Optimist)

Patrick Freund / Pascal Freund (420er)

Mewes Wieduwild (Laser)

Wir wünschen viel Erfolg!



Gute Assistenten kann man nie genug haben.

Für Businesskunden¹:

Die neue Audi A6 Limousine - jetzt bei uns bestellen.

Wenn intelligente Fahrerassistenzsysteme den nächsten freien Parkplatz finden, der Bedienkomfort revolutionär einfach ist, alle wichtigen Infos in Ihrem Blickfeld liegen, die Sprachsteuerung die Interaktion erleichtert. Dann hat die Businessklasse einen neuen Taktgeber: die Audi A6 Limousine² im neuen, progressiven Design.

Ein attraktives Leasingangebot für Businesskunden¹:

z. B. Audi A6 Limousine 50 TDI quattro 210 kW (286 PS), tiptronic, 8-stufig*.

Komfortklimaautomatik 4-Zonen, Einparkhilfe plus, MMI Navigation plus mit MMI touch response, Audi virtual cockpit, Audi connect, Sitzheizung vorn, Businesspaket, Kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung u.v.m.

Monatliche Leasingrate

€ 589,-

Alle Werte zzgl. MwSt.

Leistung:

210 kW (286 PS)

Sonderzahlung:

€ 6.000,-

Jährliche Fahrleistung:

20.000 km

Vertragslaufzeit:

36 Monate

Monatliche Leasingrate:

€ 589,-

Ein Angebot der Audi Leasing, Zweigniederlassung der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig. Bonität vorausgesetzt. Überführungskosten und Zulassungskosten werden separat berechnet.

* Kraftstoffverbrauch l/100 km: innerorts 6,1; außerorts 5,1; kombiniert 5,5; CO₂-Emissionen g/km: kombiniert 142; Effizienzklasse A.

¹ Das Angebot gilt nur für Kunden, die zum Zeitpunkt der Bestellung bereits sechs Monate als Gewerbetreibender (ohne gültigen Konzern-Großkundenvertrag bzw. die in keinem gültigen Großkundenvertrag bestellberechtigt sind), selbstständiger Freiberufler, selbstständiger Land- und Forstwirt oder Genossenschaft aktiv sind.

² Kraftstoffverbrauch l/100 km: kombiniert 7,1 - 5,5; CO₂-Emissionen g/km: kombiniert 161 - 142; Effizienzklassen B - A.

Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.

Abgebildete Sonderausstattungen sind im Angebot nicht unbedingt berücksichtigt. Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.

Audi Berlin GmbH

www.berlin.audi

Standort Zehlendorf

Beeskowdamm 2, 14167 Berlin

Tel.: 0 30/66 60 77-600

An einer Probefahrt interessiert?

Code scannen und Termin vereinbaren.

Kosten laut Mobilfunkvertrag.



Die Geselligkeitskommission braucht Unterstützung

Constanze von Kettler und **Franziska Pochhammer** suchen wegen ihrer eigenen beruflichen Situation Unterstützung bei der Planung und Durchführung von unseren sozialen Events im VSaW.

Wer Interesse hat, in dem Team mit in die Speichen zu greifen, meldet sich bitte unter: geselligkeit@vsaw.de

Das Summer-Camp hat gewonnen

Die Internetbewerbung, bei der es um einen Zuschuss für die Ausrichtung des Summer-Camps im August ging, hat zu einem positiven Ergebnis geführt; der VSaW gehört zu den 200 Preisträgern und darf sich über 1.000,- Euro freuen.

Vielen Dank an die Mitglieder, die sich beteiligt haben und dies durch ihre Stimme möglich gemacht haben.

Meisterehrung des BSV

Der Yachtclub Wendenschloss war Mitte Januar Gastgeber für die Meisterehrung, die der Berliner Segler-Verband alljährlich für Berlins beste SeglerInnen durchführt.

Für das Jahr 2017 standen viele Namen aus unserem Verein auf der Liste, die von Winfried Wolf als Vorsitzendem des BSV, von Christian Gaebler, der seinerzeit noch Staatssekretär in der Senatsinnenverwaltung war, und von **Annemieke Bayer** in ihrer Eigenschaft als Ob-

frau Leistungssegeln im BSV ausgezeichnet wurden.

Nur **Julia Büsselberg**, **Daniel Göttlich** und **Mewes Wieduwild** hatten in ihren engen Terminkalendern die Zeit gefunden, an der Ehrung teilzunehmen. Die anderen hatten sich entschuldigt, weil sie unter anderem bereits wieder auf dem Erdball unterwegs waren, um sich auf die ersten/nächsten Regatten vorzubereiten.



Mitgliederversammlung 2018

Mit fast 130 stimmberechtigten Mitgliedern waren der Große Saal und die angrenzenden Räume gut gefüllt, als **Dr. Andreas Pochhammer** am 25. März 2018 um kurz nach 11:00 Uhr die diesjährige Mitgliederversammlung eröffnete und nach der Begrüßung der Verstorbenen gedacht wurde sowie die langjährigen Mitglieder geehrt wurden. Eine besonders umfangreiche Liste mit den Namen der Langjährigen bewies die Treue und Verbundenheit der VSaWer zu ihrem Verein.

Zentraler Punkt für alle Berichte der Vorstandsmitglieder war noch einmal der im letzten Jahr gefeierte 150. Geburtstag des Vereins.

Mit großer Mehrheit wurde auch der Vorschlag des Vorstands zur Teilfinanzierung der Restaurierung des alten Clubhauses – des heutigen Werftgebäudes – mit einer einmaligen Umlage bestätigt, weil damit auch eine Investition in die Zukunft des Vereins getätigt werden wird. An dem alten, denkmalgeschützten Gebäude hat der Zahn der Zeit genagt. Folgende Instandsetzungsmaßnahmen werden nach und nach vorgenommen: Vom „Holzwurm“ (Nagekäfer) befallene Hölzer

werden punktuell ausgetauscht, ebenso verfaulte Schwellen und Stiele des vorhandenen Fachwerks. Folgen eines älteren Brandschadens sollen dabei auch beseitigt werden. Das in den Ausfachungen vorhandene Mauerwerk (Fugen, ggf. Steine) wird überarbeitet. Um das Gebäude wird bereichsweise eine Rinne gelegt, damit die vorhandenen (Holz-) Schwellen nicht dem feuchten Erdreich ausgesetzt sind. Außerdem wird in diesem Zusammenhang der Sanitärbereich in der Werft erneuert. Die Instandsetzungsarbeiten haben im April, nach dem Abslippen, begonnen. Für diese Maßnahmen haben wir beim Senat für Inneres und Sport Fördermittel beantragt, jedoch ist der Eigenmittelbedarf trotzdem beträchtlich. Ein Teil dieses Bedarfs wird durch die Umlage aufgebracht.

Bevor nach Abschluss der Versammlung die obligatorische Suppe auf die Teller kam, wurde die Saison mit dem Hissen des Standers eröffnet, denn schon kurz nach Ostern – deutlich vor dem offiziellen Ansegeln – fanden bereits die ersten Regatten statt.



Neue Geräte in der ‚MUCKI‘-Bude

Unser Mitglied **Dr. Stefan Springer** hat der Jugend des VSaW zwei Rudergeräte gesponsert.

Im Namen des Jugendausschusses hat sich **Marion Nöther** für diese schöne Spende bedankt, die es unserem Nachwuchs gerade in den Wintermonaten ermöglicht, effektiv Kraft und Ausdauer zu trainieren.

Am 16. Mai 2018 hat die offizielle Übergabe der Geräte stattgefunden, wobei sich Mitglieder der Jugendabteilung über eine persönliche wie fachkundige Unterweisung an den Geräten durch den Sponsor besonders gefreut haben.

Auch von unserer Seite noch einmal ein herzliches Dankeschön an Dr. Stefan Springer!



EU-Datenschutz-Grundverordnung

Am 25. Mai 2018 trat die Europäische Datenschutz-Grundverordnung EU-DSGVO in allen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union gleichzeitig mit dem Bundesdatenschutzgesetz BDSG in Kraft.

Wir möchten Sie in diesem Zusammenhang an dieser Stelle noch einmal über Ihre Rechte in Zusammenhang mit der bei uns stattfindenden Datenverarbeitung informieren und haben unsere Datenschutzbestimmungen aktualisiert.

Dieses neue Gesetz gibt Ihnen das Recht:

- auf Anfrage über die bei uns erhobenen personenbezogenen Daten informiert zu werden (Art. 15 DSGVO). Größtenteils werden diese Daten regelmäßig in unserem Mitgliederverzeichnis für Vereinsmitglieder veröffentlicht. Sie sind verpflichtet, bei der Entsorgung dieses Mitgliederverzeichnisses, auf eine datenschutzgerechte Entsorgung zu achten.

Weiter werden Ihre Daten benutzt, um Ihnen den Seglerhaus-Brief zuzuschicken und Sie über Vereinsinterna via Logbuch-Blätter zu informieren.

- auf Berichtigung unrichtiger Daten (Art. 16 DSGVO)
- auf Löschung („Recht auf Vergessenwerden“ nach Art. 17 DSGVO), z. B. wenn der Zweck der Datenverarbeitung nicht mehr gegeben ist (z.B. im Falle eines Austritts)
- auf Einschränkung der Verarbeitung (soweit Daten nach einem Austritt aus gesetzlichen Gründen nicht gelöscht werden dürfen, z.B. Aufbewahrungsfristen der Finanzbuchhaltung).

Rückfragen richten Sie bitte an vsaw@vsaw.de.

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

eins EINS – ALLES FÜR DIE GESUNDHEIT
ohne Titel der Gesundheit

Besser sehen, vorne beim Start!

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

NEUE ADRESSE

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

eins
ohne Titel der Gesundheit

„Suchen Sie nach oder sehen Sie schon?“

Sicherer Ort für Li-Ion-Akkus

Auch Segler nutzen bisweilen einen Außenbordmotor als Flautenschieber. Der Trend geht dabei zu elektrisch betriebenen Motoren mit Lithium-Ionen-Akkumulatoren.

Allerdings bergen diese Li-Ion-Akkus ein latentes Brandrisiko; auch während des passiven Lagerns.

Dieses Brandrisiko darf nicht unser schönes Clubhaus gefährden.

Um einen sicheren Ort für Li-Ion-Akkus zu schaffen, wurde der Metall-Container für Benzin-Außenborder, der sich hinter der Werft befindet, entsprechend aufgerüstet. Hier können Li-Ion-Akkus gelagert und geladen werden. Schlüssel für diesen Container gibt es im Sekretariat.

Die Gebühr für die Nutzung beträgt 20,- Euro pro Jahr. Akkus und Ladegeräte müssen namentlich gekennzeichnet sein.

Der Vorstand fordert eindringlich, ab sofort alle Akkumulatoren nicht mehr im Clubhaus oder im Jugendhaus zu lagern oder zu laden.



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

Die Stiftung

Seit dem Jahr 2010 besteht die **WANNSEEATEN-Stiftung Berlin** und hat in der Entwicklung der Einlagen einen bemerkenswerten Verlauf genommen.

Vielen, vielen Dank dafür allen Spendern, denen die Förderung unserer Jugendlichen und Junioren sehr am Herzen liegt.

Zu den finanziell geförderten Projekten gehören zum Beispiel:

Olympische Spiele 2016 in Rio: Unterstützung von **Annika Bochmann** und **Marlene Steinherr**

Neu-Ausrichtung des J24-Projekts
Heranführung von Nachwuchseglern an das See-Segeln

Mini Transat 2017
Unterstützung von **Lina Rixgens**

Ostertrainingslager 2018
Erstmals konnten 40 Jugendliche in Slowenien teilnehmen.

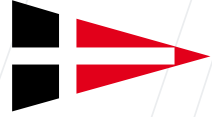
Perspektive für Olympia 20xx
Unterstützung von **Julia Büsselberg**

Helfen bitte auch Sie weiterhin mit **Ihrer** Spende, dass die Entwicklung und Förderung unserer Nachwuchsegler stets voran gebracht werden können, und unterstützen **Sie** die Arbeit unserer Stiftung!



Kontakt:
Anne Keding – Vorsitzende des Stiftungsvorstands
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: BELADEBE
Zweck: Zustiftung in den Stiftungsstock



Star Sailing League

Im Finale ist Frithjof Kleen ganz vorn

Leichte Winde dominierten beim Finale der Star Sailors League vor Nassau auf den Bahamas, das Anfang Dezember 2017 zu Ende ging. Am Kampf um insgesamt 200.000 US-Dollar Preisgeld beteiligten sich 2 America's-Cup-Sieger, 7 olympische Goldmedaillengewinner, 5 Silber- und 13 Bronze-Gewinner, 28 Starboot-Weltmeister, 16 Weltmeister in olympischen Klassen und 3 Volvo-Ocean-Race-Sieger.

Mit dabei auch **Frithjof Kleen**, der mit dem britischen Laser-Olympiasieger Paul Goodison

segelte, einem Steuermann ohne Starboot-Erfahrung, der aber von Frithjof auf dem Gardasee und vor Nassau intensiv auf diesen Einsatz vorbereitet worden war.

In einem äußerst spannenden Schlusspurt konnten die Beiden den Doppel-Olympiasieger Robert Scheidt mit Henry Boening aus Brasilien und den amerikanischen Titelverteidiger Mark Mendelblatt mit Brian Fatih auf die Plätze zwei und drei verweisen.



© SSL/Carlo Borlenghi

42. Christmas Race

Palamós/Spanien

Frederike Loewe und **Anna Markfort** bei den Damen und **Daniel Göttlich** und **Linus Klauen** bei den Herren – beide Mannschaften bei den 470ern – vertraten die VSaW-Farben bei



© Alfred Farre

der 42. Auflage des Christmas Race der olympischen und World Sailing Jugend Klassen.

Eine ganze Woche im Dezember 2017 ging es in Katalonien um den Sieg und die begehrten Pokale. Der erste Wettfahrttag am Montag war von anhaltender Flaute geprägt, die keine Rennen erlaubte. Am Dienstag dagegen hatte sich ein schöner Nordwind durchgesetzt, mit dem es sich bei herrlichem Sonnenschein prima segeln ließ. Mittwoch wehte es mit bis zu 30 kn; Kentierungen und Materialbrüche waren leider an der Tagesordnung. Donnerstag war wieder ein Tag, wie man ihn sich als Segler wünscht – Sonne und moderate Winde. Der Finaltag brachte die Entscheidungen; Daniel und Linus hatten das Medal-Race erreicht, belegten insgesamt den 10. Platz und wurden damit zweitbeste Deutsche. Frederike und Anna starteten die Serie mit 2 zweiten Plätzen, mussten dann aber die Regatta abbrechen.



2018 Regatten im Januar Miami/Florida

Unsere Skiff-SeglerInnen hielten sich Mitte Januar im Sonnenstaat Florida im Süden der USA auf. Beste Bedingungen kennzeichneten zuerst die Skiff Midwinter Regatta, die quasi als tune-up Veranstaltung für den World-Cup gesehen werden konnte, der Ende Januar begann.



Victoria Jurczok und **Anika Lorenz** belegten bei den 49erFX nach 8 Wettfahrten den 7. Platz, wobei zwei Frühstart-Disqualifikationen eine bessere Platzierung verhinderten.

Tim Fischer (NRV) und **Fabian Graf** im 49er handelten sich bei 9 Wettfahrten auch ein UFD ein und belegten am Ende Platz 15.

Über 540 Aktive aus 50 Nationen waren dann zum World-Cup der olympischen Klassen am Start, der in Miami für seine 2. Veranstaltung Station machte.

Am ersten Wettfahrttag dominierten überwiegend schwache Winde; nicht in allen Klassen konnten die geplanten Rennen ausgetragen werden. An den nächsten Tagen waren die Verhältnisse deutlich stabiler; manches Mal war es auch schon wieder zu viel des Guten. Insgesamt verliefen die Rennen sehr vielversprechend für unsere VSaWer:

Victoria Jurczok und Anika Lorenz setzten sich im 49erFX gegen die internationale Konkurrenz durch und gewannen überlegen.

Auch Tim Fischer (NRV) und Fabian Graf hatten bei den 49ern einen guten Lauf; sie belegten Rang 4.

Im Nacra17 kamen **Johannes Polgar** und Carolina Werner (KYC), die sich im letzten Jahr in einer Olympia-Kampagne zusammengefunden haben, auf Platz 15.

Drachen Grand Prix Cannes / Frankreich



Das hatten sich die Teilnehmer sicher anders vorgestellt – keine frühlingshaften Temperaturen, sondern gerade mal Temperaturen im einstelligen Bereich machten das Segeln nicht zur puren Freude. Dazu waren auch die Windverhältnisse nicht die besten: In einer ganzen Woche Ende Februar/Anfang März wurden gerade 4 Wettfahrten geschafft; aber Segeln ist ein Freiluftsport, und da muss man nehmen, was kommt.

Frank Butzmann war in seiner bayerischen Stammcrew mit Stephan Link und Michi Lipp dabei. Am Ende fehlte dem Team ein Streichresultat, das die Drei ganz nach vorn ‚gespült‘ hätte; so wurden sie Elfte.

© Lérin Photographie

2018 Finn Dinghy EM Cadiz / Spanien

Mitte März trugen die Finn-Segler nach der Olympische Woche Ende Februar ihre offene Europameisterschaft in Cadiz an der andalusischen Mittelmeerküste aus.

Die 91 Teilnehmer segelten 8 Wettfahrten; anschließend fand für die 10 besten das Medal Race statt. In den ersten Tagen hatten sich die Teilnehmer weniger mit dem Wind als mehr mit der Dünung auseinander zu setzen; ab Mitte der Veranstaltung war es dann der Wind ...

Phillip Kasüske belegte Platz 24, nachdem ihn ein BFD in der 8. Wettfahrt noch etwas zurück geworfen hatte.





Trofeo Princesa Sofia Palma de Mallorca

Julia Büsselberg hat sich in der letzten Märzwoche in Can Pastilla auf Mallorca mit ihrem Trainer Pim Stumpel auf die Regatta Trofeo Princesa Sofia vorbereitet.

Bei der 49. Trofeo Princesa Sofia-Regatta waren in den zehn Olympiiklassen 1156 Segler aus mehr als 60 Nationen in 840 Booten auf dem Revier vor Palma de Mallorca am Start. Neben Julia im Laser Radial waren in den Bootsklassen Laser Standard, Finn, 470w, 470m und Nacra17 sowie im nicht-olympischen Drachen Segler aus dem VSaW in Palma vertreten. Für die deutschen Teilnehmer ging es um wichtige Punkte für den Höhepunkt des Jahres, die WM der olympischen Bootsklassen in Aarhus. Dort bekommt Deutschland 6 Startplätze für die Laser Radial.

Und so war es Julias Ziel, sich bei ihrer ersten großen Seniorregatta mit der gesamten Weltspitze am Start im Laser Radial für das Goldfleet zu qualifizieren und Top 5 der deutschen Teilnehmerinnen zu erreichen.

Und dieses Ziel hatte sie nach den 4 Qualifikationsrennen geschafft. 4 deutsche Seglerinnen konnten sich für das 57 Boote starke Goldfleet qualifizieren, darunter Julia auf Platz 45.

Im Goldfleet waren insgesamt nur 3 Frauen U19. Und gerade bei den ersten 2 Finalwettfahrten war festzustellen, dass die erfahrenen Seglerinnen der Weltspitze mit den Windbedingungen von 21 bis 24 kn besser und stabiler zurechtkommen.

Aber daran können die jüngeren Seglerinnen ja noch arbeiten, und es sind eben nicht jeden Tag solche Starkwindbedingungen.

Am Donnerstag war der Wind deutlich schwächer; erst nachmittags konnte gesegelt werden. Und auch am Freitag sah die Vorhersage eher nach ruhigem Wasser aus.

Am Ende der Finalrennen hat Julia nach insgesamt 10 Wettfahrten den 49. Platz im Goldfleet erreicht. Damit wurde sie auch 3. deutsche Seglerin hinter Svenja Weger (28) und Lena Harverland (40).

Im letzten Finalrennen konnte Julia vor der Olympiasiegerin Marit Bouwmeester (NED) über die Ziellinie fahren. Das hatte zwar nichts zu bedeuten, aber trotzdem zum Abschluss Spaß gemacht.

Hier die besten VSaWer in ihren jeweiligen Klassen:

- 470w:** **Frederike Loewe/Anna Markfort:** 10. Platz
- 470m:** **Jan-Jasper Wagner/Julian Autenrieth** (BYC Sta): 43. Platz
- Finn:** **Phillip Kasüske:** 38. Platz
- Laser Std:** **Philipp Loewe:** 86. Platz
- Nacra17:** **Johannes Polgar/Carolina Werner** (KYC): 26. Platz
- Drachen:** **Bernhard Jacobsohn** im Boot seiner Frau Tanja (LYC): 4. Platz

Bezogen auf die Teilnehmerzahl in den Klassen sind das alles super Ergebnisse.



J/70 Frühlingserwachen I und II

Als Regattaauftakt bei uns auf dem Wannensee fand an 2 Wochenenden im April erstmalig das „Frühlingserwachen“ für die J/70-Klasse statt. Gesegelt wurde im Format, wie auch die Segel-Bundesliga ausgetragen wird.

14 Boote waren am ersten Wochenende am Start und 15 am zweiten.

Bei beiden Regatten hatte Jan Seekamp mit seinem Team vom Wassersport-Verein Hemelin-

gen den Bug deutlich vorn und gewann diese erstmals ausgetragenen Serien.

Bestes Team aus dem VSaW wurden **Fanny Popken, Annika Bochmann, Anna Krömke und Nico Ambrasas** auf **Platz 3** am ersten Wochenende; am zweiten Wochenende waren **Tim Elsner, Elias Rothe, Max Salzwedel und Felix Bergemann** auf **Platz 4** die besten VSaWer.

