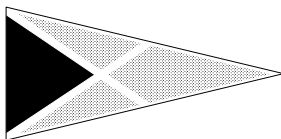


Club-Nachrichten

Mitteilungen
des
Spandauer Yacht-Club e.V.

gegründet 1885



Ausgabe 3/2002

September

Scharfe Lanke 31-35

13595 Berlin - Spandau

 030 / 361 57 17

Fax 030 / 3628 3010

Der Vorstand des SpYC e.V.

Vorsitzender	Peter Ludwig Daberkowstr. 9 ☎ 13593 Berlin ☎ 361 21 82 Fax: 362 82 487 Funk: 0172-388 33 12 e-mail dipl.ing.p.ludwig@t-online.de
Stellv. Vorsitzender	Peter Uzarek Hamburger Str. 30 A ☎ 13591 Berlin ☎ 366 31 86 / Fax: 37582745 (d. 468127 18) Funk: 0171- 366 31 86 e-mail peter.uzarek@schering.de
Schriftführer	Dr. Andrea Fluthwedel Nordhauser Str. 34 ☎ 10589 Berlin ☎ 344 58 12 (d. 2601-2654) Fax: 2601-42654 e-mail Andrea.Fluthwedel@din.de
Schatzmeister	Annemarie Heuwinkel Hafeldweg 35 ☎ 14089 Berlin ☎ 365 55 69
Sportwart	Dr. Rolf Schöfer Arnulfstr. 113 ☎ 12105 Berlin ☎ 753 94 59 e-mail : rschoefer@gmx.de
Jugendwart	Frank Dahlhaus Pichelsdorfer Str. 7 ☎ 13595 Berlin ☎ 362 85 035 (d)
Grundstückswart	Bernd Heick Bocksfeldstr. 2 H ☎ 13595 Berlin ☎ 362 18 88 Fax: 691 18 91 Funk: 0172-300 67 16
Takelmeister	Carsten Perlitz Ostpriebendamm 66 ☎ 12207 Berlin ☎ 755 19 220 (d. 810 00 517)Fax 755 19 221 Funk: 0171- 493 60 17 e-mail : CarstenPerlitz@aol.com
Messewart	Klaus Westendorff Kirschenallee 1 c ☎ 14050 Berlin ☎ 300 99 140 Funk: 0170-5537170
Vergnügungswart	Walter Leppin Beim Pfarrhof 24 13591 Berlin ☎ 366 19 82
Pressewart	Jürgen Lucht Ritterfelddamm 87 ☎ 14089 Berlin ☎ 365 19 19 Fax: 364 31 450 (d. 880 965) Funk: 0172 9204432 e-mail: jlucht@onlinehome.de
Postanschrift	Spandauer Yacht-Club e.V. Scharfe Lanke 31-35 13595 Berlin
Konten	Postbank Berlin Dresdner Bank Berlin Kto.-Nr. 616 30-104 Kto.-Nr. 897 000 200 BLZ 100 100 10 BLZ 100 800 00
Internet Homepage: e-mail:	http://www.spyc.de spyc@spyc.de

Inhaltsverzeichnis

Heft 3/2002

Der Vorstand des SpYC	2
Termin-Kalender	4
Wir trauern	5
Bericht des Vorsitzenden	6
Grenzerlaubnisschein	8
Jüngstenfestival in Tegel / Anfängerregatta im PYC	10
Jüngsten - Meisterschaft	12
Opti-Segelcamp mit Antje / "Tegeln" statt segeln	13
Trainingslager im SpYC / Der Wasserskinachmittag	14
Clubregatta 2002 / Startgeldabrechnungen	15
Steife Brise am Templiner See	17
Segelbekleidungs- / Zubehörmesse	17
Änderung der Beitragsordnung	17
Auf zu den Kieler Sprotten	19
Schränke im Clubhaus	21
Welcome home, Illbruck Challenge	22
Wir gratulieren / Termine der Jugendabteilung	22
Neue Mitglieder stellen sich vor	23
Zum Wochenende nach Prag	26
Opti-Cup	29
Ein schwedischer Sommer	30
34 Mit der ATALANTE über die Nordsee	
Skireise	39
Die Club-Boutique bietet an: / Impressum	40

Termin-Kalender:

