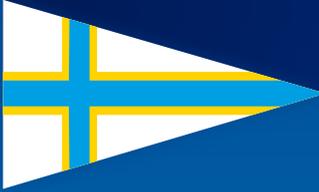


November 2016

VERKLIICKER

Schweriner Segler-Verein v. 1894 e. V.



Petermännchenregatta
2016



World Championship
TOPCAT Biograd Croatia
2016



Ein Segeljahr im
Zeitraffer –
Die MARIPOSA unterwegs



Besonderes Erlebnis –
die 50. Kreuzerfernwettfahrt

Zeitlose Eleganz, edle Materialien,
handwerkliche Spitzenleistungen und
hervorragende Segeleigenschaften.

Die Einheitsjolle von Reinhard Drewitz 1921 konstruiert, nach 90 Jahren neu aufgelegt von der

BUK BOOTS- UND KUNSTSTOFFBAU GMBH

Werkstraße 6a | D-19077 Lübeck | Fax: +49 3868 300126 | Telefon: +49 3868 400429 0 | info@buk-gmbh.de | www.buk-gmbh.de

Vorwort der Redaktion

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

freuen Sie sich vielleicht auf den alljährlichen Termin des Booteinlagerns? Seltene Frage, oder?

Als unser Boot diesmal aus dem Wasser gekrant wurde, wollte ganz ungewohnt gar nicht so viel Wehmut aufkommen. Normalerweise ist das ja ein markanter Tag, auch im Leben einer Seglerfrau. Der Tag, an dem es unweigerlich und tatsächlich auf den Winter zugeht, passé der Sommer, die Sonne und der Wind in den Segeln.

An diesem frühen Sonntag im Oktober deutete nichts auf diese sonst etwas melancholische Abschiedsstimmung hin. Es herrschte noch einmal rege Betriebsamkeit im Verein. Der Hafenmeister begrüßte uns gut gelaunt. Segelfreunde machten ihre schon an Land stehenden Boote winterfest und freuten sich über einen kleinen Klönsnack. Und überall auf dem Gelände des SSV standen segelbereite Optis, Laser und 420er. Viele junge Segler, deren Begleitpersonen und Trainer warteten unaufgeregt, mehr oder weniger geduldig auf das Zeichen, dass es nach einer Startverschiebung

doch endlich aufs Wasser gehen könne. Schließlich ging es um den Herbstpokal auf dem Schweriner See. Weil ein Freund zum Helfen gekommen war, konnte ich meinem lieben Mann und ihm die Vorbereitungen zum Kranen überlassen und beobachtete die Regattavorbereitungen.

Zum Glück war es nicht kalt. Nur der Wind ließ noch auf sich warten. Der Himmel war verhangen. Dichter Dunst lag tief überm See. Aber ab und zu sah man eine weiße Sonne durch die Wolken. Dann glitzerte der See und die Segel der Boote, die sich schon auf dem Wasser befanden, hoben sich leuchtend hell von der grauen Umgebung ab. Einfach nur schön! Ich wünschte, ich hätte eine Kamera statt meines Smartphones dabei gehabt, dann hätte ich Ihnen hier ein Foto mit einem wunderbaren, friedlichen Herbstbild zeigen können. So aber müssen Sie mir einfach glauben, dass dieser kleine, schöne Moment genügt, die Stimmung zu heben. Und dann lief auch alles wie am Schnürchen: Das Kranen, das Abkärchern, das Trailern. Bereits gegen Mittag stand unser Boot sicher im Winterlager.

So schrieb ich dieses Vorwort sehr positiv gestimmt, noch ganz unter dem Eindruck glitzernden Herbstlichtes auf dem Schweriner See. Die Beiträge in dieser Ausgabe erinnern dann auch an viele Glanzlichter der vergangenen Saison, von denen hier nur einige aufgezählt sein sollen: Die SSV-Jugend fuhr zur Internationalen Deutschen Meisterschaft nach Helgoland und gewinnt den Glashäger Segelvereins-Cup! Bei der 420er WM in Italien werden zwei junge Schwerinerinnen beste deutsche Damen! Wir haben zwei äußerst interessante Reisebeschreibungen im Heft und berichten über fünf Regatten, wobei natürlich die 50. Kreuzerfernregatta besonders gewürdigt wird.

Der Wunsch der Verklicker-Redaktion ist es nun, dass Sie viel Freude beim Lesen unseres Magazins haben und dass Sie sich in den Monaten bis zum Saisonstart 2017 die Zeit für viele kleine stimmungsaufhellende Momente nehmen und sie genießen können.

Frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr wünscht

Ihr Redaktionsteam

INHALT

Vorwort der Redaktion	2
Vorwort des 1. Vorsitzenden	3
Neubau einer Bootshalle	4
Die 50. Kreuzerfernregatta eine besondere, eine andere?	6
Historie zur Fernregatta	
„Rund um die Lieps“	11
Petermännchenregatta von 2016	14
Die Donnerstagsregatten 2016	16
22. Holzbootregatta in Schwerin	17
World Championship TOPCAT 2016	17
Die neue Saison hat begonnen	19
SSV-Jugend gewinnt den Glashäger-Segel-Vereins-Cup 2016	19
Schweriner Seglerteams zur WM verabschiedet	20
Sophie Schöne berichtet von der WM	20
Shantyfestival – 2. Auflage	22
Benefizkonzert des Skipperchores	22
Bücherkiste	23
Ut Pott un Pann	24
Die MARIPOSA unterwegs	26
„Eye of the wind“ – zum zweiten und dritten	30
Bunt gemischt	33
Personalien	34
SSV-Rätsel	35

Impressum

Herausgeber:

Schweriner Segler-Verein von 1894 e. V.
Werderstraße 120, 19055 Schwerin
Telefon: 0385 581 08 25,
Fax: 0385 581 08 26
www.segeln-in-schwerin.de,
E-mail: info@segeln-in-schwerin.de

Bankverbindung:

Sparkasse Mecklenburg-Schwerin,
Konto 30 10 44 503, BLZ 140 520 00

Redaktion: Sabine Bierer, Karin Crull,
Jeannette Geithner, Kerstin Kutzer
E-mail: ssv.verklicker@hotmail.de

Layout, Satz und Herstellung:
www.fachwerkler.de, Schwerin

Namentlich gekennzeichnete Beiträge müssen nicht die Meinung der Redaktion widerspiegeln. Wenn nicht anders gekennzeichnet wurden die Fotos von den jeweiligen Autoren des Beitrages gestellt bzw. stammen aus den Archiven der Mitglieder.

Vorwort



Liebe Seglerinnen, liebe Segler, liebe Mitglieder, Freunde und Förderer des Schweriner Segler-Vereins,

Norbert Lammert – nach dem Bundespräsidenten immerhin zweithöchster Mann im Staate – sagte anlässlich des Tages der Deutschen Einheit „Deutschland kann sich durchaus eine kleine Dosis Zufriedenheit erlauben, wenn nicht sogar ein Glücksgefühl“.

Und in der Tat, man hat ja manchmal das Gefühl, Deutsche sind nur glücklich, wenn sie unglücklich sein dürfen. Auch in unserem Mikrokosmos, dem Schweriner Segler-Verein, hört man Mitglieder, die mit dem Erreichten oder dem Verein insgesamt irgendwie unzufrieden sind.

Aber sind wir doch mal ehrlich: ich denke unser SSV steht so gut da wie noch nie. Die Boote werden immer größer und qualitativ besser, die bauliche Substanz auch. Immerhin können wir im SSV uns sogar Gedanken machen, ob wir eine neue Bootshalle bauen und können sie wahrscheinlich auch finanzieren, sind also auch wirtschaftlich gut aufgestellt. Warum dann aber mancherorts Pessimismus und Nörgelei?

Nur um das klarzustellen: ich meine nicht konstruktive Kritik, sondern die Unzufriedenheit „mit sich und der Welt“.

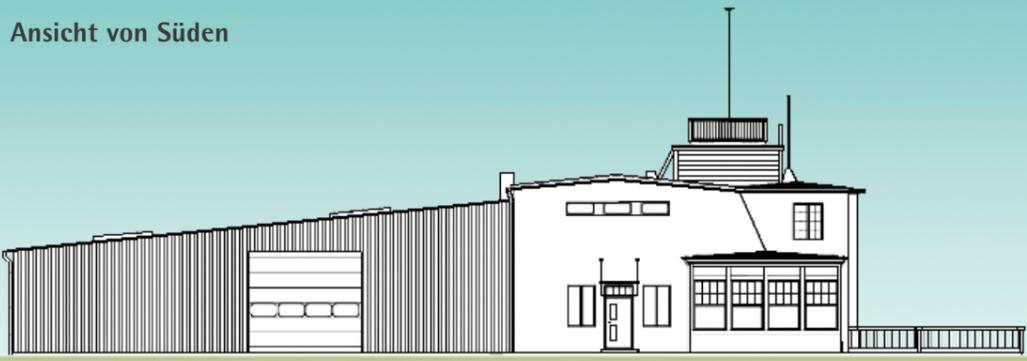
Ein Grund zumindest für uns Ältere mag natürlich sein, dass wir früher jung, sexy und gesund waren und sich jetzt so das eine oder andere Zipperlein oder sogar mehr eingestellt hat. Das ist leider so und wird sich auch nicht ändern lassen, sollte und darf uns aber auch nicht daran hindern, mit positiver Grundeinstellung das eigene Leben, aber auch das Leben im Verein mit zu gestalten und dies auch zum Ausdruck zu bringen. Norbert Lammert sagte am Nationalfeiertag weiter: „Wir können und dürfen durchaus etwas mehr Selbstbewusstsein und Optimismus zeigen.“

Lasst uns also auch am Ende der Saison positiv auf die letzte und die kommende Saison blicken; wir haben allen Grund zu dieser optimistischen Grundeinstellung.

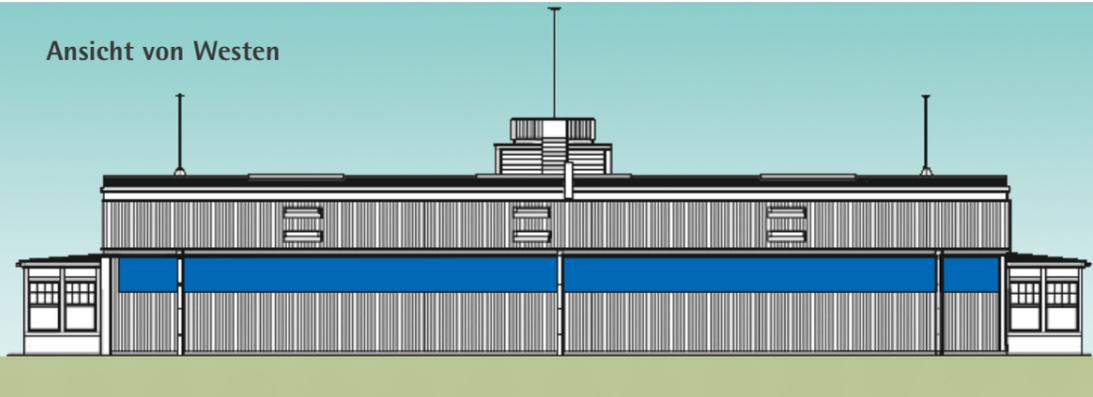
Ich wünsche Ihnen und Euch ein beschauliches und stimmungsvolles Ende des Jahres 2016 und schon jetzt ein erfolgreiches und vor allem gesundes Neues Jahr!

Schwerin, im Oktober 2016
Stephan Sollberg
1. Vorsitzender

Ansicht von Süden



Ansicht von Westen



Neubau einer Bootshalle

Bereits seit zwei Jahren treibt den Vorstand unseres Vereins der Gedanke um, die alte Bootshalle abzureißen und durch einen Neubau zu ersetzen. Erstmals wurde darüber in der Mitgliederversammlung im Jahr 2014 berichtet und ein erstes Mitgliedervotum zur Ermächtigung des Vorstandes für erste Planungsschritte eingeholt.

In einer Informationsveranstaltung am 18.02.16 hat der Vorstand den Mitgliedern das gesamte Konzept für den Hallenneubau vorgestellt. Von der einen Monat später folgenden Mitgliederversammlung wurde der Vorstand beauftragt, erste rechtliche und finanzielle Verpflichtungen einzugehen.

Am 13.10.2016 sind wir in einer außerordentlichen Mitgliederversammlung einen entscheidenden Schritt weiter vorangekommen. Die Mitgliederversammlung hat den Antrag des Vorstands auf der Grundlage eines Finanzrahmens bestätigt und ihn ermächtigt, jetzt für den Ersatzneubau der Bootshalle alle Maßnahmen einzuleiten und entsprechende Verpflichtungen einzugehen.

Weil immer nur ein kleinerer Teil der Mitglieder bei den Versammlungen anwesend war, wird an dieser Stelle das Projekt in verkürzter Fassung noch einmal beschrieben. Bemerkenswert war bei allen Versammlungen die Reaktion unserer Mitglieder. Es gab weitgehende Zustimmung oder zumindest Akzeptanz. Bei der entscheidenden Abstimmung am 13.10.16 gab es nur eine Gegenstimme. Bei einem Projekt in der vorgesehenen Größenordnung ein außerordentlich stützendes Votum der Mitglieder und ein Vertrauensbeweis für den Vorstand.

Wenn man dem ersten Gedanken zur Realisierung eines Neubaus freien Lauf lässt, kommen schnell viele Wünschen und Ideen zusammen. Leider sammelt die Realität dann im Laufe der ersten Verfahrensschritte viele dieser Ideen ganz schnell wieder ein.

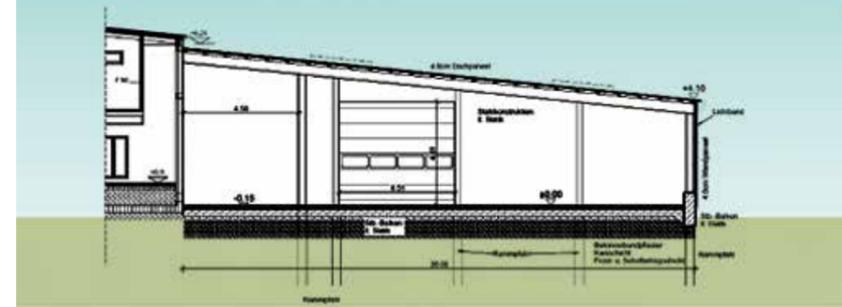
Beim Schätzen der Kosten und nach dem ersten Gespräch mit dem Bauamt standen zwei Dinge sofort fest:

- Von Seiten des Bauamtes wurde eindeutig erklärt, dass gegen einen Ersatzbau grundsätzlich keine Einwände bestehen.
- Eine Funktionserweiterung mit über den Bestand hinausgehenden Einbauten in die künftige Halle ist in keinem Fall genehmigungsfähig.

Wegen der ufernahen Lage im Außenbereich darf es keine baulichen und nutzungsmäßigen Erweiterungen der Gebäude geben. Es darf nur erneuert, saniert oder im Rahmen des baulichen Bestandes neu gebaut werden. Wir hatten inzwischen die Gelegenheit, der Bauverwaltung unsere Planungen vorstellen zu können. Die Verwaltung hat ohne Kenntnisse der detaillierten Bauplanungen keinen Hinderungsgrund für unser Vorhaben gesehen. Allerdings limitiert nicht nur diese eingeschränkte Genehmigungsfähigkeit unser Vorhaben. Eine erste Kostenschätzung kam zu dem Ergebnis, dass der Hallenbau nur in der Ausführung eines schlichten Zweckbaus finanziell für den Verein tragbar sein wird.

Die Halle kann aus Kostengründen nur in Leichtbauweise im Modulsystem ausge-

Schnittbild



Entwurf des Ersatzneubaues der Bootshalle Zeichnung: Kai Erichsen

führt werden. Dabei sollen die Hauptflächen im Inneren der Halle frei von Tragwerken bleiben. Wichtig ist auch ein zu jeder Jahreszeit trockener Fußboden. Mit dem Hallenbau wird auch gleichzeitig die aus alter Bausubstanz bestehende WC-Anlage der Gaststätte vollkommen neu gebaut werden. Über den Bestand hinaus wird es in der Halle keine weiteren festen Einbauten geben. Alle notwendigen Lagerräume werden in mobilen Containern entlang der Bootshausrückwand untergebracht. So entsteht eine große ununterbrochene Abstellfläche in der neuen Halle.