Tempest: Peter-Stern-Gedächtnispokal Simssee

Rolf Bähr hat seine beiden Neffen Lars und Leif Mitte April auf dem bayrischen Simssee in die Tempest-Szene eingeführt; dafür stand den Beiden die ‚alte‘ Tempest von Rolf zur Verfügung. Er selbst segelte mit seinem Stamm-Vorschoter Christian Spranger (SRF) ein nagelneues Boot.

Lars ist 4-maliger deutscher H-Bootmeister und ließ gemeinsam mit seinem Bruder nichts anbrennen; sie gewannen alle 3 Wettfahrten – Szeneeinführung gelungen!

Rolf und Christian belegten Platz 2.



2018 World Cup Serie

Hyères/Frankreich

Bei der 50. Auflage der Semaine olympique waren über 650 Aktive aus 46 Nationen Ende April am Start.

Der VSaW war mit **Victoria Jurczok/Anika Lorenz** im 49erFX und **Frederike Loewe/Anna Markfort** bei den 470 w vertreten.

Überwiegend leichte Winde dominierten die ersten Wettfahrttage; nicht alle Teilnehmer kamen an ihren eigentlichen Leistungsstand heran. Und schwere Erkältungen handcapten die Mädels zusätzlich.

Umso erfreulicher, dass bei diesen misslichen Verhältnissen Frederike und Anna am Ende Platz 7 belegten; Victoria und Anika wurden Zwölfte.

Beide Teams wurden damit beste Deutsche in ihren Klassen.



© Jesus Renedo

pd

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



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



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



Brandt
Premium Shops
Berlin-Brandenburg

Verein
Seglerhaus
am
Wannsee
1867



**VSaW
Vorteil**



**Sichere Dir jetzt
die VSaW-Vorteile im
Vodafone Shop · Bismarckstr. 102**

Deine VSaW-Vodafone-Vorteile

- * 15 % Rabatt auf Smartphone & Tablet
- * individuelle Vertragskonditionen
- * 10 % Rabatt auf Reparaturen
- * 20% Rabatt auf Zubehör
- * Anschlusspreis entfällt



Die Vodafone-VSaW-Vorteile gibt es bei
Vorlage des Mitgliederausweises bei uns im Shop

The future is exciting.

Ready?

 **vodafone**

Segelbundesliga 2018

Der 1. Spieltag der Saison für die Clubs der 1. und der 2. Liga fand vom 27. bis 29. April 2018 in Friedrichshafen am Bodensee statt.

Das VSaW-Team war in der 1. Liga mit **Tim Elsner, Elias Rothe, Max Salzwedel und Felix Bergemann** am Start. Ziel für das Team in diesem Jahr ist eine deutlich bessere Platzierung am Ende der Saison als in 2017.

Und das klappte ja schon ausgezeichnet; bei absoluten Leichtwindverhältnissen segelten die Vier eine sehr solide Serie und wurden am Ende tolle Vierte.

Der 2. Spieltag stieg in Tutzing am Starnberger See Anfang Juni (nach unserem Redaktionsschluss).



Antigua Sailing Week

Unter Führung von **Thomas Köbber** nahm eine VSaW-Crew vor Antigua auf einer gecharterten First 40 an der Antigua Sailing Week teil; unser Vereinsstanter war damit auch mal wieder in der Karibik vertreten.

Nach vielen Trainingseinheiten in der ersten Woche des Aufenthalts kam das Team langsam immer besser mit den Verhältnissen und dem Boot zurecht und steigerte sich in seiner Gruppe in den einzelnen Wettfahrten von Mal zu Mal.

Beim Johnny-Walker-Race belegten sie einen tollen 2. Platz und am letzten Wettfahrttag waren sie – lang ersehnt – „first ship home“.

Insgesamt belegte das Team in seiner Gruppe CSA6 mit 14 Booten den 4. Rang.

Völlig überraschend wurde die Crew bei der Siegerehrung aufgerufen und zur besten teilnehmenden deutschen Mannschaft gekürt.



ISCYRA Eastern Hemisphere Championship Triest / Italien

61 Starboot-Teams aus 16 Nationen bewarben sich bis zum 5. Mai 2018 bei der ISCYRA Eastern Hemisphere Championship, die vom Yacht Club Adriaco ausgerichtet wurde, um den begehrten Titel.

Insgesamt hatte die Meisterschaft sehr unter Windmangel zu leiden; an den ersten Wettfahrttagen waren gar keine Wettfahrten möglich. Schließlich konnten aber von den 7

ausgeschriebenen Rennen noch fünf ins Ziel gebracht werden.

Bester VSaWer war **Frithjof Kleen**, der wieder mit dem US Amerikaner Jack Jennings segelte und Vierter wurde.

Stark auch **Ulrich Vater**; er segelte mit Karsten Morf für seinen Heimatklub SC Storkow und wurde Zwölfter. Beim einleitenden warm-up-race waren die Beiden Zweite geworden.



IDM H-Boot Überlingen / Bodensee

8 Wettfahrten kamen bei der IDM der H-Boote Anfang Mai zusammen. Der Bodensee zeigte sich von seiner schönen Seite, so dass es eine runde Sache für die 38 teilnehmenden Boote wurde.

Beste VSaWer wurden **Michael und Thomas Dümchen**, deren Crew durch Dr. Kay Boedewig (BYC) verstärkt worden war, auf Platz 21.





Wannsee-Woche 2018

Der VSaW veranstaltete vom 11. bis 13. Mai 2018 gemeinsam mit dem PYC die Wannsee-Woche; Ausrichter in diesem Jahr war der VSaW.

Am Freitag sind leider wegen fehlenden Windes keine Wettfahrten gesegelt worden, weshalb neben den J/70 auch die Drachen und Solinge erst am Samstag ihre ersten Wettfahrten durchführen wollten. Aber auch da war der Wind wieder das große Thema – sehr unsted und drehend, weshalb wir am Ende des Tages wieder ohne Ergebnis da standen.

Am Sonntag aber entschädigte uns Rasmus für all die Unbill der letzten Tage – Ostwind mit 16kn; dazu strahlende Sonne mit entsprechender Wärme. Da machte das Segeln richtig Spaß. Mit kurzen Wettfahrten wurde fast das gesamte fehlende Programm wieder aufgeholt.

Die Konkurrenz der **J/70-Klasse** gewann Erik Witzmann mit Andreas Wiener, Daniel Mauter und Wolfram Kramer (alle SV03) vor Klaus Brinkbäumer (Hamburger SC) mit David Heizig, Florian Thoelen und Carsten Kemmling (alle NRV) und **Martin Fahr** mit **Florian Triebel**, Jörg Wenzel (ZSV) und Zoe Riethmeister (BYC).

Bei den **Solings** lagen **Tim Giesecke**, Sven Rikwald und Hendrik Rathke (WSV1921) vor **Dr. Matthias Dulce, Klaus Gaede und Eberhard Franke** sowie Michael Dietzel (BYC Starnberg) und Norbert Brinkmann, die zu Zweit gesegelt sind.

Die **Drachen-Wertung** schließlich gewannen **Dr. Stefan Springer, Angelique Reichelt** und Rolf Schmidt (PYC) vor **Hans-Christian Schwieger, Jörg Siebert und Dirk Schmidt** sowie Dr. Klaus Hunger, Marc Romberg (beide PYC) und **Dr. Florian Krackhardt**.

DJM 470er 2018

Warnemünde

Am langen Himmelfahrt-Wochenende fand die Deutsche Juniorenmeisterschaft der 470er vor Warnemünde statt.

Daniel Göttlich und Linus Klasen siegten nach drei Tagen, 10 Wettfahrten und einer spannenden Aufholjagd. Die Winde wehten sowohl ablandig als auch auflandig und in verschiedenen Stärken, so dass jeder zum



Zuge kam und seine Stärken ausspielen konnte.

Am Ende stand ein komfortabler Vorsprung mit sieben Punkten vor Theres Dahnke und Birte Winkel aus Mecklenburg Vorpommern und Konstantin Steidle und Christopher Hoerr aus Baden Württemberg zu Buche.

Young Europeans Sailing (YES)

Kieler Förde

Für den Laser Radial W und Laser Standard war zu Pfingsten die YES 2018 vor Kiel-Schilksee gleichzeitig die Deutsche Juniorenmeisterschaft. Außerdem war die YES die Qualifikation zur World Sailing-WM 2018 in Corpus Christi / Texas - USA.

Nachdem der 1. Tag vor Kiel-Schilksee nur mit Warten bzw. einigen Startversuchen verbracht worden war, herrschte am 2. Tag absolutes Kaiserwetter: Blauer Himmel, Sonne pur, ca. 15 Grad und Wind mit 10–13 aus Ost. So konnten alle Bootsklassen die vorgesehene Anzahl von 4 Wettfahrten (29er 5 Wettfahrten) durchführen.

Und auch am 2. Tag ließ das Wetter nichts zu wünschen übrig – noch einmal ein perfekter Segeltag, der einen würdigen Rahmen für alle Finalwettfahrten bot.





Für den VSaW lief es ganz besonders gut:

Julia Büsselberg ist bei den Laser Radial W (44 gestartete Boote) Dritte geworden. Damit wurde sie Deutsche Juniorenmeisterin in ihrer Klasse und qualifizierte sich für die WM in den Vereinigten Staaten.

Mewes Wieduwild siegte im Feld der 77 Laser 4.7 hoch überlegen.

Philipp Loewe segelte auf den 4. Platz der

34 gestarteten Laser Standard.

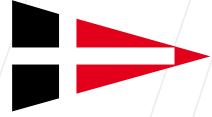
Bestes VSaW-Team der 420er wurden **Tom Lukas Voigt / Sven Schneider** auf Platz 27.

Bei den Europes belegte **Lina Rixgens** den 25. Platz.

Großer Dank gilt den fleißigen Helfern, die an den Sliprampen für Ordnung sorgen und nicht die Nerven verlieren.

Und natürlich ist immer die Unterstützung der Familie besonders wichtig.





Seefahrt mal anders – über Flüsse und Seen in Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern

Unsere Kinder wachsen nun langsam zu echten See-Bären heran. Sie segeln ja schon länger mit uns und nun auch im Opti. Das gemeinsame Unterwegs-Sein mit Schlafen an Bord ist nach wie vor ein Highlight und wird von den Kindern sogar einem Urlaub in Dänemark vorgezogen.

Nicht ganz einfach in der Umsetzung, denn die knapp 8m Länge bieten zwar schon reichlich Platz, aber trotzdem ist es ein gewisser Aufwand verbunden mit Kreativität, alle 5 hier unterzubringen. Man muss sich das so vorstellen wie einen kleinen schwimmenden Wohnwagen mit Dachterrasse. Alles ist optimiert, keiner verlässt das Ensemble. Regnen darf es eigentlich nicht. Und wenn, dann sind unten kleinere Umbauten erforderlich.

Wichtig ist immer die Planung. Weniger die Route, mehr die Versorgung. Die Ladekapazitäten sind ja begrenzt. Wir verfügen noch über das gute alte Eisfach. Im Sommer gibt es ja bei Getränke- oder Supermärkten Würfeleis zu kaufen, man muss nur wissen wo. Eine Edeka-App hilft da schon sehr. Diese Kühlung wird ergänzt durch einen gasbetriebenen Campingkühlschrank, der unten im Bug seinen Platz findet. Die Entlüftung findet dabei über die Luke am Bug statt.

Die Logistik beinhaltet natürlich auch eine Essensplanung, so dass nicht nur frisch eingekauft wird, sondern entsprechende Vorräte an

Bord sind. Die Planung dauert hier schon mal gut 3 Wochen mit allen Abstimmprozessen, z.B. was denn nun gerne gegessen wird und was nicht, was geht und was man z.B. bei Regen dann „unten“ zubereiten kann. Am Ende reduziert sich das Freibord um gut 10 cm. Der damit verbundene größere Tiefgang kann gelassen in Kauf genommen werden bei immer noch wenigen 90 cm, zumal sich dies im Laufe der Reise verringert.

Dieses Jahr war der Plan, ausgehend vom VSaW über Brandenburg zur Elbe zu fahren, dort flussabwärts und bei Dömitz in die Elde-Müritz-Wasserstraße. Über einen Abstecher zum Schweriner See, zur Müritz und im großen Bogen die Havel abwärts zurück nach Berlin. Diese Tour haben wir schon einmal gemacht. Deshalb konnten wir dieses Mal uns mehr Zeit lassen und die reichlich vorhandenen Ankerbuchten und -möglichkeiten nutzen.

Start über den Kleinen Wannsee und Potsdam zur Einstimmung, erster Ankerplatz bei Werder im Glindower See (heißt eigentlich korrekt Glindow See). Ein wundervoller Platz in 3 Stunden Entfernung mit dem saubersten Badewasser in Brandenburg.

In Werder kann man am Wasserwanderplatz anlegen und das erste Mal nachbunkern. Die Kinder kommen hier mit einer sehr schönen



Eisdiele voll auf ihre Kosten.

Vorbei an Ketzin weiter Richtung Brandenburg. Dort zunächst in den Beetzsee und hinter der Ruderregattastrecke an der Fischerinsel die Sonne genießen. Durch Brandenburg-Stadt durch gibt es viele Anlegemöglichkeiten und der nächste Einkauf. So gelangt man dann durch viel Natur hinter der Stadt in den Plauer See.

Ab hier geht es dann in die alte Havel, also fährt man ab jetzt ohne die Berufsschifffahrt. Der Wasserstand ist reichlich hoch, bedingt durch die ausgiebigen Regenfälle. Das soll sich noch als Hindernis herausstellen. In Premnitz hieß es an der Hauptschleuse „hier geht heute nüscht, bin überlastet“. Dazu muss man wissen, dass die meisten Schleusen in Brandenburg fernbedient werden. Die Schleuser sitzen in Fürstenberg vor Bildschirmen und offensichtlich können diese nur eine begrenzte Anzahl beobachten.

Die Lösung hier in diesem Falle: es durch die Stadtschleuse probieren. Beschaulich und noch von einem echten Schleusenwärter vor Ort bedient. Problem: eine Brücke mit Durchfahrthöhe angesichts des Wasserstands mit 3,51 m. Wie hoch sind wir denn? Umständliche Messverfahren sagen uns, dass es vielleicht knapp passen könnte. Und tatsächlich, mit alle Mann und Frau auf dem Vorschiff und ein bißchen Wippen passte es haarscharf.

Der weitere Verlauf geht durch viel Landschaft mit vielen Kühen und Schafen. Bei Havelberg dann in die Elbe, die ebenfalls reichlich Wasser hat. Ganz gut, denn bei Dömitz gab es schon mal Wasserstände um die 25 cm! Doch dieses Jahr reicht es, so dass wir bei sehr wech-

selhaftem Wetter bis Dömitz durchfahren. Auf der Elbe kann man unzählige Vögel beobachten und die Stille genießen. Berufsschifffahrt ist hier sehr selten. Uns ist auch nur ein Frachter entgegen gekommen. Fahrt über Grund hier locker um die knapp 10 kn bedingt durch die Strömung. Achtung: hier muss man schon auf die X-Markierungen achten und dabei die Uferseite wechseln. Sonst kann man leicht mal eine Furche in den Sand ziehen.

Die Einfahrt in die Elde-Müritz-Wasserstraße ist fast wie ein geheimnisvoller Eingang in ein Schloss. Eine sehr große fernbediente Schleuse mit knapp 3 m Hub. Dahinter öffnet sich ein alter schiffbarer Kanal mit vielen sehr alten Schleusen, zumeist um die 100 Jahre alt. Alle in gutem Zustand und auch hier Selbstbedienung mit Hebeln. Landschaftlich sehr abwechslungsreich mit vielen kleinen Orten und Wasserwanderplätzen. Hier lohnt es sich, langsam zu fahren und öfter mal für eine Nacht zu halten, sonst ist man in 2 Tagen schon durch.

Am oberen Ende dann ein Abzweig nach Schwerin. Hier konnten wir endlich den Mast stellen und haben die Schweriner Gewässer 1 Woche lang unter Segeln erkundet. Interessant ist hierbei der Schweriner Außensee, der ebenfalls sehr groß ist und kaum befahren wird. Unser Eindruck war jedenfalls, dass wir so gut wie alleine unterwegs waren, und das im August. Die Kinder haben das erste Mal mit einem Spinnaker gesegelt. Dank der Größe des Sees lohnte sich das auch, 2 Stunden unter Spi waren locker drin.





Die nächste Segelstation war dann der Plauer See. Einen Tag braucht es von Schwerin nach Plau am See. Auch dieses Gewässer ist sehr groß, in Nord-Süd-Richtung gezogen, so dass man bei westlichen Winden wunderbar halbwinds von einem Ende zum andern fahren kann. Und das dauert. Viele schöne Möglichkeiten zum Ankern und baden! Auch hier haben wir uns eine Woche aufgehalten, bei schönen 3 bis 4 Bf und Sonne mit einzelnen Schauern.

Weiter ging es dann Richtung Malchin mit seiner interessanten Drehbrücke in den Fleeensee. Dahinter gibt es einen Abzweig in den Jabelschen See. Geheimtipp! Die Einfahrt ist schlecht einzusehen. Man hat den Eindruck, in einen Wald zu gehen. Tiefgang max. 80 cm – mit ein bißchen Ruckeln und Schlangenlinien fahren geht es, aber es darf einem keiner entgegen kommen. Im See selber Natur und Ruhe – man ist von einem Naturschutzgebiet mit Wisenten umgeben. Die sieht man nicht, aber hören kann man diese Tiere.

Nach dieser Pause nächster großer Anlaufpunkt die Müritz mit Waren. Der Hafen ist hier aktuell sehr gut ausgebaut, ein Hafenmeister, mobil mit Schlauchboot unterwegs, weist einem den Platz zu. Ab hier ist sowieso viel los, denn hier scheint das Eldorado aller Vermieter zu sein. Je mehr Geld, desto größer die Boote, was aber nicht unbedingt heißt, dass alle das Schiff dann auch so beherrschen. Diese Pötte in Schleusen können nerven, wobei der Unterhaltungswert durchaus gegeben ist. Auch die Flöße nehmen

ab hier in der Anzahl enorm zu. Da diese in aller Regel nur über 15 PS verfügen, sind durch die Bank weg Kapitäne ohne Führerschein unterwegs. Da wird dann schon das eine oder andere Mal die Vergnügungssteuer fällig. „Hey, bevor Sie losfahren in die Schleuse, ein Tipp: Sie sind achtern noch fest!“ Antwort: „macht nichts“ und Rums sitzt man am Ufer fest. OK, einer weniger vor dir in der Schleuse...

Nun gut, auf der Müritz ist ja viel Platz, und den haben wir auch mit einer knappen Woche Segeln ausgenutzt. Teilweise mit 5 bis 6 Bf und Reff, mit Spi, mit Sonne und Wolken.

Ab hier dann gefühlt die Rücktour. Die erste Schleuse in Mirow muss unbedingt ganz früh genommen werden, denn alle „Mietelche“ müssen hier durch! Daher mal um 05:30 Uhr aufstehen und den ersten Schleusengang um 07:00 Uhr nehmen. Hat geklappt! Dadurch kamen wir auch bei den anschließenden Schleusen gut durch. Diese sind relativ klein aufgrund der Baujahre, und 2 Mietmotorboote machen schnell mal so eine Schleuse dicht.

Gegen 11:00 Uhr waren wir dann wieder auf der Havel abwärts. An diesem einen Tag haben wir 6 Schleusen geschafft, bevor wir in Fürstenberg einkaufen gingen. Dahinter kommt der Stolpsee mit sehr schönen Ankermöglichkeiten.

Im weiteren Verlauf trifft man dann bei der Schleuse Lehnitz alle Ostsee-Segler. Hier kann es erfahrungsgemäß dauern mit der Schließung, aber irgendwann lässt der Schleusenwärter alle Sportboote rein, und dann liegt man in der

Schleuse locker mal zu viert nebeneinander. Egal, Hauptsache, man ist durch.

In Richtung Berlin haben wir uns entschieden, nicht durch die Stadt zu fahren, sondern auf dem zu DDR-Zeiten erbauten Havelkanal. Der geht über weite Strecken einfach nur geradeaus, aber es ist ruhig und landschaftlich weitgehend unberührt. Erst die Autobahn Westlicher Ring zeigt, dass wir in einer dicht besiedelten Region sind. Bei Ketzin Anker in der Abendsonne mit viel Mücken – gefühlte Biomasse rund 80%!

Wir ließen uns es nicht nehmen, dann noch in den Machnowsee zu fahren, quasi in unseren Dorfsee. Die Kinder kennen diesen vom Schulweg her, und die andere Perspektive war schon lustig.

Nach guten 4 Wochen dann wieder im VSaW, braun gebrannt, erholt nach rd. 950 km und 47 Schleusen. Die Wiedereingliederung ins normale Leben dauert dann einfach.

Vier Wochen auf dem Schiff, nur lesen, beobachten, baden, mit dem Paddelboot die Umgebung erkunden ist einfach eine andere Welt.





Reiseabschnitt D
von der Isla Roatan/Honduras zu der
Marina El Cid/Cancun/Mexico
vom 27.1. bis 18.2.2017

Am 27.1., an einem sonnigen Tag, verlassen wir die Barefoot Cay Marina. Unser Ziel ist das 113 NM entfernte Hunting Cay in Belize. Windverhältnisse wie heute habe ich noch nie erlebt. Innerhalb der kommenden 24 h dreht der leichte Wind wie ein Uhrzeiger von SW einmal um 360°. Belize hat fast über die gesamte Küste ein herrliches Barrier Reef. Hunting Cay (16°06,8'N-088°16,4'W) ist von See kommend nur durch eine schmale Durchfahrt zu erreichen. Die wollen wir natürlich bei Tageslicht passieren und verringern dementsprechend die Geschwindigkeit. Im Cruising Guide steht, dass wir dort einklarieren können.