9.Oktober	20.00 Uhr	Mitgliederversammlung
12. Okt.	11.00 Uhr	Absegeln
24. Okt.	10.00 Uhr	Arbeitsdienst (Böcke transportieren)
25./26.Okt.	12.00 Uhr	Aufslippen NW-Grundstück (Samstag ab 8.00 Uhr)
1./2. Nov.	12.00 Uhr	Aufslippen See-Grundstück (Samstag ab 7.00 Uhr)
13. Nov.	20.00 Uhr	Mitgliederversammlung
17. Nov.		Wanderung und Eisbeisente im (Uhrzeiten bitte im Club erfragen)
11.Dez.	19.00 Uhr	Weihnachtssitzung / Gänsekeulen-Essen

Regatta Termine

19./20. Oktober Spandauer Eis-Cup

Wir trauern um unsere Mitglieder

Heinz Stimming

* 4.2.1905 + 20.6.2002

der uns im hohen Alter von 97 Jahren
nach einem erfüllten Leben verlassen hat.
Heinz Stimming gehörte unserem Club seit Anfang 1954 an.
Auf Wunsch der Familie fand die Beisetzung
im engsten Familienkreis statt

und

Silke König

* 17.1.1978 + 20.8.2002

die durch einen schrecklichen Verkehrsunfall tödlich verunglückte..
Silke König war seit 1986 Mitglied in unserem Club,
lernte im Opti segeln
und wechselte anschließend in die Europe Klasse.

Wir werden den Verstorbenen ein ehrendes Andenken bewahren.

Der Vorstand des Spandauer Yacht - Clubs

Bericht des Vorsitzenden

Liebe Segelfreunde des Spandauer Yacht-Clubs,

die Sommerpause ist beendet. Der größte Teil unserer Fahrtensegler ist von den Reisen zurückgekehrt und unser Hafen füllt sich wieder.

Die meisten der großen Regattaereignisse unserer aktiven Sportsegler der Segelsaison 2002 sind gesegelt. Hoffnungen haben sich erfüllt oder sind auf der Strecke geblieben.

Die Herbst- und Winterzeit bringt in diesem Jahr für uns zusätzliche Planungs- und Bauaktivitäten.

Die Planungen für unsere Clubräume werden in den Oktober- und November-sitzungen den Mitgliedern zur Diskussion und Entscheidung vorgestellt. Diese Arbeiten sollen dann weitgehend im Winter 2002/2003 realisiert werden mit dem Ziel, unseren Club attraktiver zu gestalten.

In die Grundstückskaufangelegenheit kommt nun endlich für den Spandauer Yacht-Club Bewegung.

Bis zum Ende der 40. Kalenderwoche sollen Vertragsverhandlungen über einen Teil unserer beabsichtigten und angemeldeten Grundstückskäufe mit dem Bezirksamt Spandau – Grundstücksamt – in Gang kommen.

Vorerst werden uns die Pachtgrundstücke links vom Clubhaus (von der Straße aus gesehen) mit ca. 580 m² zum Kauf angeboten. Für das Grundstück Scharfe Lanke 24 ist zur Zeit ein langjähriger Pachtvertrag im Gespräch. Nach den Aussagen des Amtes sollen die Vereinbarungen zu den Grundstückskäufen noch 2002 zu einem notariellen Abschluss kommen. Damit wären wir hoffentlich einen guten Schritt auf dem Wege zur Zukunftssicherung unseres Clubs vorangekommen.

Leider ist am 20.08.2002 unser Mitglied Silke König bei einem Verkehrsunfall in Portugal ums Leben gekommen. Silke war von ihrem 8. Lebensjahr an 16 Jahre lang

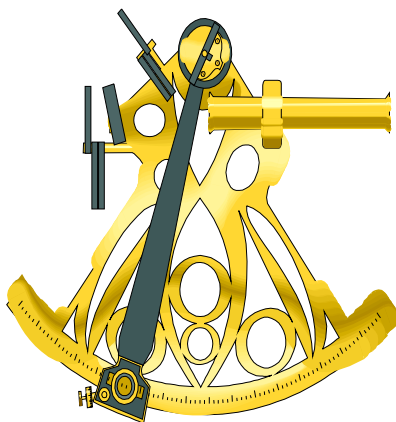


unser Mitglied. Alle, die Silkes Lebensweg begleitet haben, sind tief betroffen. Wir haben ein engagiertes Mitglied und einen wertvollen Menschen verloren.