Wenn in Schwerin in Wassernähe gebaut wird, dann wiederholt sich öffentlich unbemerkt immer wieder ein spezieller Vorgang: Es verschwindet eine große Menge Geld im Untergrund. So wird es auch bei uns sein. Einen großen Teil der Bausumme verschlingen die Planungen und Baumaßnahmen, die dafür sorgen, dass die Tragfähigkeit des Untergrunds für den Hallenbau gegeben sein wird. Die Halle selbst ist von ihren Kosten und der Zeitdauer für ihre Errichtung die übersichtlichste Position in diesem Projekt. Das größte nicht vorhersehbare Risiko wird auch bei uns – typisch für Schwerin – in den schwierigen Bodenverhältnissen liegen. Als dieser Text nach der letzten Mitgliederversammlung verfasst wurde, standen ein entsprechendes Bodenfachgutachten und andere Untersuchungen noch aus.

Zur Mitgliederversammlung am 13. Oktober lagen die neuesten Kostenschätzungen vor. Es hat erwartungsgemäß aus unterschiedlichen Gründen bereits erhebliche Kostensteigerungen gegeben. Sollten die Ergebnisse der Untersuchungen und die folgende Nachkalkulation den bisherigen Finanzplanungsrahmen überschreiten, dann muss

über die Realisierung des Baus noch einmal grundsätzlich nachgedacht werden. Im Vorstand könnte aber auch sofort die Entscheidung getroffen werden, dass bei einer Nichtfinanzierbarkeit der Zusatzkosten das Projekt sofort beendet wird.

Der Vorstand hatte bereits Bankgespräche auf der Grundlage der ersten Zahlen geführt. Uns wurde von einer Bank die Finanzierung unverbindlich zugesagt. Entscheiden kann die Bank aber erst, wenn ihr die überarbeiteten Kosten vorliegen. Die neue Kostenaufstellung hat die Bank inzwischen bekommen. Eine Rückäußerung konnte es in der Kürze der Zeit bis zum Verfassen dieses Textes noch nicht geben. Um die Belastung aus der Finanzierung dauerhaft tragbar zu halten, ist in jedem Fall eine längere Laufzeit des Baukredits erforderlich.

Am Vortag der Mitgliederversammlung stand das erste Gespräch mit der Stadt Schwerin als Eigentümer zur Regelung der Grundstücksverhältnisse an. Der Ausgang dieser Gespräche ist dann wieder eine der Voraussetzungen für die Finanzierung unseres Vorhabens. Im Einzelnen geht es um folgende Sachverhalte:

- Erteilung eines Erbbaurechts für die Fläche der Halle in Anlehnung an das Erbbaurecht des Bootshauses. Das Erbbaurecht für die Fläche unter dem Bootshaus und der Zuwegung endet am 31.12.2046.
- Der Betreibervertrag für den Wasserwanderrastplatz endet am 31.12.2018 mit einer Option auf weitere 20 Jahre. Diese Frist bedeutet, dass wir demnächst die Option geltend machen müssen.

- Der Nutzungsvertrag für unser gesamtes Vereinsgelände – ohne die Erbbaufächen – endet mit dem 31.12.2026. In einem weiteren Schritt muss dieses Enddatum dann an die anderen Fristen angepasst werden.

Das Gespräch mit der Liegenschaftsverwaltung der Stadt Schwerin verlief ausgesprochen erfreulich. Die Verwaltung wird uns bei unserem Vorhaben unterstützen und die gewünschten Verträge in unserem Sinne ausarbeiten.

Der Vorstand hatte erkannt, dass er dieses Hallenprojekt nicht alleine realisieren kann und daher beschlossen, Beratung und Unterstützung für das Projekt „einzukaufen“. Wir haben deshalb die Landgesellschaft M/V beauftragt, diese Aufgabe zu übernehmen und den Verein als Bauherrn in verschiedenster Weise zu unterstützen. Bei dieser Gesellschaft handelt es sich um einen im Hallenbau sehr erfahrenen Projektträger.

Der Vorstand strebt einen Baubeginn im September 2017 an. Eine Anzahl von Unwägbarkeiten kann aber auch dazu führen, dass der Baubeginn erst im Frühjahr 2018 sein wird. Unser Wunsch ist es, dass die neue Halle zum Saisonbeginn 2018 fertiggestellt ist.

Ausdrücklich legt der Vorstand auf die Feststellung wert, dass der Betrieb der Gaststätte durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt wird. Das Bootshaus, die Terrasse und der Uferbereich vor dem Bootshaus stehen uneingeschränkt zur Verfügung. Auch Feiergesellschaften können sich in der Gaststätte und im Saal wie bisher vergnügen. Die Baustelle befindet sich nicht im Sichtbereich der Feiern.

Ein Gebäude aus modernem Baustoff wird nicht jedermann gefallen, denn es fehlt der Geruch von Teer, Farben und altem Holz. Und auch manche Erinnerung wird mit der alten Halle untergehen. Sinn einer Bootshalle ist aber nicht die Kultivierung von Erinnerungen und Gefühlen. Eine Bootshalle ist ein Zweckbau und ihren eigentlichen Zweck erfüllt die alte Halle insbesondere im Winter schon lange nicht mehr. Der Vorstand erhofft sich vom Neubau eine Verbesserung der praktischen Nutzung und auch der Optik im Verhältnis zum Bootshaus.

Bernhard Kaatz



Alles im Blick, Roland Kretschmar

Die 50. Kreuzerfernwettfahrt eine besondere, eine andere?

Liebe Segelfreundinnen und -freunde,
im Sommerverklicker hatten wir Sie aufgerufen, sich aktiv
an der Vorbereitung der Jubiläumsregatta zu beteiligen.

Auch wenn es schwierig war, z. B. historisches Material zu
finden, um vielleicht sogar eine Ausstellung zu gestalten,
war die Veranstaltung selbst sehr gelungen.

Freuen Sie sich auf die folgenden Seiten, zu deren
Gestaltung Roland Kretschmar und Detlef Huss in
Worten und „Netti“ Geithner und Susanne Wagner
in Bildern einen großen Anteil geleistet haben.

Historische Zeitungsausschnitte, sogar aus
dem Jahr 1925, und tolle Fotos geben
einen interessanten Überblick über die
letzten 50 Jahre.



Ein gespanntes Publikum beobachtet das Geschehen
auf dem Wasser ...



... und bei der Siegerehrung





Neuer und alter Organisator, Dirk Richter und Roland Kretzschmar (v.l.n.r.)

Ich denke, dass eine Fernwettfahrt, die seit 51 Jahren, also seit 1966 im Wettfahrtprogramm des Schweriner Segler-Vereins von 1894 e.V. fest verankert ist, sich großer Beliebtheit aller Schweriner Segler erfreut, schon etwas Besonderes ist.

Leider konnten wir in der Vorbereitung zur die 50. KFW auf kein Archivmaterial aus unserem Verein zurückgreifen. Das erste Rückmeldebuch der KFW, welches von 1966 bis 1996 Aufzeichnungen über alle Ergebnisse enthielt, ist einfach nicht mehr auffindbar. Nachforschungen über den Verbleib blieben erfolglos. Deshalb möchte ich nochmals all unsere Vereinsmitglieder aufrufen, mögliche Hinwei-

se zum Verbleib dieses Buches, Berichte oder eigene Aufzeichnungen zu Erlebnissen aus den einzelnen Wettfahrten an unseren Regattawart Mattes Scholze weiterzugeben.

Zum Glück hatte Detlef Huss mit Hilfe seiner Tochter Antje fast lückenlos Aufzeichnungen über die Ergebnisse der Teilnehmer der KFW seit 1967 bis 1995 geführt. Alle Achtung und vielen Dank dafür, wenigstens konnten aus diesem Material die ersten Teilnehmer, die Veteranen, der Wettfahrten ermittelt werden.

Anfang August 2016 setzte sich eine Arbeitsgruppe zur weiteren Vorbereitung und Durchführung der 50. KFW mit Detlef



Auch Handarbeit muss mal sein – paddeln durch den Paulsdamm (unten)

Huss, Dirk Richter, Fridtjof Richter, Falko Barczewski und mir zusammen. An dieser Besprechung nahmen die Vorstandsmitglieder Bernhard Kaatz, Mattes Scholze und Dirk Joost teil. Hier wurde der grundsätzliche Ablaufplan der gesamten Veranstaltung für den 18.9.2016 besprochen und festgelegt. Der Vorschlag von Dirk Richter, am selben Tag die Siegerehrung durchzuführen, wurde angenommen. Das veränderte allerdings den historischen Charakter der Siegerehrung zur KFW, die Vergabe von Pokalen wurde erneut reduziert.



Ein fünfzigjähriges Jubiläum ist es wert, einen Rückblick zu halten.

Anfangs war die KFW eine Saisonabschlussveranstaltung aller Schweriner Segler mit ihren Familienangehörigen. Das änderte sich zunehmend, es wurde immer ehrgeiziger um beste Platzierungen gekämpft.

Bis Anfang der 1990er Jahre erfolgten die Siegerehrungen und die Pokalvergaben der KFW zu den alljährlich im Spätherbst stattfindenden Vereinsfesten des SSV. Das war jährlich ein Höhepunkt im Programm der Vereinsfeste.

Die Pokalvergabe erfolgte nach einem ausgeklügelten Vergabesystem von Horst Kettler, traf oft so manchen Teilnehmer, der überhaupt nicht mit einem Pokal rechnete und war immer eine spannende Angelegenheit und erfreute sich der Beliebtheit der Segler.

Zur zweiten KFW, im Jahr 1967, waren 38 Jollenkreuzer auf den Kurs

gegangen. Schnellster Jollenkreuzer war damals die Crew auf R 410, gesteuert von Heinrich Möller, in einer Zeit von 5:14 Stunden.

Teilnehmerrekorde wurden in den Jahren 1981 und 1985 mit je 104 Jollenkreuzern erreicht. In der 50-jährigen Geschichte der KFW beteiligten sich circa 3400 Jollenkreuzer und Dickschiffe.

Die über 45 Kilometer lange Strecke „Rund um die Lieps“ forderte den teilnehmenden Crews bei unterschiedlichsten Wetterverhältnissen Fitness, seglerisches Können, Konzentration und Ausdauer ab. So individuell wie jede einzelne Wettfahrt war, so waren auch die gesegelten Zeiten der einzelnen Wettfahrten.

Die langsamste Wettfahrt war die von 1974. Die Crew von R 101, gesteuert von Jochen Stahlboom, lief nach 6:17 Stun-

den als Sieger ein, der letzte R-Kreuzer überquerte nach 8:51 Stunden die Ziellinie. Erstaunlich ist, dass alle gestarteten Crews ins Ziel einliefen.

Es gab 11 KFW, bei denen die Sieger, aber auch einzelne danach platzierten Crews unter vier Stunden den Kurs absolvierten.

Höhepunkt der 50. KFW war die Würdigung der Veteranen der ersten Stunden. Am 18.09.2016 fand nach dem Einlauf der aktiven Segler die Festveranstaltung für alle Teilnehmer statt. Zuvor konnten sich die Veteranen gemeinsam mit den Aktiven bei Imbiss und freien Getränken stärken sowie gemeinsam plaudern.

Unser 1. Vorsitzender Prof. Dr. Stephan Sollberg würdigte in seiner Ansprache den Geist und den Charakter der 50. KFW mit all seinen Initiatoren, Organisatoren, und Helfern. In seiner Ansprache gab Detlef Huss einen historischen Abriss



Günter Jost und Frau, zwei „alte Hasen“



Alfred, der Retter (2. v. l.)





Beim Zieldurchlauf immer alles im Blick



über die Entstehung sowie die Entwicklung der KFW und würdigte die Initiatoren der KFW.

und Kielyachten mit insgesamt ca. 200 Crewmitgliedern.

Die anwesenden Veteranen, Organisatoren sowie Helfer der Wettfahrten wurden persönlich aufgerufen, erhielten aus der Hand unseres 1. Vorsitzenden Prof. Dr. Stephan Sollberg je ein Präsent zur Erinnerung an die 50. KFW und Herbert Raben erhielt den Ehrenpokal zur 50. KFW überreicht. Im Anschluss an die Würdigung der Veteranen fand die Siegerehrung zu den Ergebnissen der 50. KFW statt.

Wie immer verlangte das Mastlegen, Maststellen und das Paddeln durch den Paulsdamm auf der Hin- und Rücktour jeder Crew körperliche Fitness und hohe Konzentration ab.

Nach einer Startverschiebung um 10 Minuten aus technischen Gründen konnte die 50. KFW um 09:40 Uhr bei hervorragenden Wetterbedingungen gestartet werden. Der Wettergott „Rasmus“ blieb beständig aus nordöstlicher Richtung mit einer Windstärke von 4 bis 6 Beaufort und sorgte während der gesamten Wettfahrt für gleichbleibende Segelbedingungen für alle 54 gestarteten Jollenkreuzer

Plötzlich versagte unserem Startschiff das Steuer. Die ersten R-Kreuzer kamen immer näher. Am Paulsdamm musste die Wettfahrtleitung alle Utensilien auf das Begleitboot von Alfred Stüwe umlagern und selbst umsteigen. Das Begleitboot wurde nun als Ziel- und Startschiff eingerichtet. Mit Vollgas steuerte Alfred das Boot vor den Hafen der Lieps. Kurz bevor die ersten R-Kreuzer sich der Ziellinie an der Lieps zur Halbzeitpause näherten, war das Ziel- und Startschiff funktionsfähig. Die gesamte Wettfahrt lief dann wie geplant weiter. Der Wettfahrtleitung wurden keinerlei Schäden und Verlet-



So sehen Sieger aus

zungen bekannt, ein Zeichen, dass sich alle Teilnehmer verantwortungsvoll und gründlich auf diese Wettfahrt vorbereitet hatten. Ich möchte mich bei allen Crews für ihr faires und umsichtiges Verhalten bedanken.

Erstmals fand die Siegerehrung sofort nach der KFW statt. Diese Regelung fand bei den aktiven Seglern große Anerkennung. Abschließend möchte ich mich bei allen Helfern der KFW für ihre schon viele Jahre andauernde Mitwirkung und Unterstützung bei der Vorbereitung sowie Durchführung der KFW recht herzlich bedanken. Meinem Nachfolger Dirk Richter wünsche ich viel Erfolg und Freude bei der Leitung nachfolgender KFW.

Roland Kretzschmar
Fotos: Jeannette Geithner und Susanne Wagner



Andreas Höhne mit Siegestrophäe



Einige unserer Veteranen: Cherry Kirschenbaum, Günter Baumgärtel, Klaus Pingel, Horst Lehmann, Peter Cords, Peter Nowka (v.l.n.r.)



Historie zur Fernwettfahrt „Rund um die Lieps“

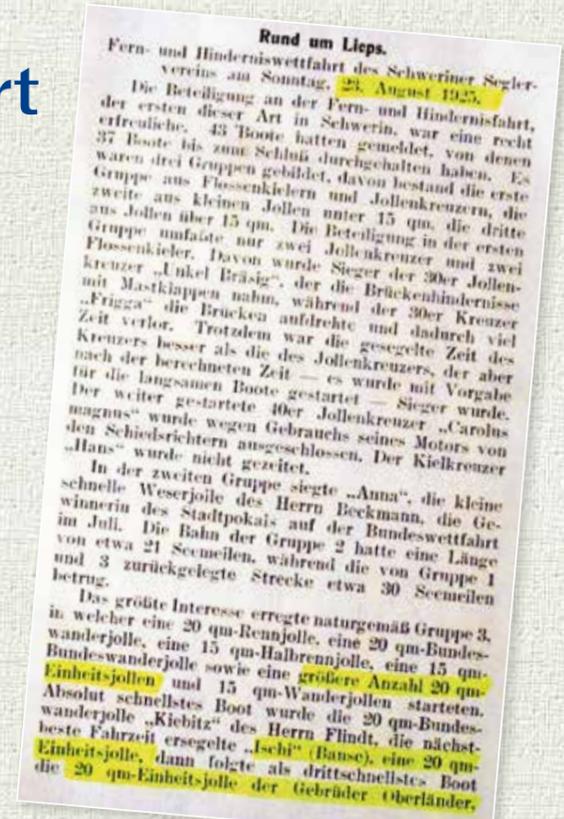
Am 18. 09. 2016 begingen wir das 50. Jubiläum der Fernwettfahrt der Kreuzer „Rund um die Lieps“.