Also, Anker ab, das Dinghy ins Wasser, den Outboarder befestigt und zum 0,5 sm entfernen Cay motort. Dort bekommen wir die Auskunft, dass gegen Abend ein Immigration-Officer erscheinen wird. Customs gibt es nicht. So wieder alles retour. In unserer nautischen Literatur an Bord findet Jytte, dass man auf dem Placencia Cay einklarieren kann. Nichts wie hin! Der direkte Weg dorthin ist uns zu weit. Nach den Büchern zu urteilen ist das Ranguana Cay (16°19,8'N-088°09,2'W) das für uns richtige Tagesziel. Kurz vor der Ankunft fangen wir noch eine Spanish Mackerel. Wir liegen an einer Mooring. Jytte bereitet ein gut schmeckendes Fischgericht. Danach schlafen wir nonstop 12 h.

Als wir am nächsten Morgen die Leinen zur Mooring lösen, sehen wir, wie sich eine

nicht weit entfernte Wasserhose bildet. Es ist immer wieder ein imposanter Anblick wenn der Schnorchel über den Horizont wabert, abreißt und sich wieder neu bildet. Nach 18 NM fällt unser Anker in der schönen Bucht von dem Placencia Cay (16°30,6'N- 088°22,0'W). Wir sind nicht die einzige Segelyacht, bei der Gelb unter der Stb-Saling weht. In der Nähe legt ein Dinghy von einer französischen Yacht ab. Wir winken die zwei Segler zu uns heran. Jerome und Didier wollen uns morgen zum Einklarieren abholen. Sie haben schon ein Wassertaxi zu 0700 bestellt. Am nächsten Morgen gehen wir 15 min zu dem Wassertaxi.

Es steht eine lange Menschenglange auf dem Steg. Um auf einen der 25 Plätze zu kommen, wird geschubst und gedrängelt. Ich mache das nicht mit und stehe plötzlich alleine auf dem Steg. Jytte springt vom Boot zurück an Land. Sie will mit mir auf das nächste Taxi warten. Mit dem fahren wir dann eine Viertelstunde später in höllischer Geschwindigkeit durch den Little Creek zur Monkey Town. 20 Minuten lang habe ich das Gefühl, dass das Taxi bei den Wellen jeden Augenblick auseinander brechen wird. Ich habe Angst, dass meine Wirbelsäule diese Stöße nicht ohne Schaden mitmacht. Wir sind umgeben von schreienden Kindern, Hunden, Frauen, die Ihre Köpfe auf den Schoss legen, und Männern, die eigentlich einen Sitzplatz haben, doch diese Fahrt stehend überleben wollen.

Am Haltepunkt werden wir schon von einem Strassentaxi erwartet. Dieses klapperige Auto schafft es wirklich, das Customs-Büro zu erreichen, ohne auseinander zu fallen. Dort war-

ten bereits fünf Crews. Erst um 1000 öffnet sich die Tür. Die ganze Prozedur in dem Immigrations- und Quarantänebüro dauert noch einmal sehr lange. Auf der Rückfahrt ist es dann bei abflauendem Wind und Welle erträglicher. In allem hat das ganze Unternehmen 155 US\$ gekostet. Kategorie: na, das geht doch noch! Am Abend lernen wir nette deutsche Segler kennen. Trixy und Andy von der AFRICA 2. Zusammen sitzen wir bis spät in den Abend bei uns im Cockpit. Am darauffolgenden Abend laden sie uns zum Sundowner ein. Ihr Katamaran ist 7 m breit, entsprechend lang ist diese "Owners Version". Das 'Schlafzimmer' geht über die gesamte Breite. Luxus pur. Doch wir würden nicht tauschen. In den Tagen, die wir auf dem Placencia Cay verbringen, erkunden wir den netten Ort. Eigentümlich finden wir den 'Hurrikan sicheren Friedhof' und das Telefon. Dieses Gerät steht vor dem Haus der Telefongesellschaft, wo wir für wenig Geld eine Data-Card kaufen. Apropos, das Telefon funktioniert natürlich auch nicht mehr. Wenig Tourismus, nettes Ambiente und wie immer freundliche Menschen. Aber nach vier Tagen bin ich froh, dass der Anker wieder an Deck liegt. Jytte wäre noch gern ein paar Tage länger geblieben.

Am 03.1. verlassen wir den Placencia Cay. Nur ein leichter Wind lässt uns die Genua ausrollen. Ansonsten klappert der Yanmar. Kein Fisch im großen Ozean findet unseren Kö-

der attraktiv. Dafür wird es dann bei der Suche nach einem Ankerplatz am Colson Cay (17°08,5'N-088°05,7'N) spannend. Nach Angabe des Cruising Guides sollte die Wassertiefe nicht unter 2,5 m fallen. Sie tut es aber. Wir vertrauen den Angaben von Navionics mehr und liegen damit richtig. Trotzdem müssen wir uns aber fast eine NM über 2,5 m tiefes Wasser quälen. Abendessen fällt heute aus. Jytte schläft nach dem Genuss des obligaten Sundowners im Salon ein. Ich mache mir zwei „Bemmen mit Stulle“. Als auf meinem Laptop ein Film beginnt, sitzt Jytte plötzlich wieder neben mir.

Für heute hat sich Jytte den Robinson Cay (17°21,7'N-088°11,6'W) ausgesucht. Als wir die Windabdeckung vom Colson Cay verlassen, empfängt uns ein NE aus 45° – True Wind – mit 5 Bft. Wir sind zu faul, für die 17 NM noch den Besan zu setzen. Denn diese Besegelung reicht aus, um nur mit einem Reff in der Genua, die FREYA auf 7,5 kn zu beschleunigen. Keine drei Stunden und der Morgenkaffe dampft in der Kanne. Die Bucht, in der wir alleine liegen, ist herrlich. Sonnenschein, Schwimmen, Essen, Trinken, Kartenspielen und auch noch ein gutes Internet aus Belize City empfangen – uns geht es gold!

Früh werde ich wach und mache meine Runde über das Schiff. Plötzlich taucht unerwartet ein 3,00 m grosser Manatee neben der FREYA auf. Ein riesiges Tier. Mit langsamer Bewegung



kommt der braune Körper aus dem Wasser, um dann genauso wieder unterzutauchen. Was für ein Anblick. Jytte hat einmal mehr in dem Cruising Guide gestöbert und herausgefunden, dass wir in der nur 8 NM entfernten Cucumber Marina ($17^{\circ}28,3'N-088^{\circ}14,9'W$) ausklarieren können.

Die Ansteuerung zur Marina ist selbst bei unserem Tiefgang von 1,5 m nicht schwierig. Trotzdem können wir erst wieder tief durchatmen, als wir längsseits am Steg vor einem Restaurant liegen. Auch dort zeigt uns der Tiefenmesser 1,5 m – wie in der Zufahrt und bei dem Manöver im Hafen. Die Marina ist angenehm. Nur eine andere ausländische Yacht liegt am Steg. Sie hat am frühen Morgen hinter uns festgemacht. Eine Reinke 16 m, die ALKYONE, auf ihrer Fahrt zum restlichen Teil der Welt. Eine Nationale kann ich nicht ausmachen. Jytte unterhält sich kurz mit einem deutschen Crewmitglied. Wir verweilen noch einen Tag in der Marina, bevor wir aus Belize ausklarieren. Wieder werden wir von den Behörden übers Ohr gehauen. Wir haben bisher fünf mal ein- und ausklariert. Jedes Mal mussten wir zusätzlich Geld bezahlen, ohne dass man uns dafür eine Rechnung ausgestellt hat. Auf unsere mehrmalige Frage nach der Rechnung wurde einfach nicht geantwortet. Der höchste Betrag waren 40 US\$ bei der Ausklarierung in Panama. Langsam gewöhnen wir uns auch daran. Doch der Höhepunkt dieser 'Aktionen' erwartet uns in der mexikanischen Marina, die wir als nächstes anlaufen werden.

Am 7.2. wecken uns Motorengeräusche. Viele Versetzboote verlassen den Hafen. Sie fahren zu den zwei Kreuzfahrtschiffen, die 5 sm vor der Küste vor Anker liegen. Für uns ein Zeichen, dass wir auslaufen sollen. An Schlaf ist sowieso nicht mehr zu denken. Nach einem guten Ablegemanöver motoren wir zum Eastern Channel. Wir haben den leichten Wind aus E von vorn. Doch als wir in der Caribbean Sea sind, bringen uns ein konstanter, raumer Wind mit 4 Bft. und ein mitlaufender Strom von bis zu 3 kn schnell nach Norden. Die einzige Abwechslung beim Segeln sind zwei grosse Barracudas, die auf den Köder beißen. Beim Anblick der zwei Zahnreihen ist Vorsicht geboten. Erst versuche ich, mit der Hand den Haken aus dem Fischmaul zu lösen. Das gelingt in den seltensten Fällen. Dann muss die Spitzzange ran. Alles ohne den Fisch unnötig zu verletzen und um nicht von ihm verletzt zu werden. Dann werfe ich ihn zurück in



die See. Ich freue mich immer wieder, wenn er nach einigen Sekunden abtaucht. Früher habe ich die kleinen Barracudas gegessen. Nachdem wir Erfahrungsberichte über die Ciguatera-Vergiftungen gehört haben, essen wir keine Barracudas mehr – ob gross oder klein. Wir fangen auf unseren Reisen so viele Fische, dass wir auf die Cudas verzichten können – obwohl er ausgezeichnet schmeckt.

Die Nacht ist wieder einmal unvergesslich. Ich stehe in kurzen Hosen, T-Shirt, barfuss im Cockpit. Der Lifebelt stört kaum. Vollmond, optimaler Wind und ein wolkenloser Sternenhimmel. Das alles auf einer Yacht, die ein optimales Seeverhalten hat. Seit Stunden kommen wir einem anderen Segelschiff näher. Es fährt unseren Kurs. Plötzlich habe ich das Gefühl, dass die Yacht Ihren Kurs in unsere Richtung geändert hat. Schnell kommt sie näher. Eigentlich hat sie Vorfahrt. Trotzdem benutze ich das Horn. Kurz danach segelt sie wieder parallel zu uns. Sollte ich da jemanden geweckt haben? Vielleicht hätte ich ausweichen sollen.

Nachts wird nicht geangelt. Aber bei aufkommender Helligkeit ist sofort der Köder im Einsatz. Ich muss nicht lange warten und da ist schon wieder ein Barracuda an der Angel. Als er ca. 10 m hinter der FREYA auftaucht, erkenne ich, dass es ein Wahoo ist. Ich bin dabei, ihn auszunehmen, da beginnt die Rolle fürchterlich zu kreischen. Das bedeutet, ein grosser Fisch hat

angebissen. Er zieht erst einmal 100 m Leine von der Rolle, bis wir die FREYA auf 3 kn Geschwindigkeit abgebremst haben. Dann beginnt die Schwerstarbeit. Mit einer 40 Pfund Test-Line kann ich nicht einfach die Bremse der Rolle fest anziehen. Mehr nach dem Motto: zwei Schritt vor, einen zurück, wird die Bremse eingestellt. Nach einer Viertelstunde hängt ein 1,15 m langer und 8,5 kg schwerer Mahi-Mahi an der Gaff.

Das bedeutet für uns in erster Linie 10 Tage lang Fischgerichte – food quality: excellent. Nun, wir haben es ja so gewollt. Nach 32 h, nur 199 geseelten NM, aber 239 NM über Grund – d.h. der mitlaufende Strom hat uns 40 NM geschenkt – sind wir am Zielhafen des Reiseabschnitts D angekommen. Viva Mexico.

In der Marina El Cid/Cancun/Mexico (20°53,9'N-087°00,6'W) liegen wir preiswert und gut. Die Frage, was es zum Abendessen geben soll, stellt sich nicht ... Fisch, ist gut wenn frisch. In dem Büro der Marina erfahren wir, dass ein Agent die Einklarierung für uns vornehmen muss. Damit hatten wir nicht gerechnet. Noch am Nachmittag erscheint der Gesundheitsinspektor. Anhand unserer Impfbücher müssen wir ihm nachweisen, dass wir gegen Gelbfie-

ber geimpft sind. Am nächsten Tag erscheint die Agentin, der Lebensmittel- und Drogeninspektor mit Hund, Customs und Immigrations. Teilweise sitzen 5 Personen in unserem Cockpit. Die ganze Angelegenheit dauert Stunden und kostet 200 US\$ für die Agentin und weitere 56 US\$ für die staatlichen Angestellten. Drei deutsche Yachten liegen in der Marina. Zwei haben den selben Namen FREYA. In den nächsten Tagen sprechen wir oft mit den Seglern im Hafen. Wir haben viel Spass mit Nilli und Julio von dem Kat NILIO. Die Yacht fliegt eine deutsche Flagge, sie Türkin, er Portugiese. Die Beiden leben in Hamburg. In den kommenden Tagen sind wir einige Male im nahe gelegenen Puerto Morelos. Das Wahrzeichen dieses netten Ortes ist der alte Leuchtturm. Der Hurrikan Beulah hat ihn 1967 in diese bedenkliche Schiefelage versetzt. Danach kamen 1988 noch Gilbert und 2005 Wilma. Sie konnten dem schiefen Turm keinen weiteren Schaden hinzufügen. Auch an der Architektur in Puerto Morelos finde ich mitunter Gefallen. Spaziergänge am Strand, baden im Meer, kleine Arbeiten am Schiff und die Verarbeitung der gefangenen Fische sind die Hauptaufgaben in diesen Tagen. Unser Freund Wolfgang wird am Sonntag einfliegen. Die Wetteraussichten für die Zeit von Montag bis Mittwoch sind gut. Danach kommt dann wieder eine Kaltfront aus dem Norden, der Starkwind gegen den Strom mit sich bringen wird. Wie das aussieht, haben wir vor fünf Jahren auf der Fahrt von Mexico zu den Florida Keys erlebt. Nein danke. Leider wird Bochi nun nichts von Mexico sehen. Aber es sind ja noch einige Tage bis dahin. Und da kann sich noch vieles ändern.

Reiseabschnitt E
von Cancun/Mexico nach Miami/USA und
weiter zur Tiger Point Marina/Fernandina Beach
vom 19. 2. bis 17. 3. 2017

Seit eh und jeh werden unsere Reisen vom Wettergott Rasmus bestimmt. Und scheinbar hat er es auf dieser Reise besonders auf uns und die FREYA abgesehen. Wir haben den Immigration Officer und die Agentin von Cancun von Montag, dem 20. 2. zur FREYA bestellt. Die Tage vor der Ankunft von Bochi sind ideal zur Überquerung des Yucatan Channels, der zwischen dem Gulf of Mexico und der Caribbean Sea verläuft, und Mexico mit Cuba verbindet. Auf den diversen Wetterkarten, die wir vor jedem Reiseantritt begutachten, sehen wir eindeutig, dass sich am





21. und 22.2. auf unserem Kurs starke Gewitterstürme mit 50 kn Geschwindigkeit tummeln werden. Darauf können wir verzichten! Aus diesem Grund verlegen wir das Ausklarieren auf den kommenden Donnerstag. Vor einigen Tagen hat unser Clubkamerad Christian seine Teilnahme an dem letzten Teilstück der Reise aus familiären Gründen abgesagt. Wir bedauern das sehr!

So holen wir am 19. Februar nur unseren Freund Wolfgang vom Flugplatz ab. Dadurch, dass wir erst in drei Tagen ausklarieren werden, haben wir ausreichend Zeit, Bochi noch einiges von der Halbinsel Yucatan zu zeigen. Heute fahren wir mit ihm zu dem in der Nähe gelegenen Puerto Morelos. Den Ort kennen wir gut. Am besten jedoch die Cantinas mit ihren geschmackvollen Speisen und die Bars mit den preiswerten Getränken. Den folgenden Tag widmen wir der Kultur der Mayas. Ein langer Weg ist es, bis wir den Ort Coba erreichen. Jytte fährt zwei Stunden auf engen Landstraßen ohne Randstreifen. Sie sind nur begrenzt durch vier Meter hohes, undurchdringliches Strauchwerk, unterbrochen von kleinen Ortschaften und Farmen. 1992 haben Jytte und ich die Yucatan Halbinsel mit dem Auto bereist. Damals gab es keine Eintrittskarten zu der Pyramide. Zu dieser Zeit begegneten wir nur wenigen Menschen. Heute sehen wir ein Budendorf an den Eingängen. In erster Linie bestehen diese aus Souvenirläden, Restaurants, Bars,

Toilettenanlagen und dem Eingangsgebäude, an dem die Touristen in langen Schlangen auf den Eintritt warten. Auf dem 2 km langen Weg zur Pyramide müssen wir verdammt aufpassen: Unmengen von gemieteten Fahrrädern und Rikschas versuchen, sich einen Weg mit Klingeln und Gebrüll durch die Fußgänger zu bahnen. Unversehrt erreichen wir die Pyramide, die keine ist. Es ist ein Tempel in Form einer Pyramide. Auf der obersten Plattform, in 42 m Höhe und nach 120 hohen Stufen, erreichen wir einen kleinen Raum mit einem steinernen Altar, auf dem die Mayapriester Menschen opferten. Weitere Gebäude, mit Inschriften an den Mauern, sehen wir auf dem Weg zum Ausgang. Danach fahren wir zu der Ausgrabungsstätte Tulum. Sie ist mit Mauern umgeben und malerisch am Strand gelegen. Dieser Bereich diente den Mayas zur Ausübung ihrer Religion, der Astronomie und der Wissenschaften

Kurz vor Einbruch der Dunkelheit, nach einem inhaltsreichen Tag, erreichen wir die FREYA. Am 23. 2.17 erscheint pünktlich unsere Argentin mit einem Kollegen. Wir warten gemeinsam eine Stunde auf den Immigration-Officer, der dann kommt und die Ausklarierung zügig abwickelt. Um 1000 werfen die Besatzungen der Nachbarschiffe unsere Leinen los und winken uns lange nach. Wir hatten netten Kontakt mit ihnen. Wann und wo wird man sich wohl wiedersehen? Mit diesen Gedanken verlassen wir

den angenehmen Liegeplatz der Marina El Cid.

Der für heute angesagte Westwind war schon gestern Mittag eingetroffen, um nun zu unserer Unzufriedenheit aus Nordwest zu wehen. Wir können gerade einmal 14 NM in Richtung Isla Mujeres segeln. Eigentlich wollen wir viel Nord mit dem hier herrschenden Golfstrom gutmachen. Aber der Wind dreht auf N und wir müssen den Kurs nach ENE verändern. So können wir wenigstens bis 0200 gut 123 NM segeln. Dann dreht der Wind aber wieder zurück und verlässt uns gänzlich. In den dann kommenden sonnigen und sternklaren 38 Stunden motoren wir in einer unangenehmen See bis nach Key West/Florida (24°34,4'N-081°48,2'W).

Ich kann mich nicht daran erinnern, jemals in meinem Leben einen Motor so lange bewegt zu haben. Jytte und Wolfgang haben anfänglich ein kleines Problem mit ihren Mägen. Ansonsten keine bemerkenswerten Vorkommnisse.

In Key West angekommen, fragen wir einen Segler, ob wir an der in seiner Nähe liegenden Mooring festmachen dürfen. Er ruft für uns den Eigner an, kommt zurück an Deck und verkündet, dass es für einen Tag OK wäre. Wir bedanken uns vielmals. Die Mooring ist seit langer

Zeit nicht benutzt worden. Deshalb versuchen wir eine Zerreißprobe der Festmacherleinen. Sie werden heute und sicher auch morgen bei dem angesagten Starkwind aus E halten. Noch einen Anruf bei der US-BorderControl. Wir teilen dem Officer unser Ankommen mit und bekommen eine ellenlange Nummer, mit der wir übermorgen – am Montag, dem 27. 2. – unsere 'Cruising Permit' beantragen können. Danach wird das Abendessen zubereitet und um 0900 pm – Sailor's Midnight – liegen wir in den Kojen.

Es ist früh am Morgen. Wir sitzen im Cockpit mit der morgendlichen Tasse Kaffee in der Hand. Plötzlich – aus dem Nichts – hören wir ein fürchterliches Gebrüll. Es ist ein Mensch gewordener Brüllaffe, der verlangt, dass wir sofort seine Mooring zu verlassen haben. Wir stimmen dem zu und haben unsere Ruhe. Nachdem wir unseren Kaffee intus haben,, verholten wir die FREYA zu einem sicheren Ankerplatz. Am Nachmittag spazieren wir durch Key West. So oft wie Jytte und ich in dieser Stadt waren, es ist immer wieder schön, dort zu sein. Ich war mit Wolfgang schon einmal 1985 nach Key West gesegelt. Es hat sich hier kaum etwas verändert. Nur kommen heutzutage viel mehr Touristen

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

von Kreuzfahrtschiffen und Yachten in die Stadt. Beim Sonnenuntergang sind wir natürlich auf dem „Sunset Strip“. Dort sehen wir die Gaukler und Akrobaten auf der Pier, während alte Segelyachten mit Gästen vor der untergehenden Sonne segeln.

Als wir die FREYA am Nachmittag verliessen, habe ich kein Ankerlicht gesetzt. Daher haben wir Probleme, unsere Yacht in dem riesigen Ankerfeld wiederzufinden. Am nächsten Morgen stehen wir als erste Crew im Federal Building bei den Customs und Immigration. Hier arbeiten zwei nette Officers. In einer halben Stunde ist alles erledigt, ohne Gebühren zu bezahlen, inclusive Cruising Permit. So etwas haben wir noch nicht erlebt. Die Tage in Key West vergehen schnell. Schöne Kneipen mit viel Livemusik schon am Tage. Ein Spaziergang führt uns zu dem "Southern Most Point of America."

Jytte hat sich wie immer sehr intensiv mit dem Wetterbericht beschäftigt. Sie empfiehlt den starken Nordwind abzuwarten, um dann direkt in die Biscayne Bay einzulaufen. Wir hatten einige Stops im Hawk Channel vorgesehen. Doch diese Strecke kennt unser Freund, und wir sind sie schon mehr als ein dutzendmal gesehelt. Nach den drei gemächlichen Tagen in Key West hat sich der Wind gelegt, und wir können uns mit den nun herrschenden Winddrehungen und den vielen Lobsterfallen herumquälen. Diese sind mit zwei kleinen Bojen an der Wasseroberfläche gekennzeichnet. Wenn sich die Leinen im Propeller verfangen ist das nicht sehr angenehm. Obwohl wir einen Leinenschneider an der Welle haben, versuchen wir diese Bojen zu umfahren. Als es dunkel wird, verlangt Jytte, dass wir den Hawk Channel verlassen und an der Atlantikküste weiter segeln. Aber hier gibt es genauso viele Fallen. In meiner Wache höre ich eine Boje, die an der Bordwand entlang rutscht. Bei der nun herrschenden Flaute motoren wir zu dem ICW (Intracoastal waterway).

Gegen 1100 legen wir in der Diner Key Marina an (25°43,1N-080°14,0°W). Von hier aus ist es nicht weit bis zum Ortskern von Coconut Grove, einem Vorort von Miami. Wir müssen aber Schlaf nachholen. Landgang findet heute nicht mehr statt. Ausserdem regnet es wie schon lange nicht mehr, und für morgen sind 7 Bft. Wind angesagt. Seit Panama jagt eine Kaltfront die andere. Am Freitag, dem 03.03., teilt uns Wolfgang mit, dass er uns aus familiären Gründen verlassen muss. Schade, wir wollten eigent-

lich in der letzten Woche des Törns gemeinsam die FREYA zu ihrem „Sommer-Liegeplatz“ nach Fernandina Beach bringen. Er hat einen Flug für Sonntag, dem 5.3. gebucht. Bis dahin haben wir noch zwei Tage Zeit, mit unserem Freund die Umgebung zu erkunden. Bei herrlichem Sonnenschein bummeln wir durch die Straßen von Coconut Grove. Am Nachmittag treffen wir Claudia und Claudio von dem Katamaran FLYING FISH. Wir sind am selben Tag von Key West losgesehelt. Sie hatten grosses Pech. Mit einen Motor verfangen sie sich in den Leinen eines Lobsterpots und trennen den Propeller von der Welle. Beim Anlegen in der Marina geht der Rückwärtsgang des zweiten Motors nicht, und sie fahren ungebremst an einen Pfahl. Die Marina lehnt es ab, sie in einen Liegeplatz zu bugsieren. So müssen sie den aufkommenden Sturm vor Anker abreiten. Und der kommt in der Nacht mit schweren Regenfällen und hält drei Tage an.

Am Sonntag um 0430 klingelt der Wecker. Ich koche Tee, wir sitzen traurig am Salontisch, Wolfgang greift seinen Seesack, und ich begleite ihn durch den Regen zur Taxe. Noch zwei Tage müssen wir in der Diner Key Marina aushalten. Dann lässt der starke Wind etwas nach. Beim Ablegen weht es auf die Stb. Seite der FREYA. Ich bekomme die Achterleine nicht von der Klampe an Land los. Bevor Jytte sie an Bord zieht berührt der Bug den Holzpfahl. Den Abdruck vom morschen Holz muss ich demnächst auspolieren. Als ich dann noch im ICW auflaufe, kann ich sagen: „Heute ist nicht mein bester Tag!“ Wir sind beide gestresst und beschließen, nach 22 NM im South Lake von Hollywood (26°00,5'N-080°07,2'W) vor Anker zu gehen.

Am nächsten Tag herrscht leichter Wind. Wir können aber trotzdem nicht den ICW verlassen. Nach den vergangenen stürmischen Tagen warnt der WX Canal/VHF vor dem hohen Seegang. Vor dem Erreichen der ersten Hebebrücke laufen wir auf eine Barge der US Coastguard auf. Die HUDSON hat mit ihrer Grösse Schwierigkeiten im ICW zu manövrieren. So wird bei Annäherung für sie die Brücke geöffnet. Davon profitieren wir natürlich. Meistens betreibt Jytte den Sprechfunk. Sie muss uns an jeder Brücke anmelden. Das lautet dann so: "George Bush Ave. Bridge, this is sailing yacht FREYA, northbound, behind Barge Hudson, request an opening." Und es kommen auf der Strecke nach West Palm Beach viele Hebebrücken.



Kurz vor dem Erreichen unseres Ankerplatzes in Lake Worth ($26^{\circ}42,1'N-080^{\circ}02,7'W$) muss die HUDSON den ICW an einer flachen Stelle ausbaggern. Der Captain teilt uns mit, dass wir an seiner Bb-Seite passieren sollen. Danach verabschieden wir uns wie alte Freunde. So haben wir sehr viel Zeit gespart. Normalerweise sind häufig Wartezeiten an den Brücken. Sie öffnen nur entweder jede volle und halbe Stunde oder jede Viertel- und Dreiviertelstunde. Wir werden die HUDSON und ihren freundlichen Captain in den kommenden Tagen noch mehrmals treffen.

Heute können wir endlich wieder in den Atlantik. Auch wenn der Wetterbericht nur Wind von 5 kn aus N angesagt hat. Die See ist 2 nach Bft. Bis auf einen kurzen Schauer scheint die Sonne. Lieber motoren als im ICW fahren! Am frühen Nachmittag ankern wir in Fort Pierce ($27^{\circ}28,1'N-080^{\circ}19,5'W$) und genießen den sonnigen Frühlingstag. Auf der Fahrt hierher hat Jytte eine Atlantic Mackerel gefangen.

Ich filetiere den Fisch, und Jytte bereitet die Hälfte zu einem geschmackvollen Abendessen. Es geht doch nichts über einen guten Fang!

Vor Sonnenuntergang sehen wir die HUDSON dicht an unserem Ankerplatz baggern.

Unsere Vermutung stimmt.

Am nächsten Morgen um 0700 fährt die HUDSON zu der nahe gelegenen Drawbridge. Schnell ist unser Anker hoch und wir passieren wieder einmal zusammen die geöffnete Brücke. Der Captain begrüßt uns mit den Worten: „Wie nett, dass ihr uns wieder Gesellschaft leistet“. Aber leider fährt die HUDSON heute ein wenig schneller als wir. Nach ca. zwei Stunden haben wir keinen Sichtkontakt mehr. Wir sollen sie auf der weiteren Reise nicht mehr zu Gesicht bekommen. Schade, wir haben vergessen, wenigstens ein Foto von der Barge zu machen. Auf den 55 NM bis zu unserem Tagesziel gibt es keine weiteren Hebebrücken. Dafür aber sieben Fixed Bridges von 65 feet Durchfahrts Höhe, unter denen wir mit unserem 53 feet hohen Grossmast locker hindurchfahren.

In Cocoa Beach ($28^{\circ}21'N-080^{\circ}43,0'W$) finden wir bei 5 Bft. Wind aus W den einzigen sicheren Ankerplatz, um dem für den kommenden Tag angekündigten starken Wind aus N-NE zu trotzen. Für Jytte war es ein anstrengender Tag. Sie stand die 55 NM fast ausschliesslich am Ruder. Um 2200 sitzen wir unter dem sternklaren Himmel im Cockpit. Der starke Wind

macht keine Probleme. Der Vollmond bescheint unser Idyll.

Jytte will heute nicht segeln. Sie fühlt sich nicht wohl und möchte an Land etwas Bewegung haben. Wir machen das Dinghy klar und motoren an Land. Auf dem Steg sprechen uns Segler an, die schon seit langem in dieser Bucht auf ihren Yachten leben. In den letzten Jahren sind von diesem Steg ihre Schlauchboote und Außenborder oft gestohlen worden. Sie selber sind an Land gerudert und empfehlen uns, das gleiche zu tun. Jedenfalls haben wir vorsorglich eine 8 mm Kette zur Sicherung unseres Beibootes mitgenommen. Trotz allem gehen wir mit einem mulmigen Gefühl im Magen in die Altstadt, wo wir ausgiebig frühstücken, und anschließend in einigen Antique Shops stöbern, ohne etwas Brauchbares zu finden. Nach einigen Stunden sind wir wieder auf der FREYA und bereiten das Abendessen zu. Es gibt die zweite Hälfte der Atlantic Mackerel. Wie immer, ein Hochgenuss.

Für heute, Sonntag, dem 12.3., spricht die Wettervorhersage von Flaute. Wir kennen die Strecke von Cocoa Beach nach New Smyrna Beach im ICW aus den letzten Jahren. Sie ist landschaftlich sehr schön, und der Haulout Canal ist

sehenswert. Im Atlantik müssen wir heute den Motor und eine Restwelle ertragen. Wir entscheiden uns für den ICW. Jytte steht die ganze Strecke am Ruder. Ich kann sie davon nicht vertreiben. Nur bei kurzen Besuchen der Toilette überlässt sie mir die FREYA. Wir haben New Smyrna Beach fast erreicht, da werden wir von einem Gewittersturm regelrecht überfallen. Die Sicht ist sehr schlecht. Jytte steht mit verzerrtem Gesicht hinter dem Rad. Die grossen Regentropfen tun ihr weh. Das „Inferno“ dauert eine halbe Stunde. Kurz danach fällt der Anker in New Smyrna Beach (29°01,3'N-080°55,0'W). Es regnet noch bis zum Abend.

Der Wetterbericht sagt gute Bedingungen für eine schnelle Reise im Atlantik voraus. Mit dem morgendlichen Tidenstrom verlassen wir das 'Pont de Leon Inlet'. Kaum sind wir im freien Wasser, verlässt uns der Wind, und dafür baut sich eine steile See auf. Bis 1400 quälen wir uns nach Norden. Der herrschende Wind aus E soll über S nach W drehen. Tut er aber nicht. Er kommt aus N, und wir müssen den Motor starten. Ihm gefällt die Schaukelei nicht. Im Bb.-Tank ist nicht mehr viel Diesel. Er saugt Luft an und stellt ab. Das ist wohl seine Art, uns diesen



Misstand mitzuteilen. Ich entlüfte und schalte auf den vollen Stb. Tank um.

Und weiter geht es. Eigentlich wollten wir bis zum St. John's Inlet. Das Barometer ist in den letzten Stunden stark gefallen. Und außerdem haben wir keine Lust mehr. Die nächste Möglichkeit ist das St. Augustin Inlet. In unseren Cruising Guides und im Internet wird vor einem Einlaufen bei Nacht gewarnt. Wir wollen es aber wissen. Die Seekarten zeigen auch eine hohe Anzahl von Tonnen. Wozu bezahlen wir eigentlich die Gebühren für die Firma 'Tow Boat US'. Auch wenn bei unserer Yacht alles OK ist, sollen sie uns sagen, warum die Einfahrt so gefährlich sei. Eine Dame am Telefon reicht uns weiter zu Capt. Harry. Seine erste Frage ist, habt ihr schon einmal St. Augustin bei Nacht angelaufen? Ich verneine.

Dann erklärt er mir in einem für mich unverständlichen Amerikanisch, worauf ich achten muss. Ich reiche das Telefon an Jytte weiter. Sie hat auch Schwierigkeiten, ihn zu verstehen. Wie wir hinterher feststellen müssen, gibt es eine Ansteuerungstonne, die zu einem Tonnenpaar Rot/Grün führt. Dann sehen wir eine rote Tonne in ca. 1 NM, auf die man zuhalten muss, um von dort zwischen Tonnenpaaren auf eine hell beleuchtete Hebebrücke zuzufahren. Hätte Capt. Harry es uns so erklärt, und zu der einzelnen roten Tonne die Koordinaten genannt, wäre es für uns verständlich gewesen. Jedoch spricht er vom grossen Kreuz an Land, von Tonnenpaaren, die ein Nebenfahwasser kennzeichnen, von einer Festung und von Tonnen, die im letzten Jahr nach dem Hurrikan Mathew neu verlegt wurden. Anschließend ruft noch ein deutscher Freund von ihm an, der nichts mit der See am Hut hat. Er erklärt uns noch einmal alles in Deutsch – uns steht der Kopf quer!

Wir bedanken uns und sind in der Zwischenzeit an der Ansteuerungstonne angekommen. Soweit geht alles gut. Es regnet so stark, dass das iPad mit Navionics nicht mehr mitmacht. Es wurde bei den Gesprächen viel von „Haltet Euch immer dicht an der roten Tonne“ gesprochen. Irgendwie, ich weiss nicht wie, sind wir zu weit nördlich, ca. 30 m neben uns überschlagen sich riesig große Wellen. Groß ist auch unser Herzklopfen. Dann entscheiden wir uns für die rote Tonne, die weit links voraus liegt. Unversehrt erreichen wir den Ankerplatz vor der Festung von St. Augustin (29°53,8'N-081°18,6'W). Jytte ist bei dieser Ansteuerung seit langem mal wieder

'Die alte Jytte'. Konzentriert und ohne auf die Umstände zu schimpfen. Durchnässt, aber froh, nicht mehr auf See zu sein, gibt es um 2230 ein kleines Abendessen. Ich trinke danach noch zwei Biere und zwei Whiskys. Das bewirkt aber nicht, dass wir lange schlafen. Um 0700 sind wir wach. Jytte begrüsst mich mit den Worten: „Heute hole ich die Bettdecke für den Winter aus dem Schrank“. Die Temperatur von 14° C wird in der FREYA nicht überschritten. Jytte will aber partout nicht, dass ich die Heizung anstelle. So sitze ich dann nach 4 1/2 Monaten mit langen Hosen, Pullover, Socken und Schuhen am Tisch. Nachdem wir uns den Tag über mit 'Rum im Tee' warm gehalten haben, setze ich mich durch. Die Heizung sollte jeden Monat einmal für eine Stunde angestellt werden. Was ich seit zwei Jahren natürlich nicht gemacht habe. Aber siehe da, sie verbreitet nach kurzer Zeit wohlige Wärme.

Die Kaltfront aus den Rocky Mountains bringt in der zweiten Nacht die Temperatur von -2° C, was neuer Rekord für St. Augustin bedeutet. Am Tag scheint die Sonne. Dann können wir uns bei dem starken Nordwind für kurze Zeit hinter der Sprayhood verstecken. Dreht der Tidenstrom im ICW die FREYA um 180°, dann sitzen wir schnell wieder im Salon, trinken wie immer Tee mit Rum, spielen Karten und sehen Filme oder ich schreibe am Bericht für die Schiffergilde. In den drei Tagen vor Anker haben wir nicht das Bedürfnis, an Land zu gehen. Wir kennen die schöne und älteste Stadt der USA.

Am letzten Segeltag der gesamten Reise, dem 17. März, stehen wir im schweren Ölzeug um 0710 im Cockpit und halten unsere heißen Tassen Kaffee in den Händen. Es ist wolkenlos, kalt, und die See ist glatt. Nach langer Zeit ist das der erste Tag, an dem der Wind nicht aus Norden weht. Bis auf die gesegelten 20 NM legen wir die restlichen 31 NM unter Motor zurück. Wir berechnen die Tide so, dass wir bei Ebbe über die Barre vor der Einfahrt in den Egans Creek erreichen. Im Creek längsseits zu gehen, ist schon bei kleiner Strömung ein Abenteuer.

Dort angekommen, müssen wir zum letzten Mal die Luft anhalten. Der Tiefenmesser zeigt 1,50m mit Ausschlägen auf 1,40m. Es ist bekannt, dass der Untergrund hier aus Schlamm besteht. Endlich, der ‚Sommerliegeplatz‘ ist erreicht. Wir schreiben Freitag, den 17.3.2017. Tigerpoint Marina in Fernandina Beach (30°42,5'N-081°25,0W).





Monatelang habe ich mich mit Freude auf diese Segelreise vorbereitet. Ich erstellte ein schriftliches Programm, in dem die Reiseabschnitte des Törn's näher beschrieben wurden. Zu den Informationen gehörten An- und Abreise der Teilnehmer, Entfernungen der einzelnen Strecken, Bordregeln uvm. Ich ging davon aus, dass jeder der Mitsegler und Mitseglerinnen davon Kenntnis genommen hat. Doch was es wirklich bedeutet, drei bis fünf Tage und Nächte auf Hochsee bei unvorhersehbaren Wetteränderungen zu segeln, war nicht allen klar.

Ich segle nicht aus kommerziellen Gründen. Mein Wunsch war es, mit Freunden an Bord auf sportliche und freundschaftliche Weise Länder und Seegebiete zu erkunden. Leider lief es nicht immer so, wie ich es mir gewünscht habe. Meine Pläne waren teilweise nicht realisierbar und mussten kurzfristig geändert werden. Dadurch entstanden lange Wartezeiten in den Häfen, in denen eigentlich ein Crewwechsel hätte stattfinden müssen. Weiterhin waren in diesem Jahr die Wetterbedingungen extrem schlecht für die gesamte Reise. Denn die vielen Kaltfronten, die von den Rocky Mountains bis Nicaragua das Wetter bestimmten, waren in diesem Winter in

der Anzahl nicht zu erwarten. Nachhinein betrachtet, war der Törn für mich ein voller Erfolg. Die Reiseabschnitte A und B waren, wenn auch bei teilweise stürmischer See, ein einmaliges Erlebnis. Die Teile C und D hatten durch den totalen Ausfall der Mitsegler und der Wetterbedingungen lange Wartezeiten in den Häfen zur Folge. Das führte dazu, dass geplante Inseln und Häfen nicht angelaufen werden konnten. Wäre Jytte auf den Reiseabschnitten C, D und E nicht an Bord gewesen, dann hätte ich den Törn in Panama beenden müssen. Was die Kenntnis der Segelei anbetrifft, stapelt Jytte immer tief. Daran habe ich mich gewöhnt. Aber auch, dass sie auf unseren gemeinsamen Reisen eine vollwertige ‚First Mate‘ ist.

Rückblickend schaue ich auf einen anspruchsvollen Törn, der mir persönlich das gegeben hat, was ich immer erhoffe: die Herausforderung beim Segeln.

Ein Sommertörn mit der SY DIVA in die Stockholmer Schären 2017

Karin und
Peter Schmidt

Vorwort

Ziel unseres diesjährigen Törns waren einmal mehr die nördlichen Archipele der Stockholmer Schären - mit ihnen zum Teil weit, bis an die Ålandsee vorgelagerten Inseln.

Zunächst ging es über offene Seestrecken und Etappenziele in der Östlichen Ostsee.

Östlich des Nördlichen Kalmarsunds segelten wir durch die engen Schären Ostschwedens mit einer unübersehbaren Vielzahl an bewaldeten Inseln und geschützten Ankerbuchten, ehe wir nördlich von Landsort die weitläufigen Stockholmer Schären erreichten.

Abslippen und ausrüsten

Schon Ende März waren wir für ein paar Tage auf Fehmarn, um am Schiff vorbereitende Arbeiten zu erledigen.

Über fünf Wochen dauert es dann, bis wir wieder nach Fehmarn fahren, diesmal aber mit vollgepacktem Kombi. In den zurückliegenden Wochen waren wir vollauf mit unserer Wohnung beschäftigt.

Am 10.05.2017 beziehen wir unser gebuchtes Appartement.

Gleich am nächsten Tag fahren wir nach

Heiligenhafen und beauftragen Oeverdick & Heinritz, nach den Maßen der mitgebrachten alten Wanten neue mit „Selden“-Wantenspannern anzufertigen.

Zuvor hatte ich die Zusage, dass die Fertigstellung bis spätestens zum 16.05.2017 garantiert ist - einen Tag vor dem Abslipptermin.

In den folgenden Tagen stauen wir unsere mitgebrachten Plünnen und erledigen noch ausstehende Arbeiten.

Am 15.05.2017 holen wir die bestellten Wanten aus Heiligenhafen und machen uns gleich an die Mastmontage, denn am nächsten Tag haben wir unseren Krantermin. Am frühen Nachmittag sind wir fertig und im Begriff zum Appartement zu fahren, da macht der Chef unseres Winterlagers den Vorschlag gleich abzuschliffen. Eine Stunde später sind wir im Wasser, der Mast wird gestellt, und wir verholen in eine freie Box, die wir noch schnell zuvor beim Hafmeister reserviert hatten.

Regenwetter am folgenden Tag, wir ziehen vom Appartement auf unsere DIVA. Wir ordnen die nautischen Unterlagen für den geplanten Törn und sorgen dafür, dass im Salon alles





seinen gewohnten Platz erhält.

17.05.2017. Trübes, trockenes Wetter, schwacher Wind; ideal um den Masttrimm vorzunehmen, und die Beschläge zu installieren.

Einen Tag später schließen wir die Mastelektrik an, holen von Jan Heinritz aus Großenbrode die Segel und ziehen sie gleich ein.

In den folgenden Tagen sind wir damit beschäftigt, Lebensmittel zu ordern, Gasflaschen zu tauschen und viele Kleinigkeiten für den täglichen Bedarf anzuschaffen. Wir stellen unser Auto in die Halle, klemmen die Batterie ab und decken es mit einer Staubplane ab. Dem Beginn des Törns steht nun nichts mehr im Wege, wir warten nur noch auf den Monteur.

Es ist Montag, der 29.05.2017, wir sind jetzt 15 Tage im Wasser und endlich kommt der Monteur, um die noch notwendigen Wartungsarbeiten vorzunehmen.

Törnverlauf

Es ist 13.50 Uhr, die Arbeiten sind erledigt, und wir machen die Leinen los.

Meeno Schrader meldete heute früh: W - NW 3, Böen 4 bis 5 diesig. Der Deutsche Wetterdienst sagt für die nächsten Tage stürmische Winde voraus. Bei einer schwachen Brise aus unterschiedlichen Richtungen erreichen wir um 20.00 Uhr unseren Zielhafen Gedser an der Südküste von Falster. Erfreulich, dass wir kurz vor Erreichen der betonnten Rinne des Fährhafens Schweinswale sichteten.