Der Schweriner Segler-Verein von 1894 e.V. hatte schon vor dem Krieg eine Fern- und Hindernisfahrt durchgeführt – am 23. August 1925.

Diese Wettfahrt wurde für drei Bootgruppen ausgeschrieben:

- 1. Flossenkieler und Jollenkreuzer
- 2. Jollen bis 15 qm
- 3. Jollen mit 20 qm Segelfläche (Schweriner Einheitsjollen)

Dabei haben sich die Segler nicht geschont. Es ging immerhin um ca. 30 Seemeilen bei den Kreuzern und um 21 Seemeilen bei den Jollen mit einmal rudern durch den Langen Graben. Also sehr sportlich!



KFW 1925 „Rund um Lieps“



Alte Zülförche über dem Langen Graben an Paulsdamm - 1925

Gespensisch tauchon von allen Seiten große dunkle Schatten auf und verschwanden wieder. Je näher wir der vermurkelt voraus liegenden Startlinie kamen, wurden die schattenhaften Begegnungen immer häufiger.

An'n Spük gäwnt hei nich – blot böten gruvon deht em of un on!

Jeder startete angstreggt nach allen Seiten und auf den Kompass. Natürlich meinte jeder von sich – er sei total auf dem richtigen Kurs. Jedes – Jollen ist rumschlich – wir werden's noch sehen.

Dann Eil von irgendwoher der Startschiff. Aber, das machte sitz. Wir waren froh, daß wir überhaupt leichte Fahrt hatten und wagten kaum, die Pinne zu berühren. Divers orientiertes wir uns nach den vorhandenen, vertrauten Geräuschen aus der Stadt.

Achttaus schlug die tiefe Dorglocke mit ihrem Brüllen ein volles Klang. An Steuerbord böte man leicht und unbeschwert, aber maltroniert zum plötzlichen Sonntagsgeschehen, die helle Glocke der Schloßkirche. Weiter Steuerbord voraus hörten wir das Bauseln der Zippendorfer Straßenbahn.

Doch das war's denn auch! Ein wenig später waren diese Geräusche von allen Seiten zu hören.

Der Nebel versuchte mit aller Gewalt, uns in die Irre zu führen, und er blieb weiterhin unser aufdringlicher Begleiter.

Das Zurren und Rausen mit den Nebelböen wurde besonders am Start immer lauter.

Insoweit waren annähernd 60 Dickschiffe unterwegs. So trübten und glühten wir wie in Wate ca. 3 Stunden vor uns hin. Regatsagel! Dann, ganz unerhofft, erschien voraus ein großer dunkler Fleck in der Nebelwand. Leises Stimmengemurmel war zu hören.

Sind wir etwa irgendwo in Landnähe?

Aber nein, beim Nähergehen entsappte sich der Fleck als einzige dicht zusammen liegende Kreuzer.

Wahrscheinlich suchten sie Trost in der Genossenschaft. Oder gab's w'Brüch einen Lünen aus der Badde?

Hallo, wer seid ihr?

Wilt ihr, wo wir hier sind?

Da keine zufrieden stellende Antwort kam, legten wir ganz langsam Backbordruder und glitten mit der Geschwindigkeit einer eigenen Schanze an dem Pulk vorbei – hinten ins Nichts und waren zum wieder alle in dem nicht wacherevollständigen Nebel. Ich muß erlich gestehen – gesteuert wurde nur nach Gefühl und Gefühl – immer mit der Meinung, hier geht's lang.

Die beiden Schotenseile schlossen sich selbstverständlich der Meinung des „Alp'n“ an.

KFW 1925 „Über den Langen Graben am Paulsdamm“

Bei steifem Wind auf Fahrt

Eine Fernwettfahrt über etwa 50 km veranstaltete die Sektion Segeln Schwerin. Bei steifem Wind, der in den Böen eine Stärke von 6–7 erreichte, waren an die Führer der Boote große Anforderungen auf der langen Strecke gestellt. In der Piratenklasse konnte Ernst Heckel vor Stallbom Jun. und Hartmann als Sieger das Ziel erreichen. Die H-Jollen sahen in Priegnitz vor Möller und Kuhs den Sieger. Die 15-qm-Jollenkreuzer hatten in Carl Roost vor Hermann Roost und Flindt den Besten, während bei den 20-qm-Jollenkreuzern Humpig als Sieger zu nennen ist. In der Kükenklasse ersagelte sich Carl Heckel den ersten Platz. Da die Durchfahrt durch den Paulsdamm mit niedergelegtem Mast zurückgelegt werden mußte, war auch die Geschicklichkeit der Segler in dieser Beziehung von Bedeutung.

KFW 1952

Nach dem Krieg wurde der Gedanke einer ähnlichen Regatta im Jahre 1966 neu belebt. Initiator waren unser langjähriger KFA-Vorsitzender „Schubbi“ Flindt und „Eddi“ Bülck. Sie beauftragten Günter Baumgärtel mit der Wettfahrtleitung, unterstützt durch Peter Nowka, Wolfgang Munnes, Gerd Apelt und viele andere.

Rund um die Insel Lieps

XV. Fernwettbewerb auf Schweriner See mit Rekordbeteiligung

Alle Jahre wieder treffen sich am letzten Septembersonntag die Jollenkreuzer zum großen Spektakel auf dem Schweriner See. Die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ von der großen Beliebtheit dieser volkssportlichen Charaktertragende Regatta zeugt das große Meldeergebnis mit 104 Kreuzern und rund 300 Seglern. So starteten in der Klasse der R-Jollenkreuzer 33 Boote und in der Klasse der P-Jollenkreuzer 44 Yachten. So große Startfelder findet man auf keinem Segelrevier in unserer Republik.

Am Start waren auch alle Teilnehmer der DDR-Meisterschaft 1981 im Segeln auf der Müritz. Dabei konnte bei den R-Kreuzern die Crew mit Steuermann Herbert Raben auf R 457 erfolgreiche Meisterschaftsvorbereitung über und Horst Wignanek mit seiner Crew auf R 536 auf den 3. Platz verweisen. R 536 auf den 3. Platz verweisen. Dazwischen jedoch schob sich mit Herbert Hütner auf R 343 der ehemalige Europameister und jetzige Trainer beim ASK Rostock, der be-

wies, daß er das Segeln noch längst nicht verlernt hat.

Erfreuliches Fazit, daß erstmals inzwischen fertiggestellte Plastneubauten bei den R-Jollenkreuzern am Start waren und sich ausnahmslos im Vorderfeld platzieren konnten.

Bei den P-Jollenkreuzern war wieder einmal Günter Pagell auf P 497 der Schnellste 7 Minuten er zwischen sich und den zweiten, Horst Prignitz, auf P 838. Dabei ließ er den ehemaligen Leistungssportler vom SC Traktor Stunassportler vom SC Traktor Biebertitz auf P 1044 mit seiner „Rennzieke“ klar hinter sich. Mit Bravour erledigte Detlef Huss auf P 21 mit einem über 20 Jahre alten Schiff und Gaffeltakelung einen hervorragenden 4. Platz.

Von den im Bau befindlichen Vierteltonnern nahm der zuerst fertiggestellte unter Steuermann Franz Köhn erstmals an einer Regatta teil und erreichte mit Platz 29 eine hervorragende Platzierung. Dabei

ließ er zahlreiche R-, P- und C-Kreuzer hinter sich und erbrachte den Beweis, daß diese seegängige Yacht auch auf den Binnengewässern schnell segelt.

Gesamtwertung aller startenden Klassen nach der bestersegelten Zeit: 1. R 457, Steuermann Herbert Raben, 288 Min.; 2. R 543, Steuermann Herbert Hütner, 292; 3. R 536, Steuermann Horst Wignanek, 293; 4. R 464, Steuermann Günter Pagell, 294; 5. P 497, Steuermann Günter Pagell, 296; 6. R 101, Steuermann Jochen Stallbom, 296; 7. R 509, Steuermann Jochen Stallbom, 297; 8. R 547, Steuermann Jochen Scheibenhof, 298; 9. R 442, Steuermann Dr. Klemkow, 299; 10. R 410, Steuermann Heinrich Möller, 300; 11. B-Kreuzer, Steuermann Fritz Arndt, 303; 12. Steuermann Horst Prignitz, 303; 13. P 690, Steuermann Siegfried Franz, 303; 14. P 21, Detlef Huss, 304; 15. R 676, Steuermann Axel Kettler, 305; 16. P 672, Steuermann Peter Lenz, 306; 17. R 459, Steuermann Horst Stüwe, 306; 18. P 988, Steuermann Dr. Sander, 307; 19. R 535, Steuermann Günter Patschulat, 307; 20. R 601, Steuermann Günter Patschulat, 307.

Schwichtenberg

KFW 1982

Wieder Herbert Raben

Ende September versammelten sich über 100 Boote aller Kreuzerklassen zur traditionellen Fernwettbewerb um die Insel Lieps auf dem Schweriner See. Konnten die R-, P- und C-Kreuzer bei regnerischem Wetter und leichtem Wind aus Südost noch relativ problemlos starten, schlief Rasmus dann etwa in Höhe der Insel Kaninchenwerder und Ziegelwerder zunächst einmal ein. Um die Wettfahrt doch noch zu sichern, zumal der Wind aus nordöstlicher Richtung wieder einsetzte, entschloß sich die Wettfahrtleitung den Wendepunkt, den normalerweise eben die Insel Lieps bildet, durch eine Boje in Höhe des Ramper Moors im Südteil des Schweriner Außensees zu ersetzen. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich bereits eine Spitzengruppe aus zehn R-Kreuzern, die mit fast einer Stunde Vorsprung vor dem übrigen Feld segelte, gebildet. Durch den unbeständigen Wind zog sich dann auch die Spitzengruppe auf dem Rückweg zum Seglerheim noch weit auseinander. Mit über einer halben Stunde Vorsprung siegte bei den R-Kreuzern schließlich ein weiteres Mal DDR-Meister Herbert Raben mit seiner Crew, bei den P-Kreuzern kam die Crew der R 536 auf den 3. Platz. In der C-Kreuzerklasse segelte keine der Teilnehmer. Die Spitzengruppe erreichte das Ziel, 21 von ihnen hatten die Distanz absegelt, 27 wurden bereits nach dem Hintern am Ramper Moor gezeitet.

H. Schattinger

Ergebnisse: 1. R 457 H. Raben 263 min., 2. R 464 Jost 288, 3. R 536 Wignanek 316, 4. R 629 Huss 317, 5. R 442 Dr. Klemkow 319, 6. R 410 Möller 322.



Über 100 Schaulustige verfolgten gestern bei der Kreuzerfernregatta am Paulsdamm das Mastlegen auf den Jollenkreuzern und die Passage. Foto: Böhme

Raben-Crew gewann Fernwettbewerb

Schwerin • Altmeister Herbert Raben und seine Crew gewannen gestern die traditionelle Kreuzerfernregatta auf dem Schweriner See zu Hause beim Start in der Schlossbucht. Auf dem leichteren Wind kam die Armada nur schwer in Fahrt, bei der Paulsdamm-Passage mit Mastlegen und Ruder-einlage hatte Skipper Herbert Raben aber schon eine Viertelstunde Vorsprung. Wegen des Dunst lag noch dicker Dunst über dem See, da war an ein so großes Regattafeld nicht zu

denken. Das Procedere der beliebtesten Kreuzerfernregatta ist aber hinlänglich bekannt, und so trafen sich dann eine Dreiviertelstunde später die Jollenkreuzer aus allen Schweriner Seen zu Hause beim Start in der Schlossbucht. Auf dem leichteren Wind kam die Armada nur schwer in Fahrt, bei der Paulsdamm-Passage mit Mastlegen und Ruder-einlage hatte Skipper Herbert Raben aber schon eine Viertelstunde Vorsprung. Wegen des Dunst lag noch dicker Dunst über dem See, da war an ein so großes Regattafeld nicht zu

Außensee abgesetzt und die obligatorische Mittagspause beim „Oberförster“ in Seehof abgehalten. Auch auf dem Rückweg zum Paulsdamm, das von vielen Schaulustigen verfolgt wurde, gab die Raben-Crew die Führung nicht mehr aus der Hand. Für Kielboote, die den Mast nicht legen können, wurde erstmals ein Rundkurs im Schweriner Innensee angeboten. Die Siegerehrung aller Klassen erfolgt traditionell beim Absegeln am 21. Oktober. **Stefan Böhme**

KFW 1984

Günter Baumgärtel war bis 1984 Wettfahrtleiter. Danach waren Peter Nowka, Gerd Pflaum und Roland Kretzschmar die Verantwortlichen. Stellvertretend für die Helfer bei den Regatten nahmen Martha Möller und Peter Cords am Regattajubiläum teil. Mit einem kleinen Erinnerungsgeschenk wurden Martha und Peter geehrt.

1966 begann die erste Fernwettbewerb der Kreuzer. Leider liegen uns dafür keine Daten vor. 1967 starteten:

- 4 R-Kreuzer in Gruppe A und 9 in Gruppe B,
- 5 P-Kreuzer in Gruppe A und 6 in Gruppe B,
- 6 C-Kreuzer in Gruppe A und 7 in Gruppe B.

Damals nahmen „Cherri“ Kirschenbaum, Horst Lehmann, Peter Lange, Heinz Beckmann Rudi Möller „Eddi“ Bülk daran teil.

1968 und 1969 stieg die Teilnehmerzahl von 40 auf 62 Boote. Die Teilnehmer Günter Graw, Jochen Stallbom, Herbert Raben, Harry Jaskulke, Detlef Huss, Horst Wignanek, Dieter Sobke, Klaus Pingel und Günter Hoffmann kamen dazu.

Alle „Veteranen“ der ersten, zweiten und dritten Fernwettbewerb wurden ganz herzlich begrüßt und geehrt.

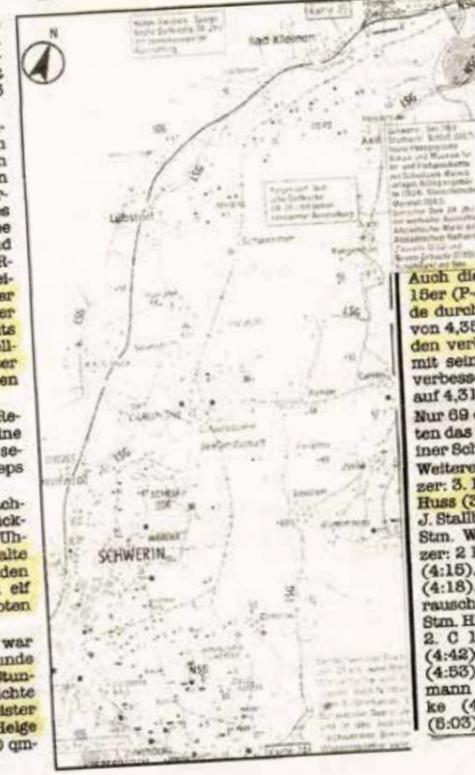
21. Schweriner Langstrecken-Regatta 1987

Kürzlich fand auf dem Schweriner See die 21. Schweriner Langstreckenregatta für Jollenkreuzer mit über 300 Teilnehmern in 96 Booten statt.

Bei starken bis böigen Winden kam es zu zahlreichen Kenterungen bis in den Außensee hinein und schon bei der Insel Kaninchenwerder im Stadteingang manches zu Bruch. Der Außensee zeigte sich noch böiger, und hier kamen selbst die 20er R-Kreuzer zeitweise ins Gleiten. Bereits zur Hälfte der Regatta zeichnete sich bei der Insel Lieps ab, daß die bereits vor zehn Jahren aufgestellten Bestzeiten bei dieser Regatta eingestellt werden würden.

Nach Vollendung der Hinregatta gönnte man sich eine einstündige Pause. Dann segelte man von der Insel Lieps zurück nach Schwerin. Nach rasanter raum- bis achtern eingestellter Rückfahrt konnte man auf den Uhren nachlesen, daß die alte Bestzeit von vier Stunden und neun Minuten von elf Mannschaften unterboten worden ist.

Der neue Rekordhalter war sogar eine halbe Stunde schneller, denn nach 3 Stunden/27 Minuten erreichte die Crew von DDR-Meister Herbert Raben mit Helge Schattinger als Erste 20 qm-Jollenkreuzer das Ziel.