Schauer- und Gewitterböen, stürmischer

Wind aus West bis 9 Bft. halten uns in den folgenden drei Tagen in Gedser fest, ehe wir zunächst bei westlichen Winden, später auf NE drehendem Wind nach einem herrlichen Segeltag, in Klintholm an der Südküste von Møn festmachen.

Ein Phänomen war der urplötzlich von NW auf NE um 90 Grad drehende Wind, eben noch mit Steuerbordschoten hoch am Wind segelnd, segelten wir jetzt mit Bachbordschoten.

Sechs Hafentage verbringen wir in Klintholm. Am dritten Tag tat sich ein Wetterfenster auf, das wir nicht nutzten. Meeno Schrader meldete: W 4 bis 5, dabei Böen von 5 bis 6, See 0,8 bis 1,2 m.

Die Windrichtung stimmte für einem zu segelnden Kurs in nordöstlicher Richtung, aber den Seegang über Stunden auszubalancieren wäre für Karin mit ihrer Hüfte Gift gewesen. So bleiben wir noch drei weitere Tage bei zum Teil stürmischen Winden und Schauerwetter im Hafen, ehe wir die Leinen losmachen und Kurs auf Schweden nehmen.

Es ist Freitag, der 09.06.2017, nachdem wir Møns Klint bei ruppiger See querab haben, setzen wir auf den in nordöstlicher Richtung liegenden Hafen von Gislövsåge ab. Der zunächst schwache Wind aus ESE nimmt rasch auf 4 bis 5 zu, optimale Bedingungen für eine schnelle Fahrt. Nach insgesamt 7 Stunden über eine Distanz von 40 Seemeilen erreichen wir unseren Zielhafen.

Am folgenden Hafentag tun wir etwas für



den Bewegungsapparat. Immer am Wasser entlang laufend erreichen wir nach 6 Kilometern Trelleborg, besorgen uns hier an einem Bankomaten schwedische Kronen und fahren mit dem Bus zurück in den Hafen.

Meeno Schrader meldet am frühen Morgen des folgenden Tages: S - SW 4 Böen 5, leicht bewölkt.

Wir machen die Leinen los, segeln mit östlichem Kurs an der Südküste Schwedens entlang, lassen den Hafen von Ystad an Backbord liegen und runden die Huk von Sandhammaren bei zunehmenden aus Süd mit 4 bis 5 wehenden Winden. Bei einer groben See in der Hanöbucht können wir den Kurs nicht halten, müssen später halsen um den Hafen von Simrishamn anliegen zu können. Im Vorhafen bergen wir die Segel, klarieren Fender und Festmacher ehe wir zwischen Auslegern festmachen. Neun Stunden benötigten wir für die 51 Seemeilen lange Distanz, nach einem herrlichen Segeltag.

Bei westlichen Winden der Stärke 6 bleiben wir in den nächsten beiden Tagen im Hafen.

Stockholmradio meldet auf UKW Kanal 21 permanent: NW bis W 10 bis 13 m/s, tlw. bis 14 m/s.

Meeno Schrader meldet: SW - W 5, Böen 6 bis 7 Bft. See 1 bis 1,5 m, Regen; Zeit genug, um bei Schauerwetter im nahen, unmittelbar am Fischereihafen gelegenen Fischrestaurant Essen zu gehen und in der Stadt unsere Einkäufe zu erledigen.

In der Folge ist die Insel Hanö unser Ziel. Bei auffrischenden Winden, in Böen 6 erreichendem Westsüdwest machen wir in dem an der Westseite der Insel liegenden Hafen zwischen Heckanker und Kai fest. Ein Risiko, denn die Hafeneinfahrt öffnet sich nach Nordwesten. Das bedeutet insbesondere bei nordwestlichem Wind - unruhiges Liegen, denn dann läuft die See ungehindert in den Hafen. Wir sichern uns mit zusätzlich ausgebrachten Leinen. Die Insel ist allemal einen Besuch wert. Der Weg zu dem auf einer 60 Meter hohen Kuppe thronenden Leuchtturm führt über weite Steinfelder und über eine üppige Natur. Rehe kreuzen zuweilen den Weg, und man begegnet weidenden Schafherden. Der Aufstieg wird belohnt durch einen grandiosen Ausblick auf die südschwedische Inselwelt.

Am nächsten Tag verspricht uns Meeno Schrader westliche Winde der Stärke 3 bis 4, in Böen 4 bis 5. Bei einem Generalkurs von 75 Grad Richtung Karlskrona sind das optimale Bedingungen.

Aber es sind eben nur Versprechungen, wir müssen bei dem vorherrschenden schwachen Wind aus unterschiedlichen Richtungen permanent den Motor zu Hilfe nehmen.

Wir wählen den Schärenweg westlich der Haupteinfahrt von Karlskrona, haben nur eine kurze Wartezeit, bis die Hasslöbron öffnet, und folgen den Hauptfahrwassern, die direkt in den Stadthafen von Karlskrona führen. Wir machen zwischen Auslegern fest, in einem kürzlich neu

konzipierten, komfortablen Hafen mit einer stadtnahen, umfassenden Versorgung.

Bei Nieselregen, schwachem Wind aus unterschiedlichen Richtungen und Nebel bleiben wir in den nächsten beiden Tagen im Hafen. Zeit genug die kostenlosen Waschmaschinen in Anspruch zu nehmen und uns mit Lebensmitteln zu versorgen. Zwischendurch laden schöne Cafés zum Verweilen ein und wir ersteinen zwei neue Thermoskannen von „Stelton“.

Sonntag der 18.06.2017, Meeno Schrader meldet: SW - W3 Böen 4 bis 5, später W 3 bis 4 Böen 5. Wir machen die Leinen los, segeln bei W 4 nur unter Genua durch den Östrafjärden und durch den eng betonten Torhamnjärden, ehe wir den Südlichen Kalmarsund erreichen und zusätzlich das Groß setzen bei SW 4 bis 5. Am frühen Nachmittag dreht der Wind auf WNW 5 bis 6. Wir reffen die Genua. Die unvermittelt einfallenden starken Böen und der grobe Seegang machen uns jetzt zu schaffen.

Nach knapp 11 Stunden und gesegelten 59 Seemeilen machen wir in Kalmar, unserem Zielhafen, im hinteren Teil des Hafenbeckens zwischen Auslegern fest. Am kommenden Tag bleiben wir in Kalmar, Etappenziel und Tor zu den Schären Ostschwedens.

Tradition für uns hier ist das Dagens Menü bei „Mr. & Mss. Hannsons“ und das Kaffeetrinken im „Krusenstiernskagården“, ein weitläufiges, gärtnerisch gestaltetes Areal mit einer Unzahl von verteilt unter Bäumen stehenden Gartenmöbeln. Natürlich schauen wir auch bei „Baltic“ vorbei, um nach Sonderangeboten Ausschau zu halten.

Stockholmradio und Meeno Schrader sagen für die nächsten beiden Tage nordwestliche Winde voraus, danach soll der Wind auf SE drehen. Das würde uns bei einem nördlichen Kurs gut passen.

Deshalb üben wir uns noch zwei weitere Tage in Geduld und nutzen die Hafentage für eine umfassende Versorgung im nahen Supermarkt und für die Ergänzung unseres Dieselvorrates.

Zwischendurch bleibt noch genügend Zeit für Spaziergänge im nahen Kalmarsundsparken mit der Kulisse des beeindruckenden Schlosses, und wir genießen das Flair der lebhaften Stadt.

Die Vorhersagen haben sich nicht bestätigt, der Wind weht nach wie vor aus nördlichen

Richtungen.

Wir machen die Leinen los, Ziel ist im nördlichen Kalmarsund der an der Westküste der Insel Öland liegende Hafen Sandvik. Wir können nur eine Teilstrecke segeln, der von NW auf NNE drehende Wind ist zu schwach. Bei dem vorherrschenden, aus nordöstlicher Richtung wehenden schwachen Wind liegt man in Sandvik optimal in einer schönen, ländlichen Umgebung. Bei starken westlichen Winden sollte man den Hafen meiden, denn bei der sich nach Westen öffnenden Hafeneinfahrt, sorgt erheblicher Schwell für unruhiges Liegen. Der Hafen ist voll, eine internationale Gemeinschaft hat sich hier eingefunden, bestehend aus Schweden, Finnen, Dänen, Engländern, Deutschen und Holländern.

Gleich am folgenden Tag setzen wir mit nördlichem Kurs auf die engen Fahrwasser der ostschwedischen Schären ab. Stockholmradio meldete zuvor Wind aus Ost der Stärke 4 bis 7 m/s.

Nördlich von Kråkelund, querab vom Leuchtturm Soen bergen wir nach 26 gesegelten Seemeilen die Segel. Die geheimnisvolle Insel Blå Jungfrun und das Kernkraftwerk Simpevarp hatten wir immer im Blick.

Wir sind angekommen im Schärengarten Ostschwedens und navigieren durch die engen Fahrwasser, vorbei an bewaldeten Inseln und tiefen Buchten. Nach einem offenen, ungeschützten Fahrwasser erreichen wir den engen, tiefen Sparösund und machen wenig später in Solbergsudde fest. Einer Steganlage des „Westerviks Segelsällskaps“. Für die 46 Seemeilen benötigten wir 10 Stunden.

Wir sahen viele freie Stände bei unserer Ankunft, aber das war ein Trugschluss, denn sie sind alle auf rot gestellt. Kein Mensch war zu sehen. Ein Klubmitglied sah uns die Stege rauf und runter fahren und winkte uns in einen grünen Stand. Er ist heute abgestellt, Gäste zu empfangen und das Hafengeld zu kassieren. Heute ist Freitag, der 23.06.2017, und wir erfahren, dass sich die Klubmitglieder anlässlich des heutigen Mittsommerfestes in einem Naturhafen getroffen haben um zu feiern.

Tags darauf bleiben wir Hafen. Außer uns hat hier noch ein Hamburger Segler festgemacht.

Er begrüßt uns und fragt „Wo soll es dies-



mal hingehen?“ Weil das von vielen Faktoren abhängig ist, sage ich „Mal sehen wie es läuft.“ Er überreicht mir einen Stapel zusammengehefteter DIN A4-Seiten mit der Bemerkung „Hier sind einige interessante Tipps für Finnland.“ Erstaunt stelle ich fest, dass ich der Verfasser dieses Textes bin. Ein Bericht aus dem Jahr 2011, den der VSaW ins Internet gestellt hat. In dem Jahr waren wir in Helsinki und in den Turku-Schären. Lächelnd nimmt er das Schriftgut zurück mit der Bemerkung, den Törn nachsegeln zu wollen.

Es folgen zwei weitere Hafentage mit Regenschauern und starken Böen. Meeno Schrader meldet permanent SW – W 5 Böen 6 bis 7. Es ist der Durchgang eines Tiefs, das nach Finnland abziehen soll. Zwanzig Minuten Fußweg, quer über den nahen Campingplatz, sind es bis zur Bushaltestelle. Eine Direktverbindung nach Västervik. Hier haben wir eine umfassende Versorgung inklusive Tageslunch beim Chinesen und Kaffeetrinken in der Konditorei.

Dienstag, der 27.06.2017, Meeno Schrader meldet: W – NW 3 bis 4 dabei Böen von 5 bis 6.

Wir machen die Leinen los, segeln bei SW 3 – 4 über ein offenes Fahrwasser, ehe wir die inneren Schären erreichen. Wenig später bergen wir die Segel bei immer mehr auf Nord drehendem Starkwind. Am Leuchtfeuer Torró gelangen wir in die Außenschären. Bei NW 6 gegenan und einer groben See nehmen wir viel Wasser über, ehe wir am Leuchtfeuer Sandö

wieder geschütztes Schärenfahrwasser erreichen. In der Südbucht der Insel Häskö machen wir an einer freien, vom Svenska Kryssarklubben ausgelegten SXX – Boje fest. Wir sind Mitglied des Klubs und berechtigt die Bojen zu nutzen. 8 Stunden benötigten wir für die zurückgelegten 41 Seemeilen.

Am folgenden Tag machen wir schon um 05.00 Uhr morgens die Leinen los. Für die nächsten Tage ist stürmischer Wind vorhergesagt. Auch ein Schwede legt zeitgleich ab. Unser Ziel ist der Fischereihafen von Oxelösund. Bei schwachen Winden aus N – NE müssen wir den Motor zu Hilfe nehmen. Durch das gut betonte Schären-Hauptfahrwasser navigierend erreichen wir die enge Lundasundet-Durchfahrt und in der Folge ein offenes, spärlich betontes Außenfahrwasser.

Der bedeutende Handelshafen von Oxelösund ist hier schon von weitem durch die hohen Schornsteine auszumachen. Über das Hauptfahrwasser der Großschifffahrt, querab des Leuchtfeuers Ljungskär, erreichen wir den Fischereihafen und machen hier zwischen Auslegern fest.

Kjell Andersson, „Mister Oxelösund“, ist immer zur Stelle, wenn er uns sieht. Er lebt hier auf seinem Hausboot, ist Hafenmeister und Eigentümer des florierenden Restaurants.

Auch der Schwede, der zeitgleich abgelegt hatte, ist hier eingetroffen.

Dieser Hafen ist nicht nur wegen seiner Atmosphäre die erste Wahl, sondern auch wegen

seiner absoluten Sicherheit. Hier können wir den kommenden stürmischen Tagen beruhigt entgegen sehen.

Tags darauf meldet Stockholmradio auf Kan. 64: NE 11 bis 14 m/s, nachts 13 bis 16 m/s.

Wir machen unseren Trolley klar, beladen ihn mit 3 leeren Kanistern und machen uns auf einen zehn Minuten dauernden Fußweg zu der Bootstankstelle innerhalb des Yachthafens Badhusviken.

Die hier an Pontonstegen mit Heckbojen festgemachten Boote sind bei dem vorherrschenden Starkwind aus Ost einem erheblichen Schwell ausgesetzt. Mit vollen Kanistern fahren wir zurück mit der „Lions-taget“, einer Touristenbummelbahn. Karin hatte sich für heute die Waschmaschine reserviert. Zuvor machen wir Reinschiff. Der Hafen ist übervoll, überwiegend Schweden und Holländer haben hier festgemacht. Auch in den folgenden beiden Tagen bleiben wir bei NE 6 bis 7 im Hafen und nutzen die guten Einkaufsmöglichkeiten im Zentrum Oxelösunds.

Der Tiefausläufer ist durch; bei schwachem Wind aus Nord machen wir die Leinen los, folgen der eng betonten Rinne unmittelbar nördlich des Fischereihafens und erreichen die gut betonten Schärenfahrwasser. Nach den engen Durchfahrten bei Stendörren, Bergö und dem Savösund gelangen wir auf eine Außenstrecke und erreichen mit östlichem Kurs die enge Durchfahrt nördlich von Landsort.

Die idyllische Ankerbucht Soviken ist hier unser Ziel. An einer SXX-Boje im hinteren Teil der Bucht machen wir fest. Freundlicherweise hatte ein Finne gerade losgemacht, der hier offensichtlich übernachtet hatte. In der nach Osten offenen Bucht liegen wir bei schwachem südöstlichem Wind geschützt hinter einem felsigen Ufer bei herrlichem Wetter. Auf der Außenstrecke kam uns eine Unzahl schwedischer Schiffe entgegen. Offensichtlich Stockholmer Segler auf den Weg in die Ferien.

Tags darauf machen wir bei SW 4 die Leinen los und segeln zunächst durch ein betonntes Fahrwasser, ehe wir mit nordöstlichem Kurs über offenes Gewässer die nördl. Untiefentonne Lindholmsgrundet erreichen und auf die Einfahrt des Varsnäs fjärden an der Ostseite der Insel Ornö, absetzen. Ganz am Ende des Fjords machen wir in Brunnsviken an einem Anleger

der kleinen Ornö Varv zwischen Schwimmsteg und Heckboje fest. Fünf Stunden benötigten wir bei leichtem achterlichen bis raumen Wind, nur mit Genua, für die knapp 25 Seemeilen lange Distanz. Zuweilen hatten wir auf den freien Strecken eine Dünung von einem Meter. Wir sind jetzt in den Stockholmer Schären angekommen.

Die kleine Werft hat offensichtlich ihre besten Zeiten hinter sich, alles wirkt etwas desolat. Aber es hat alles einen gewissen Charme. In einem Schuppen gibt es Dinge für den täglichen Bedarf. Ein Anschreibebuch, ein Taschenrechner, eine Wechselgeldbüchse stehen zur Verfügung, um auf Vertrauensbasis seine Einkäufe zu erledigen und anschließend zu dokumentieren.

Wir duschen in einem ehemaligen Privathaus. Eine Badewanne mit Whirlpool ist ebenso vorhanden wie ein Trainingsgerät für die Körperertüchtigung. Nicht zuletzt ist die Umgebung mit Wald, Wiesen und Wanderwegen einen Hafentag wert.

Ziel ist in der Folge der Hafen Malmakvarn, Gästehafen des Svenska Kryssarklubben.

Bis zur Nordhuk der Insel Ornö segeln wir durch ein teilweise enges, gut betonntes Schärenfahrwasser, ehe wir bei NW 4 die weiten, offenen Gewässer des Jungfrufjärden und des Nämddöfjärden erreichen. Nach der Tordurchfahrt zwischen den Leuchttürmen Kofotsgrund und Kofoten bergen wir die Segel, setzen auf die enge Einfahrt des Örsundet ab und laufen direkt den Hafen von Malmakvarn an. Im Hafen herrscht eine drangvolle Enge, wir haben Glück, dass gerade ein Schwede im hinteren Hafenbecken ablegt und wir zwischen Heckboje und Steg festmachen können. Zuvor erfahren wir auf Zuruf, dass die Tiefe ausreicht, denn hier stehen wir mit dem Bug im Schilf und im Handbuch sind nur knappe 2 m angegeben.

Sonniges Wetter am folgenden Hafentag; Karin hatte im nahen Restaurant Brötchen bestellt, die uns zum Frühstück zur Verfügung stehen. Nachdem sich der Hafen geleert hat, gehen wir duschen, denn es sind nur zwei vorhanden. Bei 50 bis 60 Booten war das bisher unmöglich. In einem nahen Wald, an einem Binnengewässer finden wir einen ruhigen Platz, um uns die Haare zu schneiden.

Immer wieder schaltet sich der Landstrom ab, weil einige mit zu hohen Verbrauchern am

Netz sind.

Alles in allem muss man den Hafen nicht anlaufen, zumal in unmittelbarer Nachbarschaft Alternativmöglichkeiten bestehen.

Tags darauf machen wir die Leinen los und segeln bei zunächst schwachem Wind aus südlichen Richtungen, später bei S 3 bis 4 über den weiten Kanholmsfjärden und gelangen in ein enges Schärenlabyrinth. Hier bergen wir die Segel und erreichen wenig später die „Paradisviken“.

Diese herrliche Bucht zwischen den Inseln Idholmen, St.Jolpan und Kålgårdsön ist für viele Schweden der absolute Höhepunkt in der Schärenwelt. Die Skårgårdsstiftelsen, eine zum Teil von freiwilligen Fördermitgliedern gegründete Vereinigung, ist für den Erhalt dieser herrlichen Natur zuständig. Sie haben entlang der Felsen eine Steganlage installiert und einige Heckbojen verankert.

Stromsäulen und Wasserhähne sind ebenfalls vorhanden.

Wir hatten uns aufs ankern eingestellt, wählen aber den bequemeren Weg und machen zwischen einer freien Heckboje und Steg fest. Das Liegen ist hier nicht ganz billig, aber es kommt der Stiftung zugute. Ein herrlicher Fußweg führt durch eine üppige Vegetation auf die andere Seite der autofreien Insel. Hier gibt es einen kleinen Kaufmann, ein Restaurant und einen Fähranleger. Fast ausschließlich Schweden bevölkern die Bucht und genießen wie wir die wunderschöne Natur bei herrlichem Wetter.

Zielhafen ist am folgenden Tag Gräddö. Bei südöstlichem Wind der Stärke 2 bis 3 navigieren wir zunächst ostwärts durch die engen Schären und erreichen querab vom Leuchttfeuer Stenkobbsgrund die offenen Außenschären. Bei aufkommendem östlichem Starkwind gäbe es hier zwischen den kahlen, niedrigen Schären, keinen Schutz. Aber der mäßige Wind aus südlichen Richtungen ist optimal, um hier draußen zu segeln. Nördlich des Leuchtturms Hundskårsknöv passieren wir die Insel Rödlöga, queren wenig später das Hauptfahrwasser der riesigen Finnlandfähren und erreichen Gräddö am Eingang der Norrtäljeviken. Zwischen Heckboje und Steg machen wir nach 33 Seemeilen fest.

Gräddö ist nicht nur ein wichtiger Versorgungshafen, er ist auch Anlaufpunkt für die

Finnen, die hier von den Ålands kommend festmachen. Denn es sind nur wenige Seemeilen bis zur Ålandsee.

In den folgenden beiden Tagen bleiben wir im Hafen, nutzen die guten Einkaufsmöglichkeiten bei ICA und ergänzen unseren Dieselvorrat in der nahen Tankstelle. Karin reserviert sich zwei Waschmaschinen und wir nutzen die ordentlichen sanitären Anlagen für ein ausgiebiges Duschbad.

Der Hafen ist übertoll, überwiegend Finnen haben hier festgemacht. Zum Teil sind sie auf den Weg nach Helsinki.

Wir warten in der Folge den schauerartigen Regen ab, ehe wir gegen Mittag die Leinen losmachen und bei N 2, Richtung Westen durch die Norrtäljeviken segeln, um die Stadt Norrtälje anzulaufen.

Im Innenhafen, direkt am Stadtpark, machen wir zwischen Pfahl und Steg fest.

Zwei Tage verbringen wir in der lohnenswerten Stadt. Open-air-Konzerte im Stadtpark, Cafés und Restaurants im nahen Stadtzentrum, Fußgängerzonen mit hübschen Geschäften in der Altstadt laden zum Verweilen ein. Charakteristikum ist auch die vielerorts dargebotene Straßenkunst. Sehenswert ist das „Norrtälje museum“, zugleich „kunsthall und „Pythagoras industrie museum.“ Alles in allem ein kurzweiliger Aufenthalt und Abwechslung vom normalen Bordleben.

Meeno Schrader meldet NW 2 bis 3, Böen 4 bis 5, nachmittags S 4, Böen 5. Wir machen die Leinen los, segeln Richtung Osten durch die Norrtäljeviken und, nachdem wir Gräddö passiert haben, südwärts bis zum Leuchttfeuer Kapellskär, ehe wir in südwestlicher Richtung unseren Zielhafen Furusund erreichen. Die halbe Strecke mussten wir bei SW 4 bis 5 gegen den Motor zu Hilfe nehmen. Der kleine Hafen liegt direkt am Hauptfahrwasser zu den Ålands und ist dem Schwell der großen Fähren ausgesetzt, die hier allerdings mit verhaltener Kraft fahren. Überwiegend Finnen, die auf dem Weg nach Helsinki sind, haben hier festgemacht. Der hübsche Badeort hat eine schöne Umgebung, bietet gute Versorgungsmöglichkeiten und man hat eine spektakuläre Aussicht auf das vorbeiführende Fahrwasser, auf dem die riesigen Finnlandfähren und Kreuzfahrtschiffe dicht vorbeifahren.

Tags darauf klingen die Vorhersagen Mee-

no Schraders nicht verlockend: S 2, Böen 4 bis 5, Schauer. Wir machen bei schwachem SSW die Leinen los. Auf dem Hauptfahrwasser segelnd bergen wir nach 4 Seemeilen die Segel und nehmen den Motor zu Hilfe, der Wind kommt immer mehr gegenan.

Gegen Mittag zieht ein schweres Gewitter auf und entlädt sich direkt über uns mit schauerartigem Regen und Sturmböen, bei eingeschränkter Sicht. Wir brechen die Fahrt ab und gehen völlig durchnässt in den westlich der Insel Nykvarnsholmen, am Festland gelegenen Werfthafen Nykvarn.

Schon am frühen Morgen machen wir die Leinen los. Ziel ist Wasahamen der zentral gelegene, meist angelaufene Hafen in Stockholm, den wir möglichst bis mittags erreichen wollen. Bei südwestlichen Winden gegenan müssen wir den Motor zu Hilfe nehmen. Nachdem wir Vaxholm passiert haben, erreichen wir das vielbefahrene Hauptfahrwasser nach Stockholm. Nach 22 Seemeilen machen wir um 11.35 Uhr im Innenhafen zwischen Auslegern fest. Viele, überwiegend finnische Yachten kamen uns entgegen, die die Plätze freigemacht hatten. Wir hatten richtig kalkuliert, der Zeitpunkt unserer Ankunft war optimal.

Fünf Hafentage haben wir eingeplant im Venedig des Nordens und genießen bei überwiegend herrlichem Wetter die Atmosphäre in einer der schönsten Städte Europas. Das Stadtzentrum und die Gamla Stan erreichen wir problemlos zu Fuß. Obligatorisch in der Gamla Stan: Kaffeetrinken in „Sundbergs Konditori“ Stockholms ältester Konditorei anno 1785 und mittags Lunch im „Ristorante Paganini“. Pflichtprogramm ist diesmal der Besuch von „Skansen“, das erste Freilichtmuseum der Welt, es wurde 1891 gegründet. Auf einer Fläche von 300.000 m² kann man fünf Jahrhunderte Schwedens durchwandern mit über 150 wieder aufgebauten Häusern und Bauernhöfen, und man trifft auf zahme und wilde nordeuropäische Tiere. Bei „Watzki“ erwerben wir einen neuen Flagstock und eine neue Halterung; beides war unterwegs über Bord gegangen. Eine Ersatzflagge hatten wir noch an Bord. Zum Abschluss genießen wir entspannte Spaziergänge im „Djurgården“.

Bei schwachem Wind aus NW machen wir die Leinen los, überqueren das Hauptfahrwasser und warten, bis die Danviksbron pünktlich

öffnet. Wir folgen dem Fahrwasser bis zur Hammarbyslussen.

Problemlos bei nur 0,5 m Schleusenhub, werden wir geschleust und sind auf dem Weg zum Mälaren, dem kürzesten Rückweg. Nach 26 Seemeilen durch den Mälaren erreichen wir die Schleuse bei Södertälje. Auch hier werden wir problemlos geschleust bei nur 0,5 m Schleusenhub. Im Hafen von Södertälje machen wir fest. Wir nutzen die guten Versorgungsmöglichkeiten und machen nach einem Hafentag die Leinen los.

Südwärts durch den Södrakanalen fahrend gelangen wir in den Brandalsund. Querab der Insel Stora Arkholmen richten wir unseren Kurs gegen Westen, ehe wir unseren Zielhafen Trosa durch eine flache Rinne erreichen. Bei wiederum schwachem Wind mussten wir den Motor zu Hilfe nehmen. In dem übervollen Hafen machen wir als zweites Boot an einer Heckboje fest.

Nach einem Hafentag in dem malerischen Städtchen mit seinen hübschen alten Holzhäusern und Cafés legen wir ab. Dabei haben wir ein wenig Schwierigkeiten, denn wir sitzen auf Schiet, der Hafen ist zum Teil nur 1,80 m tief.

Ziel ist Oxelösund. Wir segeln Richtung Südwesten durch ein Hauptschärenfahrwasser, das sich durch eine Vielzahl von Inseln windet. In Höhe des engen, malerischen Savösunds kommt uns eine Unzahl schwedischer Yachten unter Motor entgegen; sie sind auf dem Heimweg nach Stockholm. Wir haben das Glück, bei achterlichem Wind segeln zu können. Nach knapp 27 Seemeilen machen wir im Fischerihafen von Oxelösund fest.

Nach einem Hafentag, den wir für eine umfassende Versorgung nutzten, machen wir die Leinen los. Kjell ruft uns winkend zu: „I see you in the next year“. Bei schwachem Wind motoren wir zunächst über die Außenschären, ehe wir in das gut betonnte Innenschärenfahrwasser gelangen und die enge Lundsund-Durchfahrt erreichen. Mit westlichem Kurs ist Snedskär, eine Steganlage des Bräviken Segelclubs, unser Ziel. Eine freundliche, diensttuende Clubkameradin empfängt uns und hilft beim Anlegen. Der Club hatte die Insel 1970 gekauft und ausgebaut. Um das Festland zu erreichen, haben sie sich eine handbetriebene Fähre gebaut, mit der man problemlos übersetzen kann.

Nach einem Hafentag in diesem idyllischen Kleinod machen wir die Leinen los. Ziel ist die Südbucht der Insel Håskö. Bei mäßigem Wind aus West segeln wir südwärts durch die engen Schären, müssen später bei auf Süd drehendem Wind den Motor zu Hilfe nehmen und machen wenig später in der Bucht zwischen Heckanker und Steg am Fischereianleger fest.

Nur wenige Seemeilen sind wir am Folgetag unterwegs auf dem Weg nach Harstena. Ziel ist die tiefe Bucht Flisfjärden im Nordosten der Insel. Durch eine nur 3,50 m Breite enge Stelle gelangen wir in eine sich weit öffnende Lagune und machen zwischen Heckanker und einem kahlen Felsen fest. Ein 25 m entfernter Baum dient als Festmacher. Die vielen Schweden hier belegen ihre Vorleinen an Felsnägeln, die sie zuvor mit einem Schlägel in Felsspalten getrieben haben. Ein schöner Waldpfad führt uns am nächsten Tag zu der Siedlung Harstena, einem malerischen Fischerdorf. Einst lebten die Bewohner vom Robbenfang. Auf den umliegenden kahlen Klippen gab es Robben in großer Zahl. Heute gibt es nur noch wenige ständige Bewohner auf der Insel.

Ein kleiner Kaufmann und ein Bäcker sichern die Grundversorgung.

Bei West, später frischem bis starkem Südwest gegenan, navigieren wir tags darauf über die Außenschären, erreichen am Leuchtfeuer Torrö die inneren Schärenfahrwasser und gehen in der Bucht Kårö/Kungshamn vor Anker.

Trübes, regnerisches Wetter bei schwachem SSO sind die Bedingungen am Folgetag auf dem Weg nach Sobergssudde. In einem grünen Stand des Westerviks Segelsällskap (WSS) machen wir zwischen Auslegern fest. Hier befreien wir Ankerkasten und Vorschiff vom Schlick, denn der Ankergrund in der Bucht Kårö bestand aus Mudd. Drei Tage liegen wir hier fest bei zum Teil stürmischem Wind, Gewitter und Regenschauern, ehe wir über den engen Sparörsund bei WSW 4 bis 5 die Außenschären erreichen und in der Folge im Innenschärenbereich in der idyllischen Ankerbucht Stora Vippholmen an einer SXK-Boje festmachen. Einen Teil der Strecke mussten wir unter Motor zurücklegen. Die von Meeno Schrader prognostizierten Böen bis 6 Bft. stimmten, wir machten nur unter Genua bis zu 7,5 kn Fahrt.

Gleich am nächsten Tag machen wir die Leinen los, Ziel ist bei südlichen Winden Os-

karshamn.

Durch ein eng betontes Fahrwasser erreichen wir am Ausgang der Schären das Leuchtfeuer Soen, ändern unseren Kurs und navigieren querab des Kernkraftwerks Simpevarp durch ein sehr enges, dicht betontes Schärenfahrwasser. An der Bake Hommeskär folgen wir dem betonten, nach Oskarshamn führenden Fahrwasser. Im Stadthafen machen wir zwischen Heckboje und Steg fest. Nur eine Teilstrecke war segelbar.

An der gegenüberliegenden Fischereipier hat Arved Fuchs mit seiner „Dagmar Aaen“ festgemacht. Er ist aus Kalmar gekommen und auf dem Weg nach Gotland. Mit an Bord sind Mitsegler, die er ausgebildet. Arved Fuchs hat den aus Eiche, 1931 im dänischen Ebjerg gebauten Haikutter, 1988 gekauft. Aber warum heißt dieser Schiffstyp Haikutter? „Diese Bezeichnung begründet sich in der Tatsache, dass dieser Nordseekutter wegen seiner Seetüchtigkeit noch bei schwerstem Wetter im Nordatlantik fischte, wenn andere bereits abdrehen und aufgaben“ erklärt mir Arved Fuchs. „Damit hatte er eine größere Fangquote und machte einem gefräßigen Hai gleich, anderen die Beute streitig.“ Bei den regelmäßigen, extremen Expeditionstörns des Berufsabenteurers in die Hohen Breiten und via Feuerland in die Antarktis konnte der Kutter seine enorme Seetüchtigkeit immer wieder unter Beweis stellen.

Nach zwei Hafentagen ist Kalmar unser Ziel. Bei schwachem Wind aus SSE gegenan, müssen wir im nördlichen Kalmarsund über die gesamten 47 Seemeilen den Motor zu Hilfe nehmen und machen nach 8,5 Stunden zwischen Heckboje und Kai fest. Der Hafen ist übervoll, das zurzeit stattfindende Stadtfest hat eine Unzahl von Motorbooten angelockt, damit waren freie Liegeplätze eine Rarität.

Nach zwei unterhaltsamen Hafentagen machen wir die Leinen los und erreichen nach 6 Stunden Kristianopel, unseren Zielhafen im südlichen Kalmarsund. Bei W 3 bis 4 war es ein herrlicher Segeltag. Stockholmradios hatte den Wind exakt vorhergesagt.

Meeno Schrader meldet um 07.05 Uhr: SE 3 bis 4 dabei Böen von 4 bis 5, wolkenlos.

Gleich nach dem Wetterbericht legen wir ab, erreichen die Einfahrt zum Torhamnfjärden, folgen der eng betonten Rinne bis zum Östrafjärden und setzen auf die Einfahrt unse-



res Zielhafens Karlskrona ab. Nach 30 Seemeilen machen wir im Stadthafen zwischen Auslegern fest.

Nur eine Teilstrecke war segelbar.

Am folgenden Hafentag hat sich Karin für 16.00 bis 18.00 Uhr zwei Waschmaschinen reserviert, die hier kostenlos sind. Zuvor waren wir in der Kantine des Marinemuseums essen. Neben uns hat eine junge finnische Familie festgemacht. Sie haben eine 3-monatige Auszeit genommen, waren in Norwegen, Deutschland und Dänemark und sind jetzt auf Heimatakturs nach Turku, ihrer Heimatstadt.

Bei schwachem Wind legen wir schon um 06.00 Uhr morgens ab, um die erste Brückenöffnung der Hasselönbron um 08.00 Uhr zu schaffen. Knapp 8 Seemeilen ist die Distanz durch die Schären bis dorthin. Wir schaffen das mit verhaltener Fahrt und setzen, nachdem wir die Schären achteraus haben, auf unseren Zielhafen Hällevik ab. 8 Stunden brauchen wir für die 40 Seemeilen lange Strecke und machen zwischen Auslegern fest. Wir mussten die gesamte Strecke unter Motor zurücklegen.

Wir hatten uns schon auf einen Hafentag eingestellt. Aber als der Wind am frühen Vormittag von Südwest auf Süd dreht, machen wir die Leinen los und segeln bei S 3 bis 4 hoch am

Wind. Ziel ist die alte Hansestadt Århus. Schon von weitem sind die beiden markanten Molenköpfe auszumachen.

Wir halten uns bei der Ansteuerung wegen der vielen Untiefen genau ans betonnte Fahrwasser, bergen die Segel und folgen dem Flusslauf. Die Strömung kann hier beachtliche 2 kn betragen, die es beim Anlegen zu beachten gilt. Auf der Backbordseite des Flusses machen wir in einem grünen Stand des CSS-Segelclubs fest.

In den folgenden beiden Hafentagen folgen wir einem 1,5 km langen Fußweg durch einen dichten Wald und gelangen zu einem Sandstrand mit einer weiten Sicht auf die Hanöbucht. Auch der stimmungsvolle Marktplatz mit der aus dem 12. Jahrhundert stammenden Maria-Kirche verdient unsere Aufmerksamkeit, neben Einkäufen im ICA-Supermarkt.

In der Folge ist Simrishamn unser Ziel. Bei schwachem Wind aus SW, machen wir nach knapp 30 Seemeilen zwischen Auslegern fest. Der von Meeno Schrader versprochene Westwind hatte sich nicht bestätigt.

Nach einem Hafentag mit Schauer- und Gewitterböen, machen wir die Leinen los und erreichen Ystad, unseren Zielhafen wiederum bei schwachem Wind.

Zwei stürmische Hafentage mit Regen verbringen wir hier. Wir werden auf unser Nachbarschiff, einer Oyster 43 eingeladen. Das schottische Eignerpaar ist von Schottland über Thyborøn in den Limfjord gesegelt und gelangte am Ostausgang des Fjords über den Hafen Hals ins Kattegat. In der Folge segelten sie über Schweden und Finnland nach St. Petersburg. Ein Kanadier gesellt sich dazu, auch er ist in St.Petersburg gewesen. Sein Schiff ist aus extra dickem Stahl gebaut für Reviere mit starkem Eisgang. Er kommt aus Nordkanada, sein Revier ist die Hudson Bay. Der Schotte geht im dänischen Augustenborg ins Winterlager, der Kanadier auf Fehmarn.

Ein unterhaltsamer Tag, der unsere Englischkenntnisse fordert.

Tags darauf legen wir ab, navigieren Richtung Westen an der südschwedischen Küste entlang, lassen Trelleborg an Steuerbord, erreichen den Falsterbokanal und gehen nach Brückenöffnung in den Hafen von Höllviken - einem Anleger des Falsterbokanales Båtklubbs.

Nach einem Hafentag navigieren wir nordwärts durch eine betonnte Rinne, ehe wir mit nordwestlichem Kurs den Øresund überqueren und in Kastrop/Kopenhagen, unserem Zielhafen, in einem grünen Stand zwischen Pfahl und Steg festmachen. Noch am selben Tag fahren wir mit der Metro nach Kopenhagen und verbringen in der Metropole mit seiner dichten Atmosphäre einen wunderschönen Tag bei herrlichem Wetter. Den folgenden Tag bleiben wir im Hafen. Die Großschifffahrt fährt hier dem Øresund folgend in Sichtweite vorbei, ein guter Yachtausrüster offeriert die neuesten Beschläge und die Umgebung lädt zu Spaziergängen ein.

Am Folgetag machen wir die Leinen los. Meeno Schrader meldet: N – NE 1 bis 2, Böen 4 bis 5, etwas Sprühregen, später NE – E 3, Böen 5, etwas Regen. Wir müssen zunächst den Motor zu Hilfe nehmen. In Höhe Stevns Klint sind wir im Begriff auf Rødvig abzusetzen, da kommt Wind von Ost auf. Zunächst schwach, später auf NE 4 zunehmend, so dass wir auf Møns Klint absetzen und Klintholm erreichen. Aus anfänglichem Motoren entwickelte sich ein herrlicher Segeltag. Am folgenden Hafentag ist es trübe, vereinzelte Regenschauer, schwacher Wind aus unterschiedlichen Richtungen, am Nachmittag Wolkenlücken, die Sonne lässt sich

blicken und lädt zu Strandspaziergängen ein.

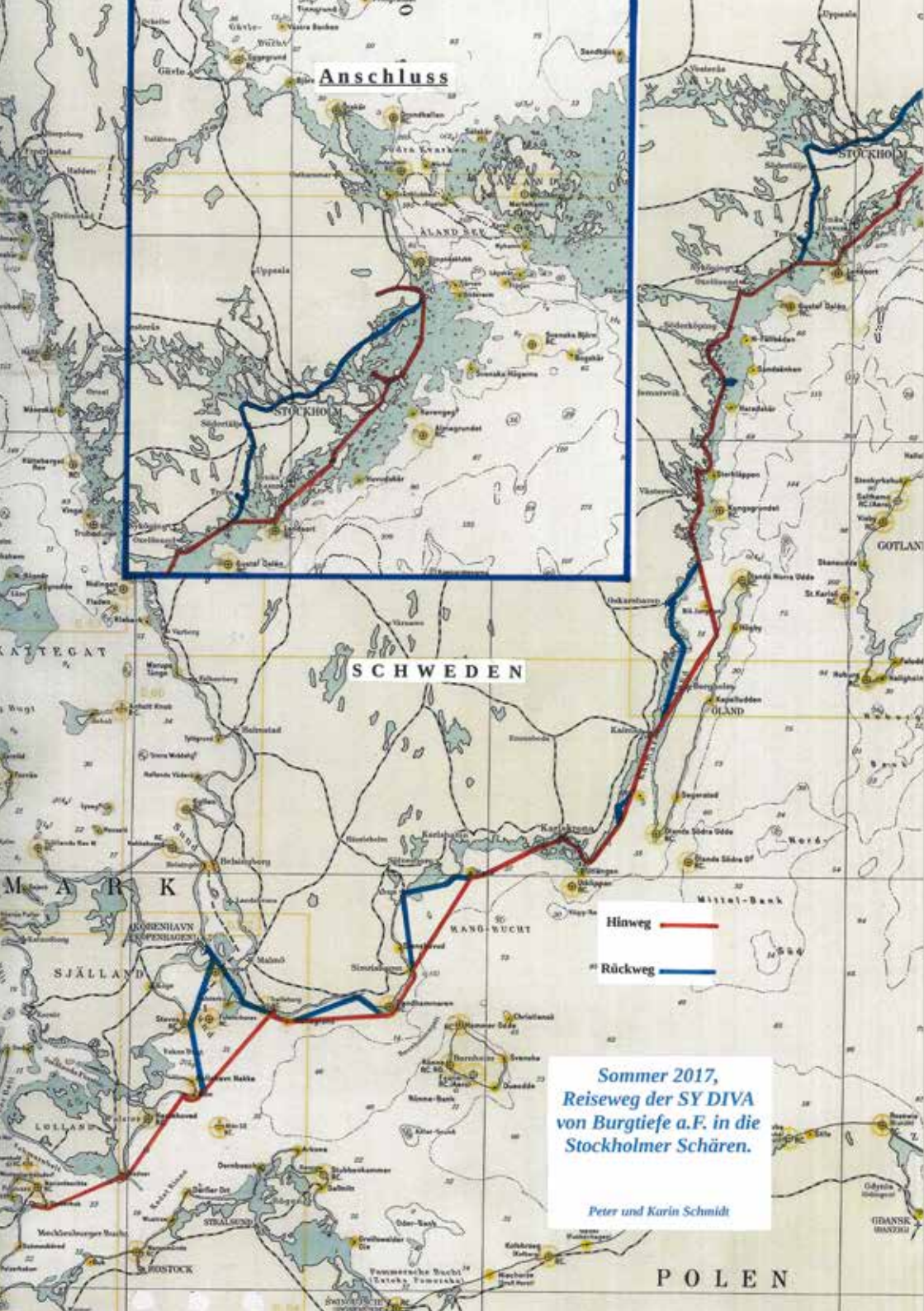
Tags darauf legen wir ab, setzen im Fischereihafen die Segel und segeln zunächst bei WNW 3 bis 4 mit einem Schrick im Segel, ehe wir später bei WSW 2 hoch am Wind das Gedser Rev erreichen.

Wir bergen die Segel und setzen von der roten Tonne auf das Leuchtfeuer Rødsand Rende Süd ab, folgen dann dem betonnten Hauptfahrwasser zum Fährhafen und erreichen über die betonnte Rødsandrinne unseren Zielhafen Gedser.