Auch die Rekordmarke der 16er (P-Jollenkreuzer) wurde durch Henning Grabosch von 4:35 auf jetzt 4:04 Stunden verbessert. Rudi Möller mit seinem C-Jollenkreuzer verbesserte sich von 4:45 auf 4:31 Stunden. Nur 69 der 96 Boote erreichten das Ziel vor dem Schweriner Schloß. Weitere Ergebnisse, R-Kreuzer: 3. R 628 Steuermann D. Huss (3:49 h), 4. R 101 Stm. J. Stallbohm (3:54), 5. R 629 Stm. Wurn (3:55); P-Kreuzer: 2. P 779 Stm. H. Kunath (4:15), 3. P 680 Stm. S. Prang (4:18), 4. P 559 Stm. Kohlrausch (4:21), 5. P 1155 Stm. Hinz (4:25); C-Kreuzer: 2. C 133 Stm. H. Jaskulke (4:42), 3. C 690 Stm. Rötting (4:53); Kielboote: 1. Hoffmann (4:56), 3. B. Richter (5:03).

KFW 1992

Von nun an war die Fernwettbewerb ein fester Bestandteil der Regatten auf dem Schweriner See. Die Teilnehmerzahlen nahmen stetig zu:

- 1977 - 75 Boote,
- 1979 - 81 Boote.
- 1983 und 1985 waren mit 104 Booten Teilnehmerrekordjahre!

Mit dem Einheitsjahr 1990 gab es einen Teilnehmerknick auf 42 Boote. Danach stiegen die Bootszahlen wieder und erreichten 1995 schon mehr als 60 Boote.

Detlef Huss

KFW 1996 Jubiläumsfernregatta

KFW 1992

Segler-Zeitung

Fernwettbewerb auf dem Schweriner See

Sieger der 26. Kreuzer-Fernwettbewerb auf dem Schweriner See wurde am vorletzten September-Wochenende Herbert Raben

Die Kreuzer-Fernwettbewerb ist traditionell für 20-qm-Jollenkreuzer (R-Kreuzer), 15-qm-Jollenkreuzer (P-Kreuzer) und Ausgleichkreuzer ausgeschrieben. Traditionell ist auch die Mannschaftstärke freigestellt, so daß bei diesem volkssportlichen Wettbewerb ganze Familien die Segel setzen. Am Start war ein ausgesprochen attraktives Feld von 68 Kreuzern. Wegen nur leichter Winde um Stärke zwei war der 92er Jahrgang der Langstreckenregatta über die beiden großen Schweriner Seen etwas verkürzt worden. Nach der Rundung der Insel Ziegelwerder im Südlichen Stadtees, ging es bei nur noch einer Windstärke bis zum Paulsdamm. Nach dem Legen der Masten in der Paulsdamm-Passage wurde diesmal auf die Rundung der Insel Lieps im Außensee verzichtet. Pause war in Seehof, und von hier ging der Kurs um und ins Kaninchenwerder im Innensee zum Ziel vor dem Seglerheim in der Schlossbucht.

NEU HEINZ NEU
Super-Mixt-CLEANER
Wind als Katerstrolch über stark verschmutzte Flächen eingewirkt. DE FEEL, PLUGGOST, BLEICHEN sowie SALZWASSERABLAGERUNGEN werden durch die BILGENREINIGER: Nicht verüllerte Flächen wieder auf PK-Fächeln, Holzoberflächen, rutschfeste Holz-Strukturflächen. HEINZ-SUPER-SOAPS-CLEANER ist die beste Wahl für die Reinigung von Booten. Jetzt zur Herbstreinigung bestellen! 1000 ml DM 26,20 + Versandkosten. HEINZ-VERSAND - 2000 Hamburg 73. Telefon 730745 Fax 040 / 677 07 88

Die Schweriner Yacht-Club. Die R-Kreuzer-Crew wies nach 4:44 Stunden reiner Segelzeit die Mannschaften um die berühmte Detlef Huss Schweriner Seglerverein (SSV) und Hermann Heide (Schweriner Yacht-Club) auf die Plätze. Erfolgreichste P-Kreuzer-Besatzung war die von Skipper Sieghard Prang (SSV).

MID

LOKALSPORT
Jubiläums-Fernwettbewerb bot Segeln vom feinsten
Hermann Heide stellte mit „O nass is“ Rekord ein

Schwerin • Die 30. Kreuzer-Fernwettbewerb endete am Sonntag mit einem Sieg der Crew um Skipper Hermann Heide. Der 47-jährige Elektronik-Berater stellte mit 3:47 Stunden die bisherige Bestmarke von Herbert Raben und Helge Schattinger aus dem Jahr 1987 ein.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubiläumswinner der Fernwettbewerb waren 79 Teilnehmer, wobei die R-Kreuzer mit 30 Booten am stärksten vertreten waren. Nach sechs wogig Segelstunden wurde die Fernwettbewerb durch die Regatta „Rund um die Insel Lieps“ ersetzt. Die Teilnehmerzahl der Regatta betrug 104 Boote.

Die Kreuzer der P-Klasse entschied Detlef Huss für sich, den schnellsten C-Kreuzer erreichte Harry Jaskulke. Die Jubil



Petermännchenregatta vom 8.–9. 10. 2016 im SSV

Wenn das Petermännchen einen Pakt mit Petrus schließt

Zur „Funktionsbeschreibung“ des Regattawartes gehört es, neben der ganzen Organisation der Regatten, auch das entsprechende Wetter bei Petrus zu bestellen. Eine verantwortungsvolle Aufgabe, die Mattes da übernommen hat.

Und so war der Blick in die Wetter-App bei vielen Teilnehmern und Helfern mindestens zweimal täglich im Vorfeld der diesjährigen Petermännchenregatta Standard.

Leider entschieden sich viele der süddeutschen Moth-Segler für das warme Lugano und den Europacup in der Schweiz. Aber dafür waren unsere 505er wieder wetterresistent und mit 26 Schiffen die zahlreichste Klasse am Start.

Die Contender hatten wohl noch ihre Deutsche Meisterschaft in den Knochen, aber immerhin schafften 13 Segler den Weg nach Schwerin. Und bei den Korsaren hatten 10 Mannschaften gemeldet. Am Samstag hatte die Bestellung des Wetters bei Petrus funktioniert. Wind mit

wenigen Drehern aus nordwestlicher Richtung und vor allem Sonne ließen die doch etwas frischen Temperaturen vergessen.

Mit vier Tageswettfahrten war dann am späten Nachmittag auch der erste Streicher im Kasten.

Der obligatorische Glühwein beim Anlegen ließ so manche verklammten Finger

wieder beweglich werden und die „Anlegewurst“ wärmte auch erstmal von innen. Bei einem ordentlichen Seglerbuffett tauchten am Abend auch die letzten Segler und Helfer auf. Mit den Bildern des Tages und so mancher Hopfenkalttschale wurden oft noch einmal diverse Manöver und Taktiken diskutiert und so gingen alle gestärkt in den Sonntag.

Für den Sonntag hatte es dann mit der Wetterbestellung nicht mehr geklappt. Da war der Bonus von Mattes bei Petrus definitiv aufgebraucht. Aber was soll's. Wir sind ja Segler und dann wird eben eine Pelle mehr angezogen. Wir hätten ja Hal-



Erstrebtes Ziel – der „Petermännchen-Pokal“...



lenhalma spielen können meinte Jörg mit einem Augenzwinkern. Recht hat er.

Leider verließ uns nicht nur die Sonne. Der Wind machte auch, was er wollte und so war es doch recht schwierig, bei den heftigen Drehern einen regelkonformen Kurs zu legen. Starverschiebung, Abbruch und Tonnenballett waren angesagt.

Am Ende des Tages standen aber alle Segler mit zufriedenen Gesichtern in unserer alten Bootshalle zur Siegerehrung.

Sechs Wettfahrten waren geschafft und das Petermännchen ging an die Rostocker 505er Segler Lutz Stengel und Frank Feller. Diverse Schinken und Würste wurden als zünftige Preise vergeben. Auch die weiteste Anreise wurde belohnt. Mit der Brauerei Hennings aus Leezen gab es statt des nicht mehr hergestellten Petermännchenbieres wieder ein Hopfengetränk aus der Region.

Für das nächste Jahr hoffen wir wieder auf eine rege Beteiligung. Vielleicht entscheiden sich die Moths ja 2017 für das windsichere Revier und scheuen auch nicht den Weg aus dem Süden zu uns. Wir würden uns freuen, diese attraktive Klasse wieder in Schwerin begrüßen zu können.

Ein Dank geht hier noch einmal an alle Helfer, die dazu beigetragen haben, dass die diesjährige Petermännchenregatta wieder eine gelungene Veranstaltung wurde.

Text und Fotos Jeannette Geithner



... und hier sind die glücklichen Gewinner in diesem Jahr



Eine kleine Reminiszenz an die Donnerstagsregatten 2016

Bei strahlendem Sonnenschein begann die beliebte Wettfahrtserie am 12.05. 2016 und bei ähnlich schönem Wetter endete diese am 15.09.2016. Insgesamt hatten 59 Boote gemeldet, wovon durchschnittlich etwa 33 Boote an den Start gingen. Um den Gesamtsieg wurde hart gekämpft und der Crew von R 919 unter Uwe Volkmann nochmals herzlichen Glückwunsch. Für die Crew von C 72 verlief die Saison sehr durchwachsen. Bei der 1. Wettfahrt der Saison blies der Wind mit gut 5 Bft, sodass sich die Crew entschloss, das Groß zu reffen und die Sturmfock zu setzen. Die ersten beiden Runden waren nicht gerade spannend, aber trotzdem ein Segelerlebnis der besonderen Güte.

Nach dem letzten Runden der Bahnmarke am Seglerheim und dem darauf folgenden Wendemanöver kam es infolge der festgeklemmten Großschot zur Kenterung von C 72. Ein Durchkentern konnte dank eines funktionierenden Kenter-sackes verhindert werden. Das Aufrichten des Bootes wollte trotz mehrerer Helfer nicht gelingen. Ein vollgelaufener

Jollenkreuzer ist ebenso instabil wie ein Baumstamm.

Ein großer Dank gilt allen Helfern auf dem Wasser vom Schweriner Segler-Verein, der DLRG, dem Segelverein Schwanenhalsinsel und insbesondere den wartenden Seglerfrauen des letztgenannten Vereins, die die Crew von C 72 mit warmen Getränken, einer heißen Dusche und trockenen Sachen versorgten.



Auch die letzte Wettfahrt musste nach dem Überqueren der Startlinie von C 72 aufgegeben werden, da nach dem Dichtholen des Großsegels der Rollenkasten des Großfalls aus dem Masttopp herausgerissen wurde. Nach 77 Jahren kann dieses Malheur sicherlich schon einmal passieren.

Insgesamt gesehen war es eine schöne Segelsaison, an der vor allem auch unsere Wettfahrtleitung einen großen Anteil hat und wir die Gelegenheit nutzen, um Danke sagen.

Text: Klaus Neugebauer C 72,

Fotos: Jeannette Geithner

22. Holzbootregatta in Schwerin

Eine mittlerweile gesamtdeutsche Adresse ist die Holzboot-Regatta vom Schweriner Segler-Verein geworden, welche in diesem Jahr ihre 22. Auflage erlebte.

Schwerin? Wo ist das? Diese Frage hört man häufig inzwischen auch im Süden Deutschlands. Die Antwort darauf haben in diesem Jahr mindestens zehn Bootsbesitzer gefunden, denn genauso viele neue Teilnehmer kamen an unseren schönen See.

Eine halbe Hundertschaft von schmalen und dicken Schiffen präsentierte sich zunächst den Juroren Peter Pfeifer und Franz Köhn. Und was da so fest gemacht hatte, war vom Feinsten. Schiffe von 1920 bis in die Neunzehn-Siebziger hinein. Die Eigner sind natürlich nicht so alt, aber ihr Herz gehört den Oldies und so haben sie, wie alle anderen Holzboot-Freaks auch, ungezählte Arbeitsstunden in den Erhalt der Klassiker gesteckt. Insgesamt wurden 17 Bootsklassen in traditioneller Bauweise vorgestellt.

Nach der optischen Bewertung mussten die Schmuckstücke ihre Tauglichkeit noch bei drei Wettfahrten auf dem Schweriner See unter Beweis stellen. Auch das war bei teils unwirtschaftlichen Bedingungen und zum Teil mit Baumwollsegeln kein Problem. Bei einer gemeinsamen Regatta so

unterschiedlicher Bootstypen hängt die Zeit natürlich nicht nur vom Können der Mannschaft ab. Die Regattaleitung trug dem Rechnung, indem sie die gesegelten Zeiten mit dem Yardsticksystem umrechnete. So hatte auch ein bauartbedingt langsames Boot eine Chance auf eine gute Platzierung. Nach drei gesegelten Wettfahrten ging aus dem gesamten Feld eine H-Jolle aus Berlin als Sieger hervor.

Den Teilnehmern geht es allerdings nicht nur um das Regattasegeln. Mindestens ebenso wichtig sind der Erfahrungsaustausch, die Bewertung von Restaurierungen und natürlich das gesellige Beisammensein. Am Abend wurden beim Buffet und den Bildern des Tages die einzelnen Wettfahrten ausgewertet und über diverse Tonnenmanöver geklönt.

Die Wanderpreise gingen an die Teilnehmer mit der weitesten Anreise sowie die jeweiligen Klassensieger. Den Wanderpreis für die Gruppe der Erstteilnehmer erhielt der Besitzer eines R-Kreuzers aus Berlin, der seinem Namen leider immer mal wieder Ehre erteilt: „Undicht exR31“. Aber dafür war der mit viel Liebe restaurierte Kreuzer eine Augenweide. Mit einer kurzweiligen, vom Wettergott überwachten Siegerehrung, es regnete erst im Anschluss, und einem großen Dank an die



Ersteilnehmer „Undicht“ exR31 aus Berlin

Organisatoren, Teilnehmer und Sponsoren, sowie der Einladung für das Jahr 2017 endete das diesjährige Treffen der Holzboot-Oldtimer.

Carola Volkmann

(Landmaus aus dem Organisationsteam)

World Championship TOPCAT Biograd Croatia 2016

Biograd na Moru, das ist für Blauwassersegler so etwas wie Kitzbühl für Skifahrer, wie Wimbledon für Tennissfans. Die härteste Langstreckenregatta in der Adria hat Start und Ziel in Biograd.

Bei der Eröffnung der Katamaran-Topcat-WM sprach u. a. auch der Wettfahrtleiter Helmut Czasny, der gerade aus Rio kam: „Rio ist schön, aber Biograd ist das Paradies!“ Und da wollten wir hin!

In der ersten Woche nahmen wir an der 6. Topcat – Tourenwoche am Ort der WM teil – „alte Hasen“ und „junge Segler“ gemeinsam. Ein guter Schachzug, um noch zusätzliche Topcatsegler zur WM zu locken.





Warten auf den perfekten Wind ...



... und dann fast gekentert

Leider machte uns die Bora, die von den Hängen des Velebit-Gebirges im Nordosten von Biograd herab blies, einen gewaltigen Strich durch unsere Segelwünsche! Ständige 7 Bft und mehr zwangen uns dazu, totalen Urlaub zu machen. Und das von Montag bis Donnerstag! Auch nicht schlecht! Konnten wir nach den 1700 km Autofahrt auch gut gebrauchen!

Aber dann am Freitag endlich das Wetter, das uns einen erlebnisreichen und unvergesslichen Tag in der Inselwelt der Adria schenkte.

Nun wurde es aber ernst: Bootskontrolle, Segelvermessung, Sponsorenaufkleber, Segelanweisungen (natürlich in Englisch!) ... ein Laufzettel wie bei der Musterung.

Die Eröffnung war ein sehr schönes Erlebnis!

Am Sonntag dann das „Practice Race“ – ein Probesegele für Teilnehmer und Wettfahrtsleiter ca. 4 sm bis zum Regattagebiet. Dies war notwendig, um dem

Schiffsverkehr und dem Gezeitenstrom zwischen der Insel Pasman und Biograd auszuweichen.

Am Start waren 3 Klassen: K3, K2 und K1 von 16 bis 18 Fuß – insgesamt 77 Boote. In unserer Klasse, dem K2, waren es 22 Katamarane. Von Montag bis Freitag starteten jeden Tag 2 Wettfahrten. Normalerweise ging es um 11.00 Uhr aufs Wasser und gegen 18.00 Uhr waren wir meistens wieder an Land.

Am Montag erreichten wir bei 3-4 Windstärken Platz 10 und 9. Allerdings fuhr uns beim Warten bis zur nächste Wettfahrt ein anderer Cat in den Backbordschwimmer. Ein Loch im Rumpf war die Folge. Allerdings oberhalb der Wasserlinie, wir segelten weiter. Tape half uns über die nächsten Wettfahrten.

Am Dienstag strammer Wind aus Nord, sodass sogar einige Wettfahrtteilnehmer nicht starteten. Der Wind flaute dann aber etwas ab, sodass wir beide Wettfahrten segeln konnten. Platz 12 war das Ergebnis dieser Runde.

Nr. 4 war eine Langstrecke, die uns alles abforderte. Insgesamt ging es um 3 Inseln, nicht so einfach, wenn man bedenkt, dass es bedeutend mehr Inseln in diesem Gebiet gibt. Das Ergebnis ein 15. Platz. Na gut, ein Streicher! Immer noch Position 10 in der Gesamtwertung, das weckte natürlich Begehrlichkeiten!

Am Mittwoch kamen keine Ergebnisse zustande, Die Adria zeigte uns, dass sie auch drehende Winde hat. Abends eine „super Beachparty“! Der Ausfall sorgte allerdings dafür, dass nun an den letzten beiden Tagen DREI Wettfahrten gestartet wurden. Am Donnerstag 11, 12 und 15. Platz ... Noch ein Streicher!

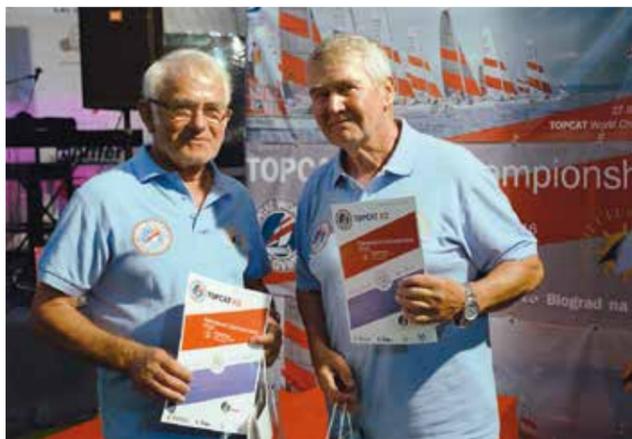
Und nun der letzte Tag.

Endlich ein sauberer Start bei 3 bis 4 Windstärken: Der Steuermann geht ins Trapez, aber leider hat der Trapezhaken nicht mit gemacht! Der Skipper fällt ins Wasser – beinahe gekentert – Pinne abgebrochen – Mannschaft wieder vollständig an Bord. Nach Hause??? Nein! Wir fahren weiter. 18. Platz ... noch ein Streicher! Trotz abgebrochener Pinne und immer stärker werdendem Wind holen wir noch einen 8. und einen 11. Platz an diesem letzten Tag.

Weißer Schaumkronen sorgten zum Abschluss bei einigen Katamaranen für Kenterungen. Wir waren letzten Endes froh, ohne Probleme an Land gekommen zu sein.

Mit Platz 12 im Gesamtergebnis waren wir als älteste WM-Teilnehmer sehr zufrieden!

Martin Böwer SSV, Peter Lenz SV Theater
Fotos: Mark Lehmann



Stolz auf unsere Platzierung als älteste WM-Teilnehmer



Die neue Saison hat begonnen

Bei idealen äußeren Bedingungen wurde die neue Saison mit dem traditionellen Trainingslager in der letzten Ferienwoche eröffnet.

Insgesamt 30 Kinder und Jugendliche im Optimist und im Laser 4.7 nutzten das schöne Sommerwetter, um nach der verdienten Sommerpause mit dem Training zu beginnen. Neben vielen Stunden auf dem Wasser, wurde auch ordentlich Kondition getankt und viel an den Booten gebastelt. Der Spaß kam dabei natürlich auch nicht zu kurz.

Am Freitag wurden die Boote schon wieder verladen, um am Wochenende beim Ranglistenwettkampf in Hohen Viecheln viele Ranglistenpunkte zu sammeln.

Am darauffolgenden Wochenende trafen sich dann am 10. und 11. September in Greifswald die besten Nachwuchsegler aus M/V, um in den Kinder- und Jugendbootklassen die Landesmeister zu ermitteln.

Jörg Lehmann



SSV-Jugend gewinnt den Glashäger-Segel-Vereins-Cup 2016

Nun schon zum 3. Mal richtete die Glashäger Mineralbrunnen GmbH den Glashäger-Segel-Vereins-Cup für die Optimist-B-Segler aus.

15 Mannschaften aus ganz MV folgten am 8. Oktober 2016 der Einladung nach Röbel.

Diese Veranstaltung wird als Mannschaftswettbewerb ausgetragen. Drei Segler/innen pro Verein dürfen starten. In jeder Wettfahrt werden die ersegelten Punkte addiert und so ergibt sich die Wertung für die entsprechende Mannschaft. Auf dem engen Kurs im Stadthafen war für die 45 Optis nicht viel Platz und so wurde schon am Start um die beste Ausgangsposition gerungen.

Vincent Rohde, Louis Holst und Jonathan Schmidt aus unserem Verein kamen mit den äußeren Bedingungen am besten klar



und siegten letztendlich verdient vor zwei Rostocker Vereinen. Lohn dieser Anstrengung war nicht nur ein Pokal, sondern auch eine Siebprämie, die für die Jugendarbeit des Vereins verwendet wird.

Jörg Lehmann

Schweriner Seglerteams offiziell zur Weltmeisterschaft verabschiedet

Am 04.07.2016 fand im Schweriner Yachtclub die offizielle Verabschiedung der drei Schweriner Seglerteams der 420er Bootsklasse statt, die sich Ende Mai bei der Ausscheidungsregatta vor Warnemünde für die Teilnahme an der Weltmeisterschaft in San Remo/Italien qualifiziert hatten. Die drei nominierten Schweriner Crews Sofie Schöne/Line Thielemann, Henning Kröplin/Jonas Porthun und Mika Trosien/Johannes Erichsen kommen aus verschiedenen Schweriner Segelvereinen und werden nun gemeinsam vom Landestrainer Ekkehard Schulz beim Schweriner Yachtclub trainiert.

Nicht zuletzt auch diese vorbildliche vereinsübergreifende Zusammenarbeit der Schweriner Segelvereine hat dazu beigetragen, dass eine Vielzahl von Gästen zur Verabschiedung und Ehrung der Segler erschienen waren: Vertreter des Landessportbundes Mecklenburg-Vorpommern, des Stadtsportbundes Schwerin, der Stiftung der Sparkasse Mecklenburg-Schwerin, des Segler-Verbandes Mecklenburg-Vorpommern, die Vorstände der Schweriner Segel-

vereine, die Schulleitung des Sportgymnasiums Schwerin sowie Trainer, Aktive, Eltern, Großeltern und Geschwister.

Ein großes Dankeschön der Segler galt daher auch der finanziellen Unterstützung durch die genannten Vereine und Verbände, die eine Weltmeisterschaftsteilnahme ermöglichen. Ein weiterer Dank ging an die Stiftung der Sparkasse Mecklenburg-Schwerin, mit deren Hilfe ein neuer 420er erworben werden konnte. Dies wurde auch zum Anlass genommen, das Boot gebührend im Kreise der geladenen Gäste zu taufen, bevor es mit den anderen am kommenden Freitag auf die Reise nach Italien geht.

Dort bereiteten sich die nominierten Segler in einem einwöchigen Trainingslager auf die anstehende Weltmeisterschaft vor, die dann vom 15. bis 23. Juli statt fand. Mit vielen neuen Eindrücken und erfolgreichen Ergebnissen kehrten die Schweriner Segler anschließend in ihre Heimat zurück.

Gesine Kröplin



So berichtet Sophie Schöne von der Weltmeisterschaft der 420er 2016 in San Remo/Italien

Das Abenteuer begann am Freitag, dem 8. Juli 2016. Um 19:30 Uhr trafen wir uns im Yachtclub, um nach San Remo zu fahren. Als wir etwa 20 Stunden später dort eintrafen, luden wir schnell die Boote ab und fuhren zum Hotel. Dort checkten wir ein und beendeten den Tag mit einem leckeren, typisch italienischen Abendessen.

Der erste Trainingstag begann mit dem Aufbauen der Boote. Wer Glück hatte, konnte einen der begehrten Schattenplätze ergattern, doch die anderen mussten bei über 30°C in der Sonne braten. Da wir in der Eingewöhnungsphase waren und die Sonne möglichst meiden sollten, gingen wir mittags wieder ins Hotel. Doch diese freie Zeit wurde von den meisten genutzt, um sich im Mittelmeer abzukühlen. Um 16:00 Uhr fuhren wir das erste Mal hinaus und testeten das WM-Revier

bei, wie erwartet, wenig Wind. Die restlichen Tage der Trainingswoche verliefen alle in etwa gleich: vormittags warteten wir auf Thermik und brachten unsere Boote in Bestform und nachmittags wurde gesegelt. Dabei machten wir vor allem Trimmvergleiche, um den idealen Trimm für die WM herauszufinden. An zwei Trainingstagen war allerdings viel Wind, auch vormittags. Diese nutzten wir natürlich aus und segelten bei bis zu drei Meter hohen Wellen, was allen, solange man nicht seekrank wurde, viel Spaß machte.

Am Sonntag war Vermessung. Eigentlich lief alles glatt, aber einige Boote, darunter auch Hennings und meines, waren zu leicht. Danach fuhren wir zum Practice Race. Dieses war wie üblich ziemlich chaotisch, viele starteten zu früh und dadurch konnte man sich nur sehr schlecht mit

den anderen vergleichen. Abends fand die Eröffnung statt, bei der wir durch Santo Stephano del Mare, wo auch unser Hotel war, gingen und dann, auf einem Platz versammelt, einigen Reden lauschten.

Über den ersten Wettfahrttag gibt es nicht viel zu sagen. Wir gingen mal wieder der Lieblingsbeschäftigung eines Seglers nach: Warten. Nach Startverschiebung an Land ging es am Nachmittag aufs Wasser, doch es kam kein Wind, also gingen wir draußen baden und unterhielten uns mit einigen Brasilianern.

Doch schon am nächsten Tag durften wir unser Können zeigen. Es war derselbe Wind, wie wir ihn zum Training immer hatten: drei bis acht Knoten aus südwestlicher Richtung. In der ersten Wettfahrt sah es für uns an Tonne eins nicht so gut

aus, da wir auf der Kreuz die falsche Seite gewählt hatten, doch auf der Zweiten entschieden wir uns richtig und konnten noch ordentlich aufholen, sodass wir noch 14. wurden. Die anderen beiden Wettfahrten liefen mit einem achten und einem neunten Platz auch richtig gut und abends konnten wir uns über einen 14. Platz in der Gesamtwertung freuen.

Der nächste Wettfahrttag war von den gleichen Segelbedingungen geprägt und auch dort spiegelte sich unsere Spezialität bei wenig Wind in drei Top-Ten-Platzierungen wieder und am Ende dieses Tages lagen wir auf dem 10. Platz. Damit hatten wir uns für das Goldfleet qualifiziert und somit hatten wir unser Ziel für die WM erreicht.

Doch der erste Tag der Finalrennen lief für uns nicht gut. Nach einem schlechten Start hatten wir bei der guten Feldqualität keine Chance mehr und landeten auf dem 25. Platz. Da das unser Streicher war, änderte sich unser Gesamtergebnis nicht. Nach der ersten Wettfahrt schlief der Wind ein und wir warteten an Land. Dort vertrieben wir uns die Zeit mit einer kleinen „Yoga- und Turnsession“ im Schatten der Palmen. Es war immer noch kein Wind, aber wir fuhren trotzdem noch einmal raus und zwei Stunden später gab der Wettfahrtsleiter auf und verschob die Wettfahrten auf den nächsten Tag.

Am fünften Wettfahrttag war endlich einmal Trapezwind, als wir rausgefahren sind. Wir mussten schnell unseren Trimm darauf einstellen, denn diesen Wind und die Windrichtung haben wir beim Training nicht gehabt. Als wir soweit waren, fuhren wir motiviert zum Start. Doch während

des Startverfahrens nahm der Wind um etwa fünf Knoten zu. Darauf war natürlich niemand vorbereitet, alle hatten einen zu hohen Mastfall. Dank eines guten Startes konnten wir das Rennen mit einem vierten unseren Trimm auf den stärkeren Wind einstellen. Trotz unserer Leichtwindspezialität segelten wir die weiteren Wettfahrten gut und freuten uns riesig, als wir am Ende des Tages auf dem siebten Platz lagen.

Der nächste Tag begann mal wieder mit Warten an Land. Der einzige Unterschied war, dass Startverschiebung wegen zu viel Wind war: es wehte mit etwa 30 Knoten in Spitzen. Doch der Plan des Wettfahrtsleiters war klar: wenn die Bedingungen es zulassen, fährt als erstes die Gold-, dann die Silbergruppe und als letztes U17 raus. Gegen 12:00 Uhr fuhren die beiden Goldgruppen, also auch wir, aufs Wasser. Es war sehr viel Wind. Wir hatten trotz unseres Schwerwettertrimmes ziemlich zu kämpfen. Doch letztendlich haben wir es geschafft, sicher und ohne zu kentern zwei Wettfahrten zu absolvieren und unsere Freude war groß, als wir immer noch auf dem siebten Platz lagen.

Nachdem wir verladen hatten, gingen wir zur Siegerehrung, wo wir eine Medaille bekamen und wir ließen den Abend bei der Seglerparty ausklingen.

Am nächsten Morgen ging es um 6:00 Uhr in Richtung Heimat und am Montag, dem 25. Juli 2016 kamen wir um 2:00 Uhr müde und zufrieden in Schwerin an.

Die Weltmeisterschaft war ein wundervolles Erlebnis, welches man mit keinem anderen Ereignis vergleichen kann. Das

Zusammentreffen von so vielen Nationen und so vielen Menschen, die alle dasselbe wollen und deren Herzen alle für dieselbe Sache schlagen. Die Emotionen, die bei einem solchen Event in einem Hochkommen, kann man kaum beschreiben. Auf dem Wasser sind wir Gegner, doch an Land unterhält man sich trotzdem freundschaftlich, ohne Vorurteile oder Rassismus. Es ist eine tolle Sache und ein unvergessliches Event, von dem sicherlich jeder positive Erfahrungen mit nach Hause genommen hat. Unser gutes Abschneiden bei der WM hat nochmals unser Können widerspiegelt und uns in unserem Ziel bestärkt, die Qualifikation für die ISAF-WM zu schaffen, wo nur ein Herren- und ein Damenteam pro Nation hinfahren darf.

Ich möchte mich beim Schweriner Segler-Verein bedanken, der Line und mich immer mit dem bestmöglichen Material ausstattet und uns für die WM sogar ein neues Boot zur Verfügung gestellt hat. Natürlich danke ich auch den Sponsoren, ohne die dieses Event für uns gar nicht möglich gewesen wäre. Auch bedanke ich mich bei Kai Erichsen, der sich um organisatorische Sachen und Sponsoren gekümmert hat, ohne dass er darum gebeten werden musste. Ohne ihn hätten wir das sicherlich nicht so gut hinbekommen. Am meisten möchte ich mich aber bei Herr Lehmann und Herr Schulz bedanken, die mich immer, ob im Opti oder im 420er, in allem unterstützt und gefördert haben und mir in schwierigen Situationen Mut zugesprochen oder mich aufgebaut haben. Danke!

Sophie Schöne

Abschlussbericht zu den Weltmeisterschaften der 420er in San Remo, Italien – Schweriner Seglerteams mit guten Ergebnissen

Nach einer Woche Vorbereitungs- und Trainingslager haben die drei nominierten Schweriner Seglerteams Sofie Schöne (SSV) /Line Thielemann (SYC), Henning Kröplin (SSV) /Jonas Porthun (SVTh) und Mika Trosien (SYC) /Johannes Erichsen (SSV) vom 15. bis 23. Juli 2016 an der Weltmeisterschaft der 420er Bootsklasse in San Remo/Italien teilgenommen.