Bei schwachem Wind bleiben wir am nächsten Tag im Hafen. DP 07 meldet N – NW 3 abnehmend, Schauer- und Gewitterböen, Nebelfelder. In Kiel ist bereits Nebel.

Bei wiederum schwachem Wind aus westlichen Richtungen machen wir am nächsten Tag die Leinen los, folgen dem betonnten Rødsandfahrwasser und dem Hauptfahrwasser der Fähren, ehe wir querab vom Leuchtfeuer Rødsand Rende Süd auf Fehmarn absetzen. Wir queren den Kiel-Ostsee-Weg bei lebhaftem Schiffsverkehr in beiden Richtungen, mehrmals müssen wir ausweichen und sind froh gute Sichtverhältnisse zu haben. Am Leuchtturm





Anschluss

SCHWEDEN

Hinweg

Rückweg

*Sommer 2017,
Reiseweg der SY DIVA
von Burgtiefe a.F. in die
Stockholmer Schären.*

Peter und Karin Schmidt

POLEN

Staberhuk haben wir die Fehmarnsundbrücke voraus und sind wenig später in der betonnten Rinne, die in den Yachthafen Burgtiefe führt. In einem grünen Stand machen wir zwischen Pfahl und Steg fest.

Heute ist der 03.09.2017, wir sind nach 98 Tagen in unserem Heimathafen angekommen. Im Kielwasser der DIVA liegen nunmehr 1248 Seemeilen. 42 Fahrt – und 56 Hafentage waren es insgesamt.

Fazit

Auf dem Hinweg nach Norden hatten wir eine hervorragende Segelbilanz, von der wir auf dem Rückweg zehrten. Aber das ist eigentlich in jeder Saison das gleiche. Auf dem Weg zurück sind südwestliche Winde vorherrschend, die einem das Leben schwer machen.

Die schönste Jahreszeit ist wie immer das Frühjahr. Lange Tage, kurze Nächte, leere Ankerplätze und Häfen. Da nimmt man das kühlere Wetter gern in Kauf.

Auf halber Strecke war die Windlupe ausgefallen. Das hatte zur Folge, dass ich fortan über Stunden konzentriert die Windfäden des Vorsegels im Visier haben musste, um das Segel richtig einzustellen.

Immer wieder ist es bemerkenswert, dass man Segler trifft, die ausschließlich mit dem Plotter arbeiten. Alles ganz easy, das kleine Display immer im Blick muss man nur darauf achten, dass sich der Cursor permanent auf den eingetragenen Linien befindet. Wozu dann noch Seekarten, Kurse eintragen ist Vergangenheit. Der Kompass, einst wichtigstes Gerät der Navigation, ist nur noch Dekoration.

Übrigens, beim Mini-Transat sind Kartplotter verboten, lediglich die Benutzung eines GPS ist gestattet, als zusätzliches Hilfsmittel für die genaue Positionsbestimmung des Schiffsortes.

Es ist nach wie vor außerordentlich zufriedenstellend, den skandinavischen Sommer mit seiner herrlichen Natur und seiner ganzen Vielfalt auf dem Schiff zu erleben. Dazu gehören auch die vielen Kontakte zu Seglern anderer Nationen.

Reiseweg der SY DIVA 2017:

Burgtiefe – Gedser – Klintholm – Gislövsälage -
Simrishamn – Hanö – Karlskrona – Kalmar -Sandvik-
Solbergsudde/Westerviks Segelsällskap(WSS) -
Håskö/Ankerbucht – Oxelösund/Fischereihafen -
Soviken/Ankerbucht -Ornö Brunnsviken -Malmakvarn
Paradisviken/Ankerbucht – Gräddö – Norrtälje -
Furusund – Nykvarn – Stockholm/Wasahamnen -
Södertälje – Trosa – Oxelösund/Fischereihafen -
Snedskär/Bråvikens Segelsällskap Uthamn – Håskö/
Fischereianleger – Harstena Flisfjärden/Ankerbucht -
Kårö/Ankerbucht – Solbergsudde/Westerviks Segel-
sällskap(WSS) – Stora Vippholmen/Ankerbucht -
Oskarshamn Stadthafen – Kalmar – Kristianopel -
Karlskrona – Hällevik – Åhus Clubhafen(CSS) -
Simrishamn – Ystad – Höllviken Falsterbokanals
Båtklubb – Kopenhagen/Kastrup – Klintholm -
Gedser – Burgtiefe.



„Miteinander.“



„Mitprofitieren.“



„Miterleben.“

Mit Vergnügen!
Als Mitglied der
Berliner Volksbank.

Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

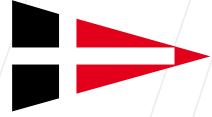
Werden Sie Mitglied!

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



Kooperationstraining mit anschließender Regatta Palamós/Spanien

Bei leider nicht so sommerlichen Temperaturen (0-5°C), aber glücklicherweise wärmerem Wasser absolvierten vom 9. bis 14. Februar 2018 die VSaW Opti-Segler **Catharina Schaaff, Eva Schäfer-Rodriguez, Eva Wiese, Johann Emmer, Lenny Schulze und Claas Hoermann** mit unseren Rostocker Freunden Juli, Fiene, Carl, Franz, Malte, Max, Erik und Jesse ein Auftakt- bzw. Kooperationstraining in Palamós nordöstlich von Barcelona in Vorbereitung auf die 29. Internationale Palamós Optimisten Trophy 2018.

Die betreuenden Trainer vor Ort waren **Jonas Kaminski-Reith** und Uwe Ochmann aus Rostock.

Ein Riesensfeld von 551 Teilnehmern aus der ganzen Welt, eingeteilt in 5 Startgruppen, segelte dann in der Trophy mit. Am ersten Wettfahrttag schaffte bei leichten Winden bis zu 9kn nur eine Wettfahrt. Allerdings hatten sich im Vergleich zu der vorangegangenen Trainingswoche die Lufttemperaturen deutlich in den warmen Bereich verändert, was sicher nicht nur die Teilnehmer erfreute ...

Auch an den beiden Folgetagen wehte der Wind eher schwach; nur zwei der 5 Gruppen konnten ihre Rennen zu Ende bringen. Erst am Schlußtag konnte das Programm soweit erfüllt werden, dass wenigstens alle Gruppen insgesamt 3 Rennen in die Wertung bekamen.

Beste VSaWer in diesem Mammutfeld wurde **Johann Emmer**, der den 60. Platz belegte.



VSaW-Laser

Training in Zinnwald/Sachsen

Ümit Bekis



Das Konditionstraining des VSaW-Laser-Teams Ende Februar in Zinnwald/Sachsen ist inzwischen zur festen Tradition geworden. Die Sportler versuchen sich nicht nur mental und physisch in dem an der Grenze zu Tschechien gelegenen Skiort auf die kommende Segelsaison vorzubereiten, sondern auch mit viel Spaß. Inzwischen hat sich das vom VSaW-Laser-Trainer **Mike Zok** organisierte Ski-Langlauf-Wochenende wohl herumgesprochen, denn neben den **WANNESEATEN** nahmen

diesmal auch mehrere Sportler vom Potsdamer Yachtclub (PYC) daran teil. Mike Zok hatte insgesamt 11 Jungs und ein Mädchen dabei.

Der erste Tag fing gleich sehr sonnig an, freilich sehr kalt. Manche sprachen von gefühlten -26 Grad. Allerdings, vielleicht auch wegen der Kälte, waren die Skibedingungen dieses Jahr viel besser als vergangenes Jahr. Laut Trainer Mike lag die Schneehöhe bei stolzen 60 cm. Das versprach Spaß. Den hatten sie auch. Am ersten Tag begaben sich die Sportler auf die tschechische Seite, wo sie in einer Gastherberge zu Mittag aßen und eine kurze Rast machten. Danach ging es wieder zurück nach Zinnwald. Viele fielen nach dem Abendessen nur einfach ins Bett.

Am zweiten Tag ging es nach dem Frühstück gleich wieder raus. Bis zum frühen Nachmittag brettete die Gruppe mit den beiden Betreuern wieder über die Loipen. Danach fielen sie erschöpft in die Busse – mit der Gewissheit, ein schönes Wochenende verbracht zu haben.

Nächstes Jahr ist sicherlich wieder Langlauf in Zinnwald angesagt, und sicherlich werden wieder viele dabei sein.



28. International Eurolymp Sailing Week Athen/Griechenland

Vom 2. bis 8. März 2018 ist Athen Schauplatz der 28. Auflage dieser international stark besetzten Regatta gewesen; 17 Klassen waren dabei insgesamt am Start.

Mewes Wieduwild, der zum Ende der letztjährigen Saison aus dem Opti in den Laser 4.7 umgestiegen ist, nutzte diese Regatta zur Vorbereitung auf die im April in Patras/Griechenland stattfindende Europameisterschaft der Laser 4.7.

Nach fünf von geplanten acht Wettfahrten belegte Mewes den dritten Platz



Fischereihafenregatta 2018 Bremerhaven



WANNSEATEN

Da einige Sportler der Opti A Gruppe noch Punkte für die EM/WM Ausscheidung sammeln wollten, entschied sich Trainer **Jonas Kaminski-Reith**, mit ‚seinen‘ WANNSEATEN trotz der Wettervorhersage Mitte März zur Fischereihafenregatta in Bremerhaven zu fahren.

Da am Samstag neben den -3 Grad auch in den Bøen bis zu 33 Knoten Wind über den Fischereihafen zogen, entschloss sich die Wettfahrtleitung, alle Wettfahrten für Samstag abzusagen. Dafür stellte der ausrichtende Verein allen Kindern, Trainern und Eltern Freikarten für das Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven zur Verfügung, welches auch am Nachmittag besichtigt wurde. Tolles Erlebnis ...

Am Sonntag lagen die Temperaturen zwar immer noch unter 0 Grad, der Wind hatte aber etwas nachgelassen. Die Wettfahrtleitung hoffte, dass die Sonne die Temperatur weiter nach oben bringen würde und beschloss nach einer einstündigen Startverschiebung, für drei kurze Rennen die Kinder auf das Wasser zu schicken. Doch der Wind machte den Kindern das Segeln schwer; von den rund 25 Teilnehmern, die aufs Wasser gegangen sind, konnten nur 14 die 1. Wettfahrt beenden. Weitere Starts erfolgten nicht.

Von den WANNSEATEN segelte nur **Johann Emmer** die Wettfahrt zu Ende und belegte den 5. Platz.

Ostertrainingslager der WANNSEEATEN und die ersten Regatten in Slowenien

Ümit Bekis

Inzwischen können wir auf acht Jahre auf VSaW-Trainingslager in Slowenien zurückblicken.

Die diesjährige Auflage wurde dankenswerterweise von der **WANNSEEATEN-Stiftung Berlin** großzügig unterstützt.

Das erste Trainingslager fand in der historischen Stadt Piran statt. Schnell merkten jedoch alle, dass diese Location aus verschiedenen Gründen wenig für Segeltrainingslager geeignet ist. Mit dem Badeort Izola, etwas weiter westlich im kleinen Adria-Land gelegen, wurde schnell ein guter Ort für den Auftakt zur Segelsaison gefunden. Die Hotel-Anlage San Simon bietet alles, was die Sportler brauchen: Gute Unterkünfte, Essen für viele Leute und vor allem den Zugang zum Meer direkt vor der Tür.

Am ersten Tag hieß es wie immer – ankommen und sortieren. Der zweite Tag wird bereits für erste Trainingseinheiten genutzt, aber auch für zahlreiche notwendige Reparaturen, die erst dort festgestellt werden. So war das auch diesmal. Aber ab dem dritten Tag heißt es dann: Leinen los! Da wurde trainiert, denn auf die Sportler warteten über die Osterfeiertage zwei Regatten.

Die Bedingungen an den ersten beiden Regattatagen waren hart. Viele kämpften mit dem vielen Wind; für andere wiederum machte das alles keine Probleme, sie meisterten die Verhältnisse mit Bravour.

Am dritten und letzten Tag der Regatten in Izola und Portorož zeigte sich der Wind dann von seiner sehr zahmen Seite, was einen Vorteil für Leichtwindsegler bedeutete.

Beim „Spring-Cup“ in Izola kam Laser-Radial-Segler **Can Bekis** auf einen sehr guten 12. Platz bei 62 Teilnehmern. Der WANNSEEAT konnte seinen Platz als bester Deutscher zum Schluss leider nicht mehr halten. Ihm folgte auf Rang 29 **Sebastian Frisch**.

In der 420er-Klasse belegte das Team **Tom Voigt/Sven Schneider** einen hervorragenden 14. Platz bei 66 Teilnehmern. Das Doppel **Jean-Ali Franke/Bela von Roëll** kam auf Platz 31.

Bei der „Easter-Regatta“ der Optis in Portorož herrschten ähnliche Segelbedingungen wie in Izola. WANNSEEATIN **Klara Pape** kam auf Platz 42; bei 371 angekommenen Teilnehmern ist das eine höchst beachtliche Leistung. **Lenny Schulze** folgte ihr auf Platz 122.



Opti Gardasee Meeting Riva del Garda/Italien

Monster-Startfelder mit weit über 1200 Teilnehmern teilten sich zu Ostern den nördlichen Gardasee.

Die ORA wehte nicht in der gewohnten Stärke, was aber vielleicht für den einen oder die andere nicht unbedingt von Nachteil war – schließlich stehen alle noch am Anfang der Saison.

Trotz des gemeinsamen Trainingslagers in Slowenien waren einige WANNSEETEN nach Italien gefahren.

Bei den Junioren erreichte **Catharina Schaaff** als Beste Platz 20. Damit war sie drittbestes Mädchen.

Bester bei den Cadetti wurde der erst neun-jährige **Loris Auracher**; er segelte auf Platz 36.



Elena Girolai©FV Riva



Laser 4.7 European Youth Championships & Trophy 2018 Patras / Griechenland

In der 2. Aprilwoche fand die früher erwähnte Euro in Patras/Griechenland statt. Von den ausgeschriebenen 12 Wettfahrten wurden leider nur vier Qualifikations- und drei Finalwettfahrten gesegelt.

Der Wind zeigte sich in dieser Woche von seiner gesamten Bandbreite und verlangte von den Seglern viel ab. Am Schlußtag konnten wegen zu starken Winds keine Rennen mehr gestartet werden.

Damit beendete **Mewes Wieduwild** diese EM, bei der im Feld der Boys 200 Teilnehmer angetreten waren, auf dem 22. Platz. Das ist stark ...

WANNSEETEN



© Thom Touw

Jugendwettfahrten beim Berliner Yacht-Club

Bei den Jugendwettfahrten des BYC am Wochenende 14. und 15. April 2018 war der VSaW erfolgreich vertreten.

Julia Büsselberg gewann nach 3 Wettfahrten (2-1-1) in der Klasse Laser Radial (23 gestartete Boote).

Bei den 420er waren **Tom Lukas Voigt** und **Sven Schneider** mit 4 Punkten nach 4 Wettfahrten erfolgreich.

Am Samstag konnten die 420er bei blauem Himmel und böigen Winden 4 Wettfahrten segeln, während die Laser nur 3 Wettfahrten schafften.

Am Sonntag hieß es mangels Wind zunächst Warten an Land. Nach dem Einsetzen des Windes gegen 12:15 h ging es dann doch noch auf das Wasser, wo dann die erste Wettfahrt abgebrochen wurde, so dass am Ende für alle Bootsklassen keine Wettfahrt mehr zustande kam.



FIRMENICH
YACHTVERSICHERUNGEN

T. 030.315 988-3010
firmenich-yacht.de



Eine Länge voraus.



WANNESEATEN

Opti WM-/EM-Ausscheidungen Kunststoff Cup 2018

Mit der Vermessung begann am letzten April-Wochenende in Warnemünde die Ausscheidungsregatta für die internationalen Meisterschaften (WM, EM, ETR) der IODA – das ist der OPTI Weltverband – und für den vom Deutschen und Französischen Segler-Verband organisierten Deutsch-Französischen Jugendaustausch.

In Warnemünde dabei zu sein, damit zu den besten 80 deutschen Opti-Seglern (vom VSaW nahmen teil: **Catharina Schaaff, Eva Schäfer Rodriguez, Klara Pape und Johann Emmer** – betreut von Trainer **Jonas Kaminski-Reith**) zu zählen – das war EIN Ziel. Das ZWEITE Ziel der 80 Starter: Eines der 22 Tickets zu gewinnen - für:

1. Weltmeisterschaft in Limassol/Zypern: 5 Startplätze für Deutschland
2. Europameisterschaft in Scheveningen/Holland: 7 Startplätze (4 Jungen/3 Mädchen oder 4 Mädchen/3 Jungen)

3. Optimist European Team Racing Ledrosee/Italien: 4 Startplätze (2 Jungen/2 Mädchen ; Vorrecht Segler des EM-Teams 2018)

4. Deutsch-Französische Seglerbegegnung: 10 Startplätze (5 Jungen, 5 Mädchen)

Hier eine Zusammenfassung der Ereignisse aus der Sicht von Catharina Schaaff:

„Tag 1:

Nachdem wir 2 Stunden an Land auf Wind gewartet hatten, sind wir rausgefahren, um es mal zu probieren. Aufgrund des mangelnden Windes und der vielen Dreher, die eine faire Wettfahrt unmöglich machten, brach die Wettfahrtleitung nach einigen Versuchen den Tag ab und verlegte auf den nächsten Tag.

Tag 2:

Ähnliche Wetterbedingungen: Wenig Wind

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



www.michas-bahnhof.de

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



und Sonne. Die Wettfahrtleitung wartete wieder einige Zeit an Land, aber als sich der Wind dann durchsetzte, konnte die Wettfahrtleitung 4 gute Rennen segeln lassen.

Tag 3:

Von den eigentlich angesagten 15-20 Knoten bekamen die Segler nichts zu spüren, die 5. Wettfahrt konnte noch bei bis zu 10 Knoten durchgeführt werden, aber bei der 6. Wettfahrt ist der Wind dann komplett eingeschlafen, weshalb wurde die Wettfahrt auch annulliert wurde.

Tag 4:

Die Windprognose setzte den schwereren Opti-Kindern ein Lächeln ins Gesicht, 20-30 Knoten, endlich mal nicht nur Leichtgewichtswind. Nach einer halben Stunde Startverschiebung an Land ging es dann raus. Das Feld zog sich während des Rennens sehr auseinander,

sodass die ersten schon im Ziel waren, während die letzten noch auf der zweiten Kreuz waren. Da diese das Zeitlimit nicht schafften, wurden sie kurze Zeit später von der Wettfahrtleitung rein geschickt.“

Das Ergebnis der Tage von Warnemünde:

Catharina wurde 4. und qualifizierte sich zur WM auf Zypern.

Johann wurde 16. und qualifizierte sich zusammen mit Eva, die auf Platz 28 kam, zum Deutsch-Französischen Jugendwerk in Martigues, Frankreich

Opti-Cup 2018

Scharmützelsee

Toller Wind und super Wetter am ersten Mai-Wochenende.

Am Scharmützelsee waren die Optis ak-

tiv. **Jonas Kaminski-Reith** war mit einigen der A-Gruppe dort und kann ein tolles Ergebnis vermelden:

Johann Emmer segelte bei 6 Wettfahrten vier Mal als Erster über die Ziellinie und gewann damit den Opti-Cup überlegen.

Eva Wiese belegte auch einen Platz unter den Top 10; sie wurde Sechste.



17. Ancora Cup der Optis

Neustädter Bucht/Ostsee

Ein Teil der Opti-B-Segler sind mit Betreuer Peter Pape erfolgreich bei traumhaften Bedingungen in der Neustädter Bucht beim 17. Ancora Cup des gastgebenden Neustädter Seglervereins – ebenfalls am ersten Mai-Wochenende gestartet.

Bei insgesamt 50 Opti-B Startern erreichten

Nino von Roëll: 8. Platz
Emma Pape: 18. Platz
Dion von Roëll: 22. Platz
Jonas Hölzle: 33. Platz



Laser 4.7 Tack-Pokal Steinhuder Meer

Mewes Wieduwild ist – auch am ersten Mai-Wochenende – diese Laser 4.7 Regatta beim Hannoverschen Yacht-Club auf dem Steinhuder Meer mitgefahren.

Bei gutem aber sehr drehendem Ostwind wurden 5 Wettfahrten gesegelt; dazu gab es ‚Sonne satt‘.

Mit 2 ersten und 2 zweiten Plätzen sowie einem 5. Platz, der als Streicher fungieren konnte, hat Mewes die Regatta ziemlich überlegen für sich entschieden.



Dutch Youth Regatta Workum/Holland

In Westfriesland ist diese Regatta zuhause. Neben vielen anderen Klassen sind auch die Optis dabei. In einem riesigen Feld war **Catharina Schaaff** meist vorn zu finden, allerdings warf sie eine „Black Flag“-Disqualifikation und ein weiterer Ausrutscher insgesamt auf den 39. Platz zurück.



Franke Ingenieure & Immobilien

Statik Planung Bauleitung Gutachten
Gebäudemanagement

Hohenzollerndamm 152 14199 Berlin

Tel: +49 (0)30 501 542 -92 Fax: +49 (0)30 501 542 -93

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

15. Opti-Cup Plau am See

Über Himmelfahrt war unser Trainer **Jonas Kaminski-Reith** mit den Opti As in Plau am See.

Sie waren bereits Mittwochabend angereist, um am Donnerstag und Freitag auf dem Plauer See für die Regatta zu trainieren.

Am Samstag begann der Plauer Opti Cup und bei guten Bedingungen konnten sich 6 WANNSEATEN in 3 Rennen mit 123 Startern für das Goldfleet qualifizieren.

In dieser Gruppe wurden am Sonntag nochmal 3 Wettfahrten absolviert.

Johann Emmer konnte sich souverän mit vier ersten Plätzen den Gesamtsieg sichern.

Zweitbesten WANNSEAT wurde **Lenny Schulze** auf dem 26. Platz.