Insgesamt 524 Segler aus 25 Ländern weltweit gingen in dieser Woche in 12 Wettfahrten in der Open-, Damen- und U17-Wertung an den Start. Nachdem am ersten Wettfahrttag wegen Flaute

kein Rennen durchgeführt werden konnte, mussten die Segler bis Mitte der Woche ihr Können bei leichten Winden und hochsommerlichen Temperaturen unter Beweis stellen. Nach den 6 Qualifikationsrennen standen dann bis zum Wochenende die 6 Finalrennen in den Gold- und Silbergruppen bei zunehmenden Winden auf dem Programm, sodass am Ende jeder Segler auf seine Kosten kam. Die Schweriner Damen-Crew mit Sofie Schöne/Line Thielemann lag nach den Qualifikationswettfahrten auf einem hervorragenden 10. Rang der Damen-Wertung und hatte damit den Einzug in

die Finalrennen der Gold-Gruppe erreicht. Die geringen Punktabstände zu den Vorplatzierten ließen zur Halbzeit fast noch auf einen Medailenrang hoffen. Dafür hatte es am Ende leider nicht ganz gereicht. Die Mannschaft konnte ihre Leistung trotzdem verbessern und errang im Gesamtergebnis einen ausgezeichneten 7. Platz. Damit wurde sie bestplatziertes deutsches Team. Die beiden U17-Mannschaften Mika Trosien/Johannes Erichsen und Henning Kröplin/Jonas Porthun lagen am Ende auf den Plätzen 34 und 37 und konnten sich mit dieser anerkanntwertigen Leistung in dem starken internationalen Teilnehmerfeld behaupten.

Gesine Kröplin





Shantyfestival – 2. Auflage

Eine junge Tradition fand am 25. 09. 2016 in unserem Verein eine gelungene Fortsetzung. Bei traumhaftem Wetter waren die Sitzplätze auf der Terrasse des SSV frühzeitig besetzt, wussten viele Gäste doch vom letzten Jahr, dass sie ein großartiges Konzert erwartet.

Vor einer Postkartenkulisse – blauer Himmel, leichte Wellen, vorbeisegelnde Boot – nahmen „De Schweriner Klönköpp“, der „Shantychor Blänke Wismar“ und der gastgebende „Skipperchor“ die Zuhörer mit auf eine Liederreise über die Weltmeere in ferne Länder oder in das nahe Hamburg.

Höhepunkt des zweistündigen Konzertes war der gemeinsame Auftritt aller drei Chöre. Viel Beifall fröhlicher Menschen war der Lohn für die mit Herz und Leidenschaft agierenden Sänger.

Die Zuhörer zeigten sich auch darüber hinaus großzügig und spendeten für den Ortsverband Schwerin der Deutschen Lebensrettungsgesellschaft rund 500 €. Wir freuen uns auf das 3. Shantyfestival 2017.

Text: Karin Crull, Fotos: Karin Crull, Susanne Wagner



Auch wenn dieses Jahr der eine oder andere Platz leer blieb, begeisterte der Chor mit einem bunten Programm wieder einmal sein treues Publikum. Die Stimmung war so ausgelassen, dass sogar einige Reihen mitschinkelten und bei den bekannten Liedern mitsangen.

So blieb es auch nicht aus, dass das Publikum einige Zugaben forderte. Schon in der Pause und auch zum Schluss sammelten Jonathan und Vincent von der Jugendabteilung zahlreiche Spenden ein, die vorrangig für die Jugendarbeit des Vereins Verwendung finden werden. Die Jugend des Vereins bedankt sich für diese tolle Veranstaltung beim Skipperchor.

Jörg Lehmann



Benefizkonzert des Skipperchores

Nun schon zum 6. Mal lud der Skipperchor des Schweriner Segler-Vereins seine Fans zum Benefizkonzert ins Bootshaus ein.

Unser Geschenktipp für Liebhaber schöner Bücher



Wir freuen uns, wieder einmal ein Buch des Hinstorffverlages Rostock vorstellen zu können. Passend zur Jahreszeit widmet sich der Autor Hermann Winkler der Geschichte des Eissegelns. Auf 109 Seiten erfahren wir in Wort und auf außergewöhnlich schönen Fotos und Zeichnungen viel Wissenswertes über diese Form des Segelns.

War der Eisschlitten in seiner ursprünglichen Nutzung ein unverzichtbares Fortbewegungsmittel, so wird er heute ausschließlich als Freizeitvergnügen genutzt.

Das Buch beschäftigt sich zwar vorrangig mit dem Boddenrevier zwischen Ribnitz und Barth, findet aber bestimmt auch hier Interesse.

Gibt es doch auch bei uns im Verein einige leidenschaftliche Eissegler, die weder Kosten noch Mühe scheuen und hunderte Kilometer dem Eis hinterherfahren. Diese Enthusiasten werden begeistert sein.

Und die anderen sollten darüber nachdenken, der Empfehlung des Schriftstellers Hans Bernitt zu folgen: Vielleicht ist im kommenden Winter



»Hest all eens up'n Sägelsläden säten? So bi tein Grad Küll, un denn up dat blanke Is langgefäht, dat du denken mößt, allens sußt an di vörbi, just so as'n D-Zug? Wenn du de Freud all kennst, denn lüchten di din Ogen noch jedes Mal, wenn du daran denken deest. Büst du äwer so'n oll Landrott, die sick noch keen Sägelslädenfohrt versöcht hett, den hal dat dissen Winter nah.« (Hans Bernitt)

das Eissegeln auch wieder auf dem Schweriner See möglich. Wir drücken die Daumen und wünschen viel Vergnügen beim Lesen.

Karin Crull

Quelle Bilder und Zitat Bernitt:

mit freundlicher

Genehmigung des Hinstorffverlages



Ein Menü für gemeinsame Stunden

Die Boote schlummern wohlverpackt im Winterquartier und wir freuen uns auf gutes Essen, insbesondere zum Weihnachtsfest. Traditionell liegt die Weihnachtsgans gemeinsam mit fettem Rotkohl auf dem Teller und das ist auch gut so. Was halten Sie vom leichten Perlhuhn mit ebenso leichtem Kürbis-Linsen-Gemüse? Ein gut durchkomponiertes Menü, zumal

sich die Linsen auch in der Vorspeise wiederfinden. Überraschen Sie Ihre Gäste mit dieser nicht alltäglichen Gaumenfreude.

Wir wünschen gutes Gelingen und guten Appetit.
Karin Crull, Quelle: Zeitschrift „Essen und Trinken“



Kürbis – Linsen – Gemüse

Zutaten für 6 Personen:

2 unbehandelte Orangen
300 g Zwiebeln
Rosmarinnadeln
Knoblauch
Perlhuhn
Salz, Pfeffer, Zucker
Paprikapulver
300 ml Fond
100 ml Wasser
Öl
50 g Puy-Linsen
600 g Kürbis
Petersilie
Essig

1. Für die Füllung die unbehandelte Orangen sorgfältig schälen und in 3 cm große Stücke schneiden. Die Zwiebeln in 1 cm große Würfel schneiden. Knoblauch grob hacken und Rosmarinnadeln abzupfen. Orangen, Zwiebeln, Knoblauch und Rosmarin in einer Schüssel vermengen. Perlhuhn von innen und außen salzen, pfeffern und die Haut mit Paprikapulver würzen. Das Perlhuhn mit 2/3 des Orangengemüses füllen. Übriges Drittel beiseite stellen. Keulen mit Garn zusammenbinden.
2. Öl in einem Bräter erhitzen und das übrige Drittel des Orangengemüses mit dem Lorbeer bei mittlerer Hitze 4-5 Minuten dünsten. Mit dem Fond und dem Wasser auffüllen. Perlhuhn auf das Gemüse setzen und im vorgeheiztem Backofen bei 160 Grad (Gas 2, Umluft nicht empfehlenswert) 60 Minuten garen, dabei mehrfach mit Bratenfond begießen. Nach 50 Minuten die Temperatur auf 220 Grad erhöhen und 8-0 Minuten weiterbraten.
3. Inzwischen die Puy-Linsen ca. 35 Minuten in kochendem Salzwasser garen und in einem Sieb abtropfen lassen. Die angegebene Menge Kürbis schälen, entkernen und das Fleisch in 3 cm lange Stücke schneiden. Kürbis in heißer Butter in einem Topf bei mittlerer Hitze zugedeckt 12-15 Minuten garen. Mit Salz, Pfeffer und 1 Prise Zucker würzen. Petersilie abzupfen, hacken und kurz vor dem Servieren mit Linsen und Essig unter den Kürbis mischen.
4. Bräter aus dem Ofen nehmen. Sauce und Gemüse durch ein Sieb in einen Topf gießen und zur Hälfte einkochen lassen. Sauce unter das Kürbis-Linsen-Gemüse mischen. Huhn und die Hälfte des Kürbis-Linsen-Gemüses auf einer Platte anrichten, die andere Hälfte des Gemüses separat servieren.



Linsen-Möhrensuppe

Zutaten:

500 g Möhren
20 g frischen Ingwer
1 Schalotte
20 g Butter
120 g rote Linsen
1 l Gemüsebrühe
3 Stiele Petersilie
2 Scheiben Toastbrot
2 EL neutrales Öl
Cayennepfeffer, Salz

1. Möhren schälen, der Länge nach halbieren und in 1 cm breite Stücke schneiden
2. frischen Ingwer dünn schälen, fein hacken
Schalotte fein würfeln
3. Butter in einem Topf bei mittlerer Hitze zerlassen, Schalotten darin 5 Min. glasig dünsten. Ingwer und Möhren zugeben und unter Rühren 2 Min. mitdünsten.
4. Die roten Linsen unterrühren, die heiße Gemüsebrühe zugeben, zugedeckt aufkochen und bei milder Hitze 20 Min. kochen lassen
5. Blättchen von den Stielen der Petersilie abzupfen und hacken
Suppe mit dem Schneidstab fein pürieren und mit Salz abschmecken. Suppe warm halten.
6. Scheiben Toastbrot erst in 1,5 cm breite Streifen schneiden, dann ebenso groß würfeln
7. Butter und 2 EL neutrales Öl in einer Pfanne erhitzen.
Croûtons darin knusprig braten und mit etwas Cayennepfeffer würzen
8. Suppe mit Croûtons und Petersilie bestreut anrichten



Warme Schokoladenküchlein

Zutaten für 6 Personen:

150 g Bitterschokolade (mind. 70 % Kakaoanteil)
12 TL Zucker
120 g Butter
3 Eier
120 g Puderzucker
60 g Mehl
4 EL Himbeerkonfitüre
3 EL Orangensaft
6 Schokoladenpralinen

1. Bitterschokolade in Stücke brechen. In einer Schüssel über einem heißen Wasserbad schmelzen, etwas abkühlen lassen.
2. Inzwischen 6 Förmchen (à 150 ml Inhalt) mit etwas weicher Butter dünn ausstreichen, mit Zucker (2 TL je Form) austreuen, überschüssigen Zucker herausrieseln lassen.
3. Zimmerwarme Butter mit den Quirlen des Handrührers cremig rühren. Nacheinander die Eier (kl. M jeweils 1/2 Min. untermischen). Nacheinander den Puderzucker, das Mehl und die Schokolade untermischen.
4. Ofen auf 180 Grad vorheizen (Umluft nicht empfehlenswert). Die Hälfte des Teigs in die Förmchen geben, die Schokoladenpralinen hineinschieben. Restlichen Schokoteig auf die Förmchen verteilen.
5. Im heißen Ofen auf dem Rost im unteren Drittel 15 Min. backen. Es soll sich außen gerade eine Kruste bilden, damit sich die Küchlein stürzen lassen. Der Kern soll aber noch flüssig sein.
6. Himbeerkonfitüre mit dem Orangensaft verrühren. Küchlein auf 6 Teller stürzen, mit dieser Himbeersauce anrichten.

Ein Segeljahr im Zeitraffer – Die MARIPOSA unterwegs



Nazaré (Trockenfischverkauf direkt am Strand. Im Hintergrund die Trockengestelle am Strand)

Heute, am 14. Oktober 2016, sind wir nun ein Jahr und vier Monate mit unserem Schiff unterwegs. Unser letzter Bericht für unsere Vereinszeitung endete vor fast genau einem Jahr und wir waren in Porto. Porto, die heimliche Hauptstadt Portugals, hat uns außerordentlich gut gefallen. Diese Stadt am Rio Douro hat mit ihrem alten Stadtkern und den vielen baufälligen Häusern einen unbeschreiblichen Charme. Deshalb unsere Empfehlung, hin und selbst anschauen.

Auf unserer weiteren Fahrt entlang der portugiesischen Westküste wäre es bald passiert. Wir wären fast hängengeblieben. Wir sind in Nazaré und haben uns das erste Mal verliebt. Diese Stadt mit ihrer lebhaften Tradition und der schönen Umgebung hat unsere Lust zum Weitersegeln fürs Erste zum Erliegen gebracht. Sicher hat auch eine nette internationale Segelkommune im Hafen von Nazaré

dazu beigetragen. Segler, die nicht weiter wollen oder können.

Vier Wochen später schaffen wir es und starten mit kleinen Zwischenstopps nach Lissabon. Unser Ziel ist natürlich die Stadt zu besichtigen, auf unsere Pakete aus Deutschland warten und neue Batterien für unsere Servicebatteriebank einzubauen. Weihnachten wollen wir dann auf Madeira verbringen und zu Silvester das größte Feuerwerk der Welt in Funchal erleben.

Es kommt aber leider alles anders. Aus unserem Zwischenstopp von geplanten zwei Wochen werden vier. Das Weltlogistikunternehmen DHL ist nicht in der Lage, eins von fünf Paketen in die zentralste und größte Marina von Lissabon auszuliefern. Wir warten und warten und verpassen so den letzten günstigen Nordwind für die Passage nach Madeira. Das Wetter

ändert sich und länger anhaltende nördliche Winde sind nun eine Seltenheit. Wir müssen umplanen.

Vier Wochen Lissabon sind für uns zu viel. Zu viele Menschen, zu viel Trubel, zu viel Zivilisation. Obwohl auch Lissabon eine sehr sehenswerte Stadt ist. Wir sind aber nicht mehr für ein Stadtleben und froh, dass wir nun endlich weg können. In der kleinen Stadt Sines verbringen wir als einziges Schiff in der modernen Marina Weihnachten und Silvester. Außer dem Sicherheitsdienst und ab und zu einem Einheimischen sehen wir keine Menschenseele. Wird es uns langweilig? Nein, wir mögen es.



Lissabon (Blick über die Stadt und dem Tejo)

Neujahr starten wir bei viel Wind und hohen Wellen zu unserem Törn an die Algarve. Nachtsegeln, seit langer Zeit wieder einmal. Eigentlich hatten wir die Algarve gar nicht auf unserem Plan. Bei dem Gedanken Algarve schwirren uns solche Worte im Kopf umher wie: teuer, volle Häfen, viel Tourismus, Bettenburgen und vieles mehr. Wir erleben aber eine ganz andere Algarve. Traumstrände bei schönstem Wetter, so dass Dirk im Januar ins Meer geht. Viel Platz in den Häfen, aber die Gebühren sind auch außerhalb der Saison recht hoch. Dafür bekommt man ein Leihauto für eine Woche schon für 60 €. Der Mix macht es dann.

Wir ankern fast vier Wochen am Stück in der geschützten Lagune von Alvor. So lange haben wir noch nie am Stück geankert und es gefällt uns super. Unsere Nachbarlieger liegen zum Teil hier schon seit vielen Jahren und man staunt bei einigen Schiffen, dass sie überhaupt noch schwimmen. Unser Trinkwasser geht zur Neige und zum Schleppen von Kanistern haben wir keine Lust. Anker auf, aber mit Problemen. Wir haben uns in einem alten Muringgewicht verhängen.

Den Kulturschock bekommen wir kurze Zeit später, als wir in den Hafen von Portimão gehen.

Die Marina gehört zu einem Appartementhotel und ist teuer, auch in der Wintersaison. Der eigentlich schönste Strand der Algarve wird von dutzenden hohen Hotels „eingefriedet“. Mit dem Leihauto fahren wir tagelang in das Landesinnere und lernen eine vollkommen andere Algarve kennen. Wilde Landschaften, Berge, Wälder, Stauseen, alte Dörfer und hart arbeitende Menschen. Es ist Orangenernte. Nichts mehr vom Luxus der Südküste zu sehen.



Die andere Algarve (Abseits des Tourismus, Orangenplantagen und Rinder)



Alvor (Ankerfeld vor der Stadt Alvor)

Anfang März segeln wir weiter in die Lagune Ria Formosa. Hier liegt die Hauptstadt der Algarve, Faro, mit dem internationalen Flughafen und die Stadt Olhão. Die Lagune ist riesig und große Teile fallen zeitweise trocken. Die Lagune wird von mehreren schmalen Sandinseln, die wie auf einer Kette aufgezogen zum Atlantik liegen, abgeriegelt. Auch bei schwersten Stürmen liegt man

hier vor Anker absolut sicher. Zumindest wenn man ein gutes Ankergeschirr hat.

Wir erleben hier die schönste Zeit, seit wir unterwegs sind. Obwohl hier zwei große Städte in der Lagune liegen, gibt es keine Marina. Die kleinen Häfen sind von den Fischern und einheimischen Booten voll belegt. Es gibt keine Chance, auch nur eine Nacht hier zu liegen. Man kann zwar bei einem Club gegen ein kleines Entgelt Wasser bunkern, aber mehr eben nicht.

Dafür gibt es unzählige traumhafte Ankerplätze. Wenn sonnenabends der größte Markt der Algarve vor den Markthallen von Olhão stattfindet, dann ankern wir unmittelbar am Markt. Wir kaufen die zuckersüßen Orangen gleich kistenweise und decken uns mit dem besten Gemüse aller Zeiten ein. Alles für sehr wenig Geld.

Wenn wir nicht zum Einkaufen vor Olhão liegen, dann ankern wir vor dem kleinen Fischerdorf Culatra oder in einer der vielen kleinen flachen Sandbuchten der gleichnamigen Insel. Ein weiteres Mal verlieben wir uns. Diese Insel mit Menschen,





Culatra (Das „Zuhause“ von Jan, seine Strandhütte – ein Kunstwerk)

die nahezu vom modernen Leben abgekoppelt sind, hat es uns angetan. Aber halt! Wir erfahren, dass die mehr als 500 Bewohner genau dieses Leben so führen wollen und dafür kämpfen, dass hier alles so bleibt wie es ist, dass hier keine Hotels gebaut werden und der Mainstream auf dem Festland bleibt.

Wir lernen Jan aus Lübeck kennen, der vor mehr als 25 Jahren hier mit seinem Segelboot gelandet ist. Er soll 83 Jahre alt sein, wobei andere deutsche Segler sagen, dass er bereits vor 10 Jahren auch 83 war. Noch immer wohnt er auf seinem Boot

und in einer kleinen Hütte am Strand direkt neben seinem Boot, die er zu einem Kunstwerk gemacht hat. Drei Frauen hat er hier verschlissen, die alle letztendlich sein Leben nicht teilen wollten. Ein kluger, sehr interessanter Mann. Es macht Spaß ihm zuzuhören.

Wir lieben die langen Spaziergänge an den einsamen Stränden. Die Muschelsucher zeigen uns, wonach wir suchen müssen und wie man am besten die Muscheln bei Niedrigwasser findet. Ein mühsamer Job, aber für die alten und jungen Frauen der Insel ein kleiner Zuverdienst, auf den



Edda – Unser kleiner Besuch an Bord

hier keiner verzichten kann. Wir sind für sie keine Konkurrenz.

Im März kommen Martin und Janine mit ihrer vier Monate alten Edda zu Besuch. Ein besonderes Erlebnis. Unsere Bordhündin Chica nimmt sich sofort des Babies an und bewacht es auf Schritt und Tritt. Wenn das Baby in der Achterkabine wach wird, hört unser Hund es als erstes und meldet dies eindrucksvoll.

Nachdem unser Besuch uns wieder verlassen hat, heben wir nach über sechs Wochen den Anker und segeln weiter nach Osten. Unser Ziel ist der Grenzfluss Rio Guadiana zwischen Portugal und Spanien. Nur bei Niedrigwasser passen wir mit unseren knapp 20 Metern Höhe unter der Autobahnbrücke hindurch. Nervenzickel pur, aber es klappt. Wir kommen an kleinen Dörfern auf beiden Seiten des Flusses entlang und sonst nur Natur pur. Es gibt ein paar Anlegestellen für Ausflugsboote, die aber so früh im Jahr noch nicht unterwegs sind. So können wir jetzt dort anlegen.

Nach ca. 30 Meilen flussaufwärts ankern wir zwischen den kleinen Städtchen Alcoutim und Sanlúcar. Wir könnten zwar noch einige Meilen weiter, aber viele Ankerlieger versperrten uns den Weg. Dutzende Segelyachten aus aller Welt liegen hier über den Winter vor Anker im Fluss. Nicht alle sind besetzt und manche sehen aus, als ob sie nur noch wenige Stunden schwimmen werden.

Am 24. April verlassen wir wieder den Fluss mit Ziel Madeira. Es wird mit 515 Meilen unsere bisher längste Nonstop-Strecke. Wir haben beste Bedingungen, aber es wird für uns beide die schwerste Überfahrt, seitdem wir gemeinsam segeln. Ulrike wird so schwer seekrank, wie bisher noch nie. Sie ist vollkommen „außer Betrieb“. Ich muss lange Zeit allein segeln und bin dabei grob fahrlässig. Nach Monaten eines Lebens unter freiem Himmel habe ich den Sonnenschutz vernachlässigt. Ich bekomme einen Sonnenstich mit Fieber und Übelkeit. Kämpfe mich so durch die Tage und Nächte, bis Ulrike wieder fit ist. Nach knapp vier Tagen erreichen wir die Insel Porto Santo. Sie ist die kleine Schwester von Madeira. Eigentlich wollten wir ein paar Wochen auf Madeira bleiben, aber uns gefällt



Anker im Rio Guadiana



Porto Santo (Die kleine Schwester von Madeira mit einem goldenen Strand)

diese kleine sandige Insel. Madeira besuchen wir mit der Fähre und staunen über das unendliche Grün.

Wir bleiben länger als geplant auf der Madeira-Inselgruppe. Immer wieder ziehen Tiefdruckgebiete über den Atlantik und verhindern unser Weitersegeln. Dann ist es endlich soweit. Am 10. Juni starten wir zu den Azoren. Mit 543 Meilen wird es unser größter Segelschlag. Wir haben schnell unsere Bordroutine wieder erlangt und genießen das Segeln. Keine Seerkrankheit, kein Sonnenstich und es wird

eines unserer schönsten Törns. Es hätte zwar insgesamt mehr Wind sein können, aber so genießen wir das ruhige Segeln oder eben auch das Motoren. Eine schöne Goldmakrele wechselt unseren Speiseplan ab und kurz bevor wir die erste Azoreninsel erreichen, beißt auch der erste kleine Tunfisch, ein Bonito.

Die Insel Santa Maria ist unser erster Anlaufpunkt auf den Azoren. Wir haben unser vorläufiges Ziel erreicht. Diese riesige Inselgruppe inmitten des Atlantiks ist unser Traumziel. Wir wollen die neun

Inseln alle besuchen und möchten in das Inselleben einsteigen. Dafür haben wir zwei Jahre geplant.

Über die Azoren und wie doch wieder alles anders kommt, berichten wir dann im nächsten Verklicker.

Wer mehr zu unserer Reise erfahren möchte, kann dies in unserem Logbuch auf unserer Homepage www.sy-mariposa.info nachlesen.

Ulrike Vonderhagen, Dirk Kaiser & Bordhund Chica

Die Azoren (Ein Paradies im Atlantik)



„Eye of the wind“ – zum zweiten und dritten

**Alter schützt vor Torheit nicht:
Ich habe mich verliebt – in ein Schiff.**



Die Eye in Kalmar

Nach dem ersten Kurtörn im vergangenen Jahr habe ich 2016 wieder die Gelegenheit genutzt, während des Ostseeaufenthalts des Oldtimers an Bord zu gehen.

Ursprünglich wollte ich eine Woche von Stockholm nach Riga mitsegeln und hatte auch so gebucht. Zwei Tage nach der bestätigten Buchung kam die Mail, dass die Reise nicht stattfinden kann, da das Schiff in die Werft nach Rostock muss. Ob ich auf einen früheren Törn z.B. von Kalmar nach Stockholm umbuchen könnte (bis Stockholm sollte alles planmäßig stattfinden).

Ich war skeptisch: Bis Stockholm geht alles, danach nicht mehr? Habe mich auf der Homepage (www.eyeofthewind.net) umgesehen – alle Törns ab Stockholm gestrichen, dafür ein zusätzlicher von Stockholm nach Rostock, zum Sonderpreis weil non-stop-Törn (5 Tage).

Wie es der Zufall will, habe ich dabei gelesen, dass das Schiff zu den Wismarer Hafentagen kommt und „open ship“ veranstaltet.

Zum einen eine gute Gelegenheit, meinem Enkel das Schiff zu zeigen, mit dem ich im vorigen Jahr unterwegs war (und er war begeistert).

Zum anderen – der Käptn und einige Leute der Mannschaft waren natürlich an Bord – habe ich nach dem Werftaufenthalt gefragt: Die Stenge des Vormastes (oberhalb des Stahlteiles) musste getauscht werden. Also alles korrekt.

Der Törn nach Stockholm begann in Kalmar, der Stadt an der Brücke zur Insel Öland. Also in Wismar gefragt „wie kommt man nach Kalmar?“ Einer der schwedischen Matrosen sagte trocken „by train“.

Tatsächlich: 9:00 Uhr ab Schwerin, 19:00 Uhr in Kalmar (über Kopenhagen), also umgebucht auf einen Wochentörn von Kalmar nach Stockholm (9.-16.7.2016). Und da ich von dort auch zurück nach Hause musste, habe ich auf den Flug natürlich verzichtet und den non-stop-Törn nach Rostock (16.-20.7) dazugebucht.

Nach Kalmar bin ich einen Tag früher gefahren, um mir bei der Gelegenheit den Ort (Kleinstadt mit gut 20000 Einwohnern) anzusehen: größtes Barockschloss Nordeuropas, hervorragend erhaltene Stadtbefestigungsanlagen und ein imposantes Marinemuseum. Übernachtung habe ich



Schloss Kalmar

passenderweise im Seemannsheim gefunden, gut 100 m vom Liegeplatz der bereits wartenden „Eye of the wind“ entfernt.

Einschiffen am 9.7. abends, wir machen uns bekannt: Die Mannschaft hatte komplett gewechselt; da ja sozusagen jedes Mitglied täglich rund um die Uhr zur Verfügung stehen muss, gibt es zwei Stammmannschaften, die jeweils durch „trainees“ ergänzt werden – ein sehr begehrtter Job. Es gilt wie immer die Regel: die Gäste dürfen alles mitmachen, müssen aber nicht.

Und gleich zu Anfang eine Überraschung: Der Käptn ist eine Kapitänin – Nora, eine Spanierin (besser: Katalanin) aus Barcelona. Die Mannschaft ist wieder international und zum Teil weiblich: aus Dänemark, Schweden, Schottland, Schweiz – nur Ben, der Smutje ist Deutscher. Die Gäste sind weiblich dominiert: Von uns insgesamt 11 Gästen waren 7 Frauen. Und etliche davon waren zum vierten oder fünften Mal dabei! Anscheinend bin ich nicht alleine verliebt.

Abendessen bei strahlender Abendsonne, plötzlich Aufregung: Von uns gut sichtbar kurz hinter der Mole, aber außerhalb des klar betonnten Fahrwassers läuft eine große moderne Yacht auf Grund. Das Schiff krängt deutlich; die Segel bleiben stehen. Vermutlich, weil der Skipper befürchtet, dass ohne den Segeldruck beim Aufrichten der Kiel abbrechen könnte. Man müht sich, mit dem Beiboot das Schiff nach achtern freizuschleppen – bei vollem Segeldruck. Vergeblich. Nach etwa einer Stunde kommen dann die Seenotretter mit zwei Schiffen:



Kapitänin Nora und Vertreter Jonas

das kleinere nimmt ein Fall vom Mast auf und erhält die Krängung aufrecht, während die Segel geborgen werden, das größere schleppt achteraus – und frei ist die Yacht (vermutlich ein teures Vergnügen).

Am nächsten Morgen steht der Wind günstig. Nora ist ehrgeizig und legt ohne Motorunterstützung ab, ein gelungenes Manöver im engen Hafenbecken. Auf geht's Richtung Gotland, unter der Ölandbrücke durch bei etwa drei Windstärken. In Visby auf Gotland kommen wir nach schönstem Segelwetter am nächsten Abend an, am 11.7. ist dann Landgang. Ich kenne Visby schon aus einem Urlaub, mache mich daher nach einer Runde durch die Stadt – zentrale Hansestadt im Mittelalter, Weltkulturerbe! – auf an den „Strand“ (der aus Steinen besteht), um nach Fossilien zu schauen, für die Gotland bekannt ist, werde auch fündig und später an Bord bestaunt.



Weltkulturerbe Visby



Abendstimmung

Am nächsten Morgen gegen 8:30 Uhr wird abgelegt, bei etwa 4 Windstärken geiles Segeln. Abends frischt der Wind noch auf, es wird etwas ruppig, deshalb wird die Sicherheit erhöht: Strecktaue und Netze zwischen den Wanten werden gespannt. Wir segeln die Nacht durch in Richtung Schären, wo wir ankern und auf einem unbewohnten Inselchen grillen wollen.

Am 13. abends haben wir gegen 17:00 Uhr eine passende Insel gefunden, das Dingi wird klar gemacht, und John, der Techniker aus Edinburgh, bringt uns rüber. Ben hat ein üppiges Menü vorbereitet, das auf der Insel großes Hallo auslöst – u.a. Hirschfilet! Wir sammeln Heidelbeeren, die dort in Massen wachsen, und Elias, der Schweizer Trainee unterhält uns mit der Gitarre und allerlei Späßen. Bier und Wein gibt's natürlich auch, und in der Dämmerung gegen 21:30 Uhr geht's zurück an Bord.

Am 14. morgens geht's dann weiter Richtung Sandhamn, das schon in den Stockholmer Schären liegt. Der Wind ist abgeflaut, so dass es gemächlicher vorangeht: wir erreichen den Ort gegen Mittag. Vorher werden aber noch Manöver geübt: Erstmals wird der riesige Besan gesetzt und alle Rahsegel – dabei habe ich gelernt, dass ein Rahsegler in der Regel durch Halsen „wendet“ (ist ja eigentlich auch logisch). Und gelernt habe ich auch, dass aus Gründen des Schiffsschwerpunktes die obe-



Auf unserer Grillinsel

ren Rahen (jede wiegt gut 1,5 Tonnen) bei nicht gesetzten Segeln abgesenkt werden; sie müssen also vor dem Segelsetzen hochgehievt werden – dagegen ist das Brassieren der Rahen der reinste Spaß.

In Sandhamn liegen wir erstmals an einem Schwimmsteg (sonst waren es immer feste Kaikanten). Die „Eye“ ist hier ein Exot: Überall haben wir erstaunlich viele Traditionsschiffe gesehen – aber hier liegen nur ganz moderne Yachten, so dass viele interessierte Zuschauer kommen. Ein kleiner Junge auf den Schultern seines Vaters – wohl Engländer – starrt Elias an, mit dem ich an der Reling stehe (und der eine sehr eindrucksvolle Nase hat, dazu die schwarzen Haare zum Pferdeschwanz gebunden). Er fragt seinen Vater: „Daddy, is he a pirat?“ Bevor der antworten kann, sagt Elias „Yes, but a nice!“. Großes Gelächter bei allen, die das mitbekommen haben.

Der Ort hat sonst nicht viel zu bieten, ich habe eine Wanderung über die Insel gemacht, um in Bewegung zu bleiben. Der nächste Tag ist dann schon der letzte, wir legen sehr früh ab und laufen bei Flaute unter Motor Richtung Stockholm, wo wir gegen 17:30 Uhr ankommen. Liegeplatz direkt vor dem Radisson-Hotel, gegenüber vom Vasa-Museum. Abends gab's ein Abschiedsdinner, und anschließend haben die Gäste die Crew in eine Kneipe in Hafennähe eingeladen. Am nächsten Morgen dann das traditionelle Abschiedsfoto, gegen 10:00 Uhr wurde abgemustert. Ich musste – natürlich ohne Gepäck – das Schiff auch verlassen, da zwischen zwei Törns komplett „rein Schiff“ gemacht wird,



Begegnung und anlegen in Sandhamn



Abschied in Warnemünde

um die Gäste um 19:00 Uhr für den nächsten Törn empfangen zu können.