Opti-Pfingst-Festival 2018



Über Pfingsten bestimmen die Optis jedes Jahr das Regattageschehen auf dem Wannsee. VSaW und PYC sind Veranstalter des Festivals; Ausrichter für die B-Gruppe war unser Verein; die A-Gruppe segelte beim PYC.

Bei herrlichem Sommerwetter gab **Svearika Oeverdick** am Pfingstsonntag ihr Debut als Wettfahrtsleiterin bei den Bs. Gemeinsam mit **Carolin Schaaff**, **Meret Ginten** und **Ann Zoë Riethmeister** (BYC) führte sie die Regatta über 91 Teilnehmer.

Zunächst musste sie aber das Ankündigungssignal um 2 Stunden verschieben, weil der Wind sich noch nicht so recht zeigte. Dann aber ging es los. 2 Wettfahrten segelten die Teilnehmer bis ins Ziel; eine 3. Wettfahrt wurde abgebrochen, weil der Wind dann wieder nicht so wollte wie er sollte. Diese Wettfahrt wurde am Sonntag nachgeholt, und weitere zwei konnten bei allerbesten Bedingungen beendet werden.

Den Wanderpreis hat **Ruben Beerhues** (PYC) gewonnen; Zweiter wurde **Winston Liesebach** (PSB 24) vor dem besten WANNSEATEN **Nino von Roëll**.

Die A-Gruppe segelte noch am Pfingstmontag ihre letzten Rennen; insgesamt waren es acht.

Überragend hier unser **Johann Emmer**, der mit 24 Punkten Vorsprung den Wanderpreis gewonnen hat.

Klara Pape wurde Zehnte und der 9-jährige **Loris Auracher** belegte den 22. Platz unter den 59 Teilnehmern.





Zwei Jubiläumsumhren von ASKANIA



Modell „Verein Seglerhaus am Wannsee - klein“ Limitierte Gesamtauflage von 150 Stück

WERK:	Kaliber ASKANIA 2062, Automatik, 21 Rubine, Gangreserve mind. 40 Stunden
FUNKTIONEN:	Stunden, Minuten, Sekunden, Datum
GEHÄUSE:	Edelstahl, perlgestrahlt, Ø 39 mm, Saphirglas, verschraubte Krone, 10 bar
BAND:	hochwertiges Lederband (variabel), Kautschukband oder Edelstahlband (Milanaise)
ZUBEHÖR:	hochwertige Uhrenbox mit Gravur
PREIS:	1.250,- Euro



Modell „Verein Seglerhaus am Wannsee - groß“ Limitierte Gesamtauflage von 150 Stück

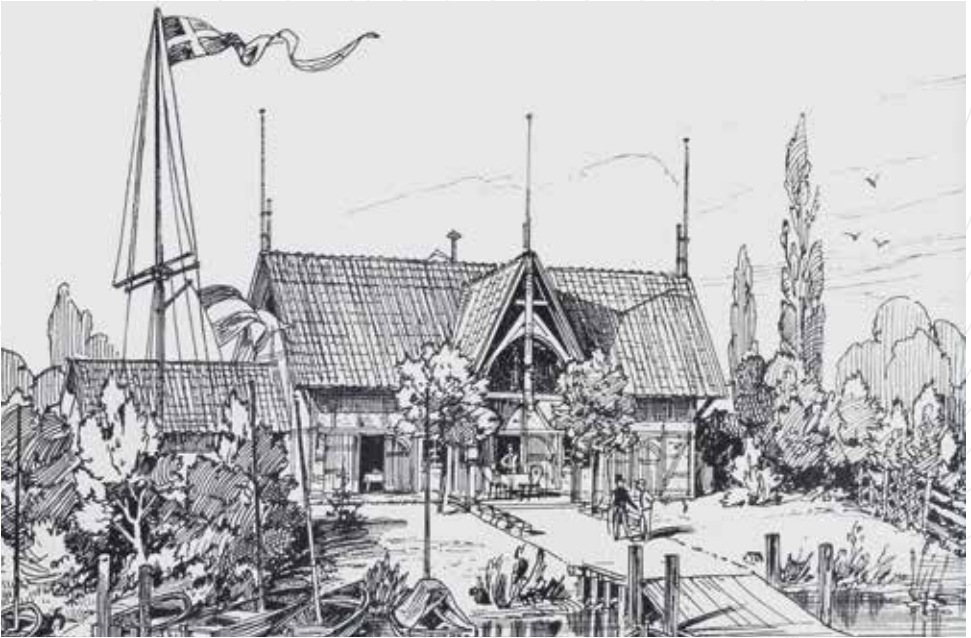
WERK:	Kaliber ASKANIA 2064, Automatik, 25 Rubine, Gangreserve mind. 40 Stunden
FUNKTIONEN:	Stunden, Minuten, Sekunden, Datum
GEHÄUSE:	Edelstahl, gebürstet, Ø 44 mm, Saphirglas, Glasboden, 5 bar
BAND:	hochwertiges Lederband (variabel), Kautschukband oder Edelstahlband (Milanaise)
ZUBEHÖR:	hochwertige Uhrenbox mit Gravur
PREIS:	1.867,- Euro

**Für jede verkaufte Uhr spendet ASKANIA den Betrag
von 250,- Euro an unsere Jugendabteilung.**



— BERLIN 1871 —
UHRENMANUFAKTUR

Für Rückfragen, Beratung und verbindliche Bestellungen steht
unser Vereinsmitglied Alexander Möbius zur Verfügung:
jubilaeumsuhr@vsaw.de oder Mobil: 0172 699 34 99



Vorträge von Kaspar Stubenrauch

Lange angekündigt fand am 12. Januar 2018 der erste Teil der Vortragsreihe von Kaspar Stubenrauch statt. Als Vorsitzender der 5.5er Klassenvereinigung gab er einen hochinteressanten Einblick in die Entwicklung einer Konstruktionsklasse über Jahre hinweg – am Beispiel eben der 5.5er, die bis 1968 olympische Bootsklasse waren.

Fotos in der Präsentation und Filme aus den 1960er Jahren sowie – im Vergleich – aus der heutigen Szene vervollständigten das Programm des Abends.

Am nächsten Tag folgte der 2. Teil der Vortragsreihe. Die Aktivitäten der „Segelgruppe

Störtebeker“ des HVS (Hamburgischer Verein Seefahrt) waren Gegenstand des Programms. Kaspar ist dort einer der federführenden Leute, die sich die Ausbildung und Förderung von jungen Leuten im Bereich des Hochseesegelns zum Ziel gesetzt haben. Struktur und Aufbau der Segelgruppe wurden dargestellt; aktive jugendliche Segler aus der „Segelgruppe Störtebeker“ berichteten von ihren Reisen mit den Booten des HVS.

Alle, die den Termin gestern verpasst haben, können sich auf den Seiten des HVS im Internet über diese fantastische und preiswerte Möglichkeit, Hochsee-Segeln zu betreiben, informieren.



Seglerhaus-Konzert 2018

Zum Wannsee ohne Badehose, aber im Frack: Solisten des Rundfunk-Sinfonieorchesters Berlin spielen im Seglerhaus am Wannsee Klassisches und Klassizistisches. Ein Hauskonzert für Liebhaber und alle, die es werden wollen.

Mit der Wiederentdeckung barocker Musik begann die große Karriere des Cembalos. Zu Zeiten von Johann Sebastian Bach war es eines unter diversen Tasteninstrumenten gewesen; im 20. Jahrhundert avancierte der charakteristisch angerissene Klang der Cembalo-Saiten zum Erkennungsmerkmal „Alter Musik“ schlechthin. Das „Alte“ dieser Musik wirkte zugleich so neu, dass sich auch zahlreiche Komponisten dafür interessierten – vor allem, als in den kargen Jahren nach dem Ersten Weltkrieg die üppigen Mittel der Spätromantik unzeitgemäß wirkten. Der heutzutage so gut wie vergessene Komponist Walter Leigh war einer von ihnen; als Schüler von Paul Hindemith schuf er mit seinem kleinen Cembalo-Konzert ein typisches Beispiel des Neoklassizismus. Leighs Musik übersetzt Formen und Gesten aus der Barockzeit in die Moderne und ist zugleich um Spielbarkeit und Zugänglichkeit bemüht.

Diese Idee verfolgte in jener Zeit – den frühen 1930er Jahren – auch Béla Bartók mit seinen knapp gehaltenen Violinduos, die sich gleichfalls einer fremden Musiksprache annähern. Bartók fand seine Vorbilder allerdings nicht in der Vergangenheit, sondern in der zeitlosen Musik der Balkanvölker, die er in gleichsam undomestizierter Form in Musikzimmer und Konzertsäle

brachte. Auch sein Zeitgenosse Igor Strawinsky verstand sich auf derlei musikalische „Importe“ und war spätestens seit dem Skandalerfolg des Balletts „Le sacre du printemps“ (1913) immer für ein Spektakel zu haben. Seine Elegie aber kommt mit noch weniger Mitteln als Bartóks puristisches Werk aus: Nur eine Viola benötigt Strawinsky, um den Zustand der Welt anno 1944 klingend auf den Punkt zu bringen.

Eingerahmt wurde dieses „Hauskonzert“ im Seglerhaus am Wannsee Berlin durch zwei klassische Meisterwerke: In seinem für Liebhaber geschriebenen Flötenquartett C-Dur balanciert Wolfgang Amadeus Mozart zwischen compositorischer Raffinesse und unterhaltsamem Tonfall; in seinem 5. Brandenburgischen Konzert stellt Johann Sebastian Bach das Prinzip des Wettstreits verschiedener Instrumente auf eine neue Stufe, indem er aus dem barocken Concerto grosso ausbricht, das Cembalo von seiner Rolle als Begleitinstrument erlöst und das moderne Klavierkonzert erfindet.

*(Text: Olaf Wilhelmer -
Deutschlandfunk Kultur)*

Das Konzert fand am 28. Januar 2018 im sehr gut gefüllten Großen Saal des Seglerhauses statt. Es war wieder der pure musikalische Genuss.

Vielen Dank an die alle, die das Konzert mit ihrem Beitrag unterstützt haben; die Erlöse kommen komplett unserer Jugendabteilung zu Gute. Und auch im nächsten Jahr wird es wieder ein Konzert geben.





Ziel erreicht Lina Rixgens beim Mini Transat 2017

Der Traum hat sich erfüllt mit der Überquerung der Ziellinie des Mini Transat 2017 vor Le Marin.

Damit hat sie das große Ziel erreicht und als erste deutsche Frau ein Mini Transat erfolgreich beendet; die so langen und umfangreichen Vorbereitungen mit unzähligen Trainingsstunden auf dem Wasser haben sich in jedem Fall gelohnt.

Mit ihrer Leistung hat sie nicht nur bewiesen, was für eine grandiose Seglerin sie ist, bei ihrem Vortrag im Seglerhaus Mitte März hat sie

gezeigt, wie gut sie auch auf dem Gebiet der medialen Präsentation ist. Das Publikum hat die Höhen und Tiefen quasi spüren können, die Lina durchlebt hat.

Sie hatte einige Zeit gebraucht, bis sie das hinter ihr Liegende wirklich realisiert hatte, aber dann hat sich das Gefühl des Stolzes über das Erreichte eingestellt.

Sie hat sich schon neue Ziele gesetzt, über die sie aber noch nicht spricht.

Wir dürfen gespannt sein, was das sein wird, und freuen uns schon jetzt, davon zu hören.





Segeln in Galizien

Galizien ist hauptsächlich durch den Pilgerort Santiago de Compostela bekannt, doch es gibt dort noch wesentlich mehr zu entdecken.

Galizien bietet nicht nur eine atemberaubende Naturkulisse, sondern war für das neu formierte 470er Segelteam **Jan-Jasper Wagner** und Julian Autenrieth (BaYC) auch der perfekte Wintertrainingsstandort, um sich für die nun beginnende Saison mit der ersten Regatta in Palma de Mallorca vorzubereiten. An Segelbedingungen fanden sie alles vor – von leichter Brise bis zu stürmischem Wind, von ruhigem Wasser bis zu aufbrausender See mit Wellen von über 3 Metern Höhe.

Wer gerne auch mal anders sportlich unterwegs ist, zum Beispiel auf dem Surfbrett oder

Rad, findet hier ebenfalls perfekte Bedingungen vor. Unterschlupf fanden die Beiden im Monte Real Club de Yates, gelegen in der Bucht von Baiona mit herrlichem Ausblick, fantastischer Atmosphäre und einem tollen Club-Restaurant. Sie fühlten sich von Beginn an bestens aufgenommen.

Der Club hat zudem noch einiges zu bieten. Es finden zahlreiche interessante Events rund um das Jahr statt, wie zum Beispiel das 2. Baiona Angra Atlantic Race. Bei dem Rennen handelt es sich um eine internationale Regatta, die am 1. Juli von Baiona aus über den Atlantik bis Angra do Heroísmo/Terceira, Azoren geht.

Zum Abschied überreichten sie aus Dankbarkeit die handsignierten Vereinsstander an den Club-Präsidenten D. José Luis Álvarez Vázquez.





Royal Louise e.V. – Einladung

Wir danken Ihnen allen herzlich für das uns eingeräumte Dauergastrecht. Gern laden wir Sie zu einer ca. 4-stündigen Minikreuzfahrt auf dem Wannsee und der Unterhavel mit unserer Fregatte, der „Royal Louise“, in der kommenden Segelsaison ein.

Bei Interesse melden Sie sich bitte bei unserer Schriftführerin **Margret Nadler** unter der Rufnummer **030-742 54 47** oder per Mail: **margret.nadler@gmx.de**.

Wir garantieren Ihnen schon heute eine fröhliche Fahrt an Bord unseres schönen Schiffes.

Für Getränke und einen kleinen Imbiss ist gesorgt.

Herzliche Grüße

Claus Reichardt - Vorsitzender

VSaW Ansegeln 2018

Das Ansegeln in diesem Jahr fand am 20. April 2018 mit einer Wettfahrt statt, die nach dem Modus der Yardstick-Serie des Vereins durchgeführt wurde.

Besonderheit war, dass für jedes in einer Mannschaft mitsegelnde Jugendmitglied eine Vergütung des YS Faktors um einen Punkt eingeräumt wurde. Das führte zu einer sehr erfreulich hohen Zahl von jugendlichen Teilnehmern im Feld.

Wetter und Wind waren hervorragend, so dass das Feld pünktlich auf die Bahn gebracht werden konnte, die sich bis nach Lindwerder erstreckte. Man konnte nach dem langen Winter endlich wieder die Weiten von Wannsee und Unterhavel genießen. Gewonnen hat der Drachen von **Dr. Stefan Springer**, aber das war vielleicht gar nicht so wichtig. Im Mittelpunkt stand der Spaß; und davon hatten alle eine Menge.



Sein Einsatz ist
unbezahlbar.
Deshalb braucht
er Ihre Spende.



www.seenotretter.de

Von der Warnow über den Rhein zur Kieler Förde

Es wird an der Warnow gebaut, am Rhein getauft und auf der Kieler Förde im Einsatz sein: Ein ganz besonderes neues Seenotrettungsboot ist am Mittwoch, 11. April 2018, gemeinsam mit einem baugleichen Schwesterschiff in Rostock auf Kiel gelegt worden. Noch vor seiner Indienststellung soll das Spezialschiff der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) eine ungewöhnliche Reise antreten. Die Seenotretter planen, es im Januar 2019 auf der weltgrößten Wassersportausstellung „boot“ Düsseldorf zu taufen. Es ist die 50. Ausgabe der Messe.

Die gut zehn Meter langen neuen Seenotrettungsboote, die unter der internen Bezeichnung SRB 73 und 74 bei Tamsen Maritim in Rostock gebaut werden, sollen während der neuntägigen Jubiläumsschau vom 19. bis 27. Januar 2019 den Besuchern zugänglich sein. Die Messe Düsseldorf stellt den Seenotrettern dazu einen entsprechend großen Messestand zur Verfügung, wofür die DGzRS sehr dankbar ist.

Bereits 1990 hatte das Tochterboot JAP-SAND des Seenotrettungskreuzers EISWETTE auf der „boot“ seinen Namen erhalten – als



Zeichen des Dankes der Seenotretter an ihre zahlreichen Freunde und Förderer in Nordrhein-Westfalen. Taufe und Präsentation von SRB 73 knüpfen daran an. Allein an Rhein und Ruhr spenden mehr als 60.000 Menschen regelmäßig für die Seenotretter, deren gesamte Arbeit nach wie vor ausschließlich durch freiwillige Zuwendungen finanziert wird. Und rund 2.000 der bekannten rot-weißen Sammelschiffchen haben dort ihren „Liegeplatz“.

Zwar wird der Name von SRB 73 entsprechend der Tradition der Seenotretter erst im Moment der Taufe bekanntgegeben. Fest steht aber bereits, wer über die Namengebung be-





stimmt: Der Neubau wird einen Namen nach den Wünschen unseres verstorbenen Mitglieds **Gerhard Elsner** erhalten; er hat die DGzRS in seinem Testament mit einem großzügigen Betrag bedacht.

Zur Kiellegung legte sein Sohn **Dr. Helmut Elsner** einer Schiffbautradition folgend eine Zehn-Euro-Gedenkmünze von 2008 zum 50. Geburtstag des Segelschulschiffs „Gorch Fock“ in eine Sektion dieses besonderen Neubaus ein. Sie soll Schiffsführung und Besatzung Sicherheit, Glück und Gesundheit verheißen. Gleiches gilt für die Schiffbauer der Werft.

Auch das Schwesterschiff SRB 74 wird aus einem Nachlass finanziert – ein Hamburger hat die Seenotretter entsprechend bedacht. Über die für das Frühjahr 2019 vorgesehene Stationierung von SRB 74 hat die DGzRS noch nicht entschieden.

Durchschnittlich 30 Jahre sind die Rettungseinheiten der DGzRS im harten Einsatz auf Nord- und Ostsee. Rein rechnerisch ergibt sich daraus der Bedarf, jährlich durchschnittlich zwei neue in Dienst zu stellen. Die beiden jüngsten Boote werden modifizierte Nachbauten der 9,5-/10,1-Meter-Klasse. Bereits 24 Einheiten dieses Typs haben sich in zahlreichen Einsätzen auch unter extremen Bedingungen zur Zufriedenheit der Besatzungen in allen Revieren hervorragend bewährt.

Die Eckdaten der neuen Seenotrettungsboote:

- Länge über Alles: 10,1 Meter
- Breite über Alles: 3,61 Meter
- Tiefgang: 0,96 Meter
- Verdrängung: 7 Tonnen
- Geschwindigkeit: 18 Knoten (ca. 33 km/h)
- Besatzung: Freiwillige
- Antrieb: ein Propeller, 380 PS

Wie alle Einheiten der DGzRS werden die neuen Seenotrettungsboote als Selbstaufrichter konstruiert und vollständig aus Aluminium im bewährten Netzspannungssystem gebaut. Der Bootstyp zeichnet sich durch hohe Seetüchtigkeit aus. In Grundsee und Brandung besitzt er gute See-Eigenschaften, manövriert einwandfrei, übersteht heftige Grundstöße und ist in der Lage, dank des rundumlaufenden Fendersystems auch bei höheren Fahrtstufen und unter erschwerten Bedingungen bei Havaristen längsseits zu gehen.

Für Einsätze unter schwierigsten Bedingungen sind bei der Konstruktion umfassende Sicherheitskriterien berücksichtigt worden. Die Boote werden mit modernster Navigationstechnik, leistungsstarken Schlepp- und Lenzgeschirren sowie einer umfangreichen Ausrüstung zur medizinischen Erstversorgung ausgestattet.

Quelle: Homepage der DGzRS

Verein
Seglerhaus
am
Wannsee
1867



VSaW-Werft



030/805 94 98
werft@vsaw.de

**Reparieren
Überholen
Lackieren
Slippen**
Unser Service
für Ihr Boot



Offizieller Bekleidungspartner
der DSBL



Sonderkonditionen für VSaW-Mitglieder

Mit dem Code **DEAL_stg_15** erhalten Sie auf www.marinestore.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.

Radiologische Gemeinschaftspraxis



DBT

DIAGNOSTISCHES
BRUSTZENTRUM
TEMPELHOF

Digitale MAMMOGRAPHIE
Ultraschall (3D)

Tel. 705 500 90 90

Fax 705 500 90 99



MRCT

INSTITUT FÜR
COMPUTERTOMOGRAPHIE
UND KERNSPINTOMOGRAPHIE

KERNSPINTOMOGRAPHIE
COMPUTERTOMOGRAPHIE

Tel. 705 500 90 0

Fax 705 500 90 11

Ärzte für Diagnostische Radiologie

Dr. med. Jörg Büsselberg · Andreas Gierke

Dipl.-Med. Jacqueline Janke* · Elke Magerl* · Dr. med. Kathrin Häbler*

* angestellte Ärztin

Früherkennung kann Leben retten !

Mit einer qualitätsgesicherten Vorsorge und Diagnostik leisten wir einen wichtigen Beitrag für Ihre Gesundheit.

- MR-Mammographie
- Digitale Mammographie
- Ultraschall
- Elastographie
- Biopsie
- Galaktographie
- Knochendichte
- Kernspintomographie
- Gelenk-MRT
- Computertomographie

- Neues Ganzkörper-MRT mit erhöhtem Patientenkomfort durch extraweite Tunnelöffnung.
- Spezielles kompaktes Gelenk-MRT in Berlin und Brandenburg. Patienten sitzen im Sessel, während nur die zu untersuchenden Gelenke wie Fuß, Knie, Hand u. Ellenbogen im Scanner positioniert werden.

So finden Sie uns in Tempelhof

Mariendorfer Damm 26
12109 Berlin-Tempelhof

Mo. - Fr. 8.00 - 18.00 Uhr
nach Terminvereinbarung

www.brustzentrum-tempelhof.de
www.diagnostik-berlin.de