Stockholm ist immer eine Reise wert, für mich war es schon der zweite Aufenthalt. Das Vasa-Museum (unbedingt sehenswert) kannte ich schon, also Ist Schlendern angesagt in der „Gamla stan“, der Altstadt, und zum Königsschloss, wo ich zufällig um 12:00 Uhr ein großes Military Tattoo erleben konnte, den großen Wachwechsel mit Musik, der nur stattfindet, wenn der König kommt – und er kam. War zwar hinter den abgedunkelten Scheiben der Limousine nicht zu sehen, aber immerhin: das Volk war begeistert. Im Königsschloss sind auch diverse Museen untergebracht, die es sich lohnt anzusehen.

Abends ging ich dann wie geplant wieder an Bord, dann das Übliche – Bekanntmachen usw. Auf diesem Törn (16.-20.7.2016) waren wir nur 5 Gäste (davon 3 Frauen), so wenige sicher, weil dieser Törn erst sehr kurzfristig aufgenommen wurde. Aber alle waren zum wiederholten Mal an Bord.



Toller Kuchen zum 105. Geburtstag

Die Wetterprognose war nicht sehr günstig: Wind vorrangig aus Südwest, wir mussten also „gegenan“ nach Rostock. Da das mit einem Rahsegler schlecht geht, aber der Werfttermin unbedingt gehalten werden musste, hieß das: nur die Stagesegel können gesetzt werden und die Maschine hilft. Und leider stand der Wind die ganze Zeit aus dieser Richtung durch, immer so 2-3 Windstärken. Also wurde ausnahmsweise abends am 16. schon abgelegt und noch ein paar Meilen aus Stockholm raus gesegelt, nachher: siehe oben.

Am 19. gab's dann noch eine Überraschung: Ben, der Smutje hatte anlässlich des an diesem Tag stattfindenden 105. Geburtstages der „Eye“ einen „Eye-Kuchen“ gebacken, der mit Hallo von Crew und Gästen verzehrt wurde.

Der Törn nach Rostock wurde durch die angesagten Windverhältnisse sehr beschaulich (ich habe mich etwas mit der Navigation beschäftigt). Wir sind wieder zwischen Gotland und dem Festland durchgefahren, an Kalmar vorbei, haben Bornholm backbord liegen gelassen und waren pünktlich am 20.7. mittags in Warnemünde, wo ich mit anderen von Bord gegangen und „by train“ nach Hause gefahren bin.

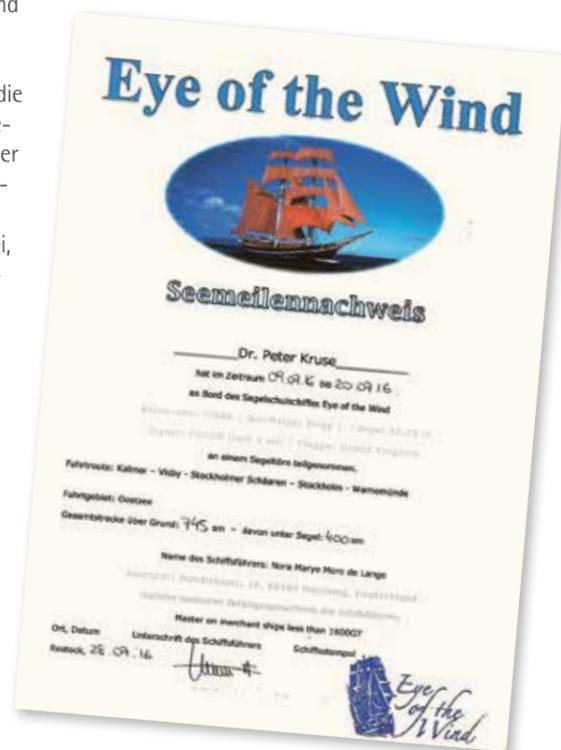
Einige Tage später bin ich dann nochmal nach Rostock gefahren (hatte ich vorher „angedroht“) und habe die Crew auf der Werft besucht. Organisiert war, dass holländische Spezialisten mit einer neuen Stenge den Kran an der Kaikante der Thamsenwerft (Gehlsdorfer Seite) nutzen, um die Reparatur

durchzuführen. Bei der Crew gab es ein großes Hallo, und Ben hatte wieder ein üppiges Menü parat...

Als Nachtrag ist noch zu berichten, dass bei einem zusätzlichen Törn – bei dem ich nicht dabei war – kurz vor der Hansesail die „Eye“ südlich von Hiddensee auf Grund lief – im ausgewiesenen Fahrwasser! Dort ist strömungsbedingt offensichtlich viel Sand in Bewegung. Jedenfalls ist nichts außer einer Zwangspause passiert, auch eine Untersuchung durch Taucher ergab, dass keine Schäden vorlagen.

Dr. Peter Kruse, Fotos und Text

Mal sehen, ob es im nächsten Jahr wieder klappt....



2016/2017 Segeln im Winter!? Und das noch im Theater?

Pos.	Datum	Tag	Zeit	Thema	Segelverein	Wer?
1	11.11.	Freitag	19:30	Kaminabend Was war 2016 Kroatien WM Topcat www.itca.de Silverrudder-Challenge of the sea http://silverrudder.com/? Livestream Segeln mit dem 20er auf dem Stettiner Haff	SVTh	Lenz/Münstermann Peter Lenz Helge Wolff Sven Münstermann
2	02.12.	Freitag	19:30	Die Schweriner Einheitsjolle und Eissegeln in Schweden (und Baikalsee)	SSV	Detlef Huss
3	06.01.	Freitag	19:30	Elektrik und Navigation an Bord Fahrtensegeln 2016 SV Th		Stefan Albertzki4
4	03.02	Freitag	19:30	Taktik des Regattasegels und Wettsegelbestimmungen Saison 2015: Bitte viele Fragen mitbringen! Diskussion und Auswertung der Segelsaison, was war gut, was kann man besser machen?	SYC	Peter Merten Karsten Schulz Bernd Gatzke Hartmut Braun Dirk Richter
5	03.03.	Freitag	19:30	„Segelturn St. Petersburg und zurück“	SYC	Gisela u. Herbert Hüttner
6	07.04.	Freitag	19:30	Kaninchenwerder: Der neueste Stand, was ist zu tun?	SV Th	Eike Klemkow

Ich freue mich auf Euch!, Peter Lenz, 0174 33 111 04

Training für Rio – Verein unterstützt Olympiasieger

Für 4 Tage im August war der paralympische Segler Heiko Kröger mit seinem Trainer Bernd Zirkelbach zur Vorbereitung auf die Paralympics 2016 in Rio zu Gast in unserem Verein.

Bei der Vorbereitung standen zwei Sparringspartner zur Verfügung. Der Schweriner Segler-Verein unterstützte die Trainingsgruppe durch die Bereitstellung seiner Logistik. Vereinsflächen konnten zum Abstellen von Trailern und Wohnmobilen benutzt werden. Und unser Hafenmeister stand für technische Hilfeleistungen bereit.

In einem Brief an den Vorstand bedankte sich Bernd Zirkelbach für die angebotenen Möglichkeiten und die überraschend positive Aufnahme durch den Schweriner Segler-Verein. Die Gruppe hat sich bei uns sehr wohl gefühlt und konnte ihr Trainingsprogramm erfolgreich abschließen.

Bernhard Kaatz

Foto Kerstin Kutzer



Herbststimmung

Wenn Stürme letzte Blätter von den Bäumen pflücken,
Und wir die ersten Schnupfennasen drücken,
dann denkt der Gartenfreak im Stillen,
Bald kommt der Winter und ich kann chillen.

Nur der Segler findet keine Ruh.
Er slipt sein Boot und deckt es zu.
Und der Bootsbesitzer er ist nicht träge,
er schafft sich bei der sogenannten Winterpflege.
Damit die Schätzchen dann im Frühjahr wieder glänzen,
Schickt er die Misslichkeitsplessuren
schnell in ihre Grenzen.
Und bei dieser Arbeit hofft ein Segler prompt,
Das nächstes Jahr ein schöner Segelsommer kommt.

Uschi Hoffmann



Wir gratulieren im 1. Halbjahr 2016 unseren Mitgliedern:

Altmayer, Stephan	50	Lüsch, Detlef	65	Brandt, Manfred	85
Beck, Nils-Peter	50	Reifschläger, Günther	65	Schlüter, Joachim	85
Bornkast, Guido	50	Eckstein, Rainer	70	Stephan, Horst	86
Grambow, Heiko	50	Joost, Günter	75	Beckmann, Heinz	92
Linhart, Henning	50	Kretschmar, Roland	75	Klingebiel, Gerda	92
Brandt, Reinhard	60	Pingel, Klaus	80	Baudisch, Lotti	93
Schulz, Roland	60	Baumgärtel, Günter	85	Petersen, Hans	93
Hinz, Kurt	65				

Wir trauern um unser verstorbenes Mitglied

Klaus Pohl



Gehen Sie segeln, campen oder genießen Sie einfach das Leben? Dann sollten Sie den Weinschlauch von Jacques' als Begleiter einplanen – mit fünf oder zehn Liter Inhalt. Erleben Sie vom Winzer abgefüllte Land- oder Qualitätsweine auf die praktische Tour. Sie profitieren dabei – nicht nur im Urlaub – von vielen Vorteilen:

- umweltfreundliche, vor Bruch sichere Verpackung
- wochenlange Haltbarkeit
- frisch gezapfter Wein
- einfacher Transport und leichte Handhabung

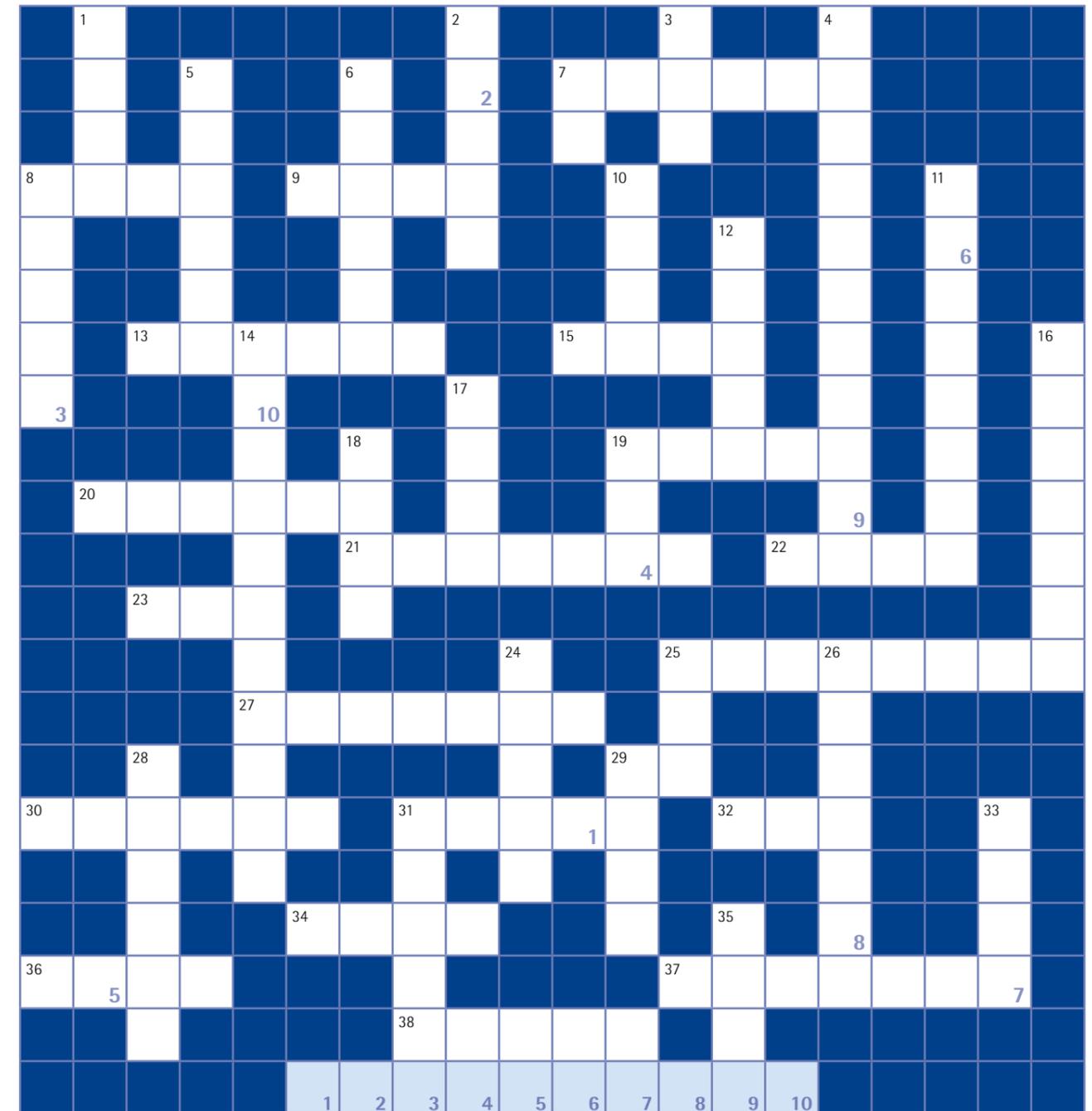
Probieren Sie unsere Weine kostenlos im Depot – aus dem Weinschlauch oder aus der Flasche.

Jacques' Wein-Depot
 Di – Do 15.00 – 19.00 Uhr
 Großer Moor 45 Fr 13.00 – 19.00 Uhr
 19055 Schwerin Sa 10.00 – 14.00 Uhr

www.jacques.de



Rätsel 02/2016



Waagrecht:

7 Lesehilfe, 8 Klettertier, 9 Vorhaben, 13 Parole, 15 Holzgewächs, 19 Vogel, 20 Erster, 21 daneben, 22 tatsächlich, 23 Ende, 25 ruiniert, 27 neutral, 29 Moment, 30 Schreitvogel, 31 Küstenvogel, 32 Tiefenmesser, 34 Heizgerät, 36 Obstinneres, 37 unbeliebtes Gewächs, 38 Gegenteil von süß

Senkrecht:

1 Kochgefäß, 2 ein Skandinavier, 3 Spielkartenfarbe, 4 Turnus, 5 eine Wissenschaft, 6 Ertrag, 7 Frauen Unterwäscheteil, 8 Sinnesorgane 10 Musikinstrument, 11 Form des Salzes, 12 prächtig, 14 senil, 16 vergeblich, 17 Hunderasse, 18 Fremdwortteil: vor, 19 Singstimme bei Frauen, 24 Besteckteil, 25 Gebäude, 26 edel 28 männl. Vorname, 29 Missgunst, 31 Ortsteil von Schwerin, 33 Gewürz, 35 einfarbig

Das Lösungswort des letzten Rätsels lautet: **SONNENSEGEL**



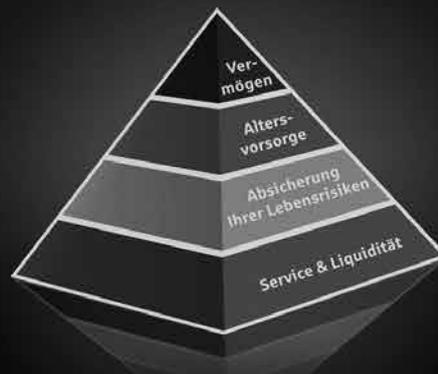
Olympia Partner Deutschland



Sparkassen-Finanzgruppe

08/15
BANK

Sparkassen-Finanzkonzept



Jetzt Finanz-Check machen!

Das Sparkassen-Finanzkonzept: Beratung auf Augenhöhe statt 08/15.

Menschlich. Persönlich. Verlässlich.

 Sparkasse
Mecklenburg-Schwerin

Geben Sie sich nicht mit 08/15-Beratung zufrieden – machen Sie jetzt Ihren individuellen Finanz-Check bei der Sparkasse. Wann und wo immer Sie wollen, analysieren wir gemeinsam mit Ihnen Ihre finanzielle Situation und entwickeln eine maßgeschneiderte Rundum-Strategie für Ihre Zukunft. Mehr dazu in Ihrer Geschäftsstelle oder unter www.spk-m-sn.de. **Wenn's um Geld geht – Sparkasse.**