Unser Mitgefühl gilt insbesondere der Familie König.

Ich wünsche allen Mitgliedern und Freunden des Segelsportes und unseres Clubs einen guten Saisonausklang.

Peter Ludwig





Manchmal brauchen Sie mehr
als eine Handbreit Wasser unter'm Kiel:
Die Gothaer Wassersport-Versicherung.

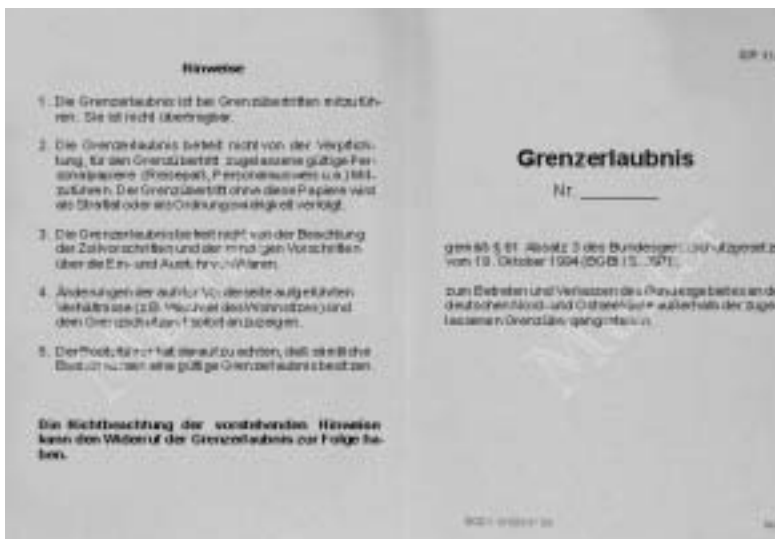


Partner des Deutschen Segler-Verbandes

Gothaer
Versicherungen

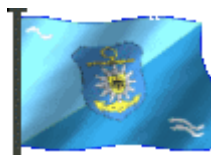
Bezirksdirektion Berlin • Thomas Arlt
Heerstraße 51a • 14055 Berlin (Neu-Westend)
Fon (030) 300 917 -0 • Fax (030) 300 917 -99

Grenzerlaubnisschein



Dieser Schein kostet nichts, kann einem aber eine Menge Ärger ersparen. Wiederholt wurde von Grenzkontrollen durch den Bundesgrenzschutz auf dem Oderhaff an der Grenztonne 17 oder auch vor anderen Ostseehäfen berichtet, die Sportboote kontrollierten, die an keinem deutschen Hafen ein- bzw. auskariert hatten. Eine Grenzpassage ohne diesen Schein wird als illegaler Grenzübertritt geahndet und kann Strafen von über 2.000,00 Euro nach sich ziehen. Das Überschreiten der Seegrenze (siehe Skizze unten) gilt also nicht nur im Grenzverkehr nach Polen, sondern auch wenn man von Klintholm nach Hiddensee segelt. Antragsformulare können im Internet unter www.bgsamt-see.de/ Törnvorbereitung / Grenzerlaubnis (Antrag) heruntergeladen oder auch beim Pressewart angefordert werden.
Jürgen Lucht

Originaltext aus dem Internet:
Die Grenzerlaubnis erlaubt nur das Verlassen und Betreten (Aus-/Einreise) der Bundesrepublik Deutschland außerhalb der zugelassenen Grenzübergangsstellen bzw. an Grenzübergangsstellen außerhalb der festgesetzten Verkehrsstunden. Zollrechtliche Bestimmungen über die Ein- und Ausfuhr von Waren bleiben hiervon unberührt.
Die Ein- und Ausreise in/aus der Bundesrepublik Deutschland muss immer über eine zugelassene Grenzübergangsstelle erfolgen, ansonsten liegt eine Ordnungswidrigkeit vor, die mit einem Bußgeld geahndet werden kann.
Der Besitz einer Grenzerlaubnis ist nicht vorgeschrieben. Damit soll lediglich der Grenzübertritt außerhalb von zugelassenen Grenzübergangsstellen erleichtert werden. Das bedeutet, dass ein an sich unerlaubter Grenzübertritt legalisiert wird.



Grenzerlaubnisschein

Originaltext aus dem Internet:
Zugelassene Grenzübergangsstellen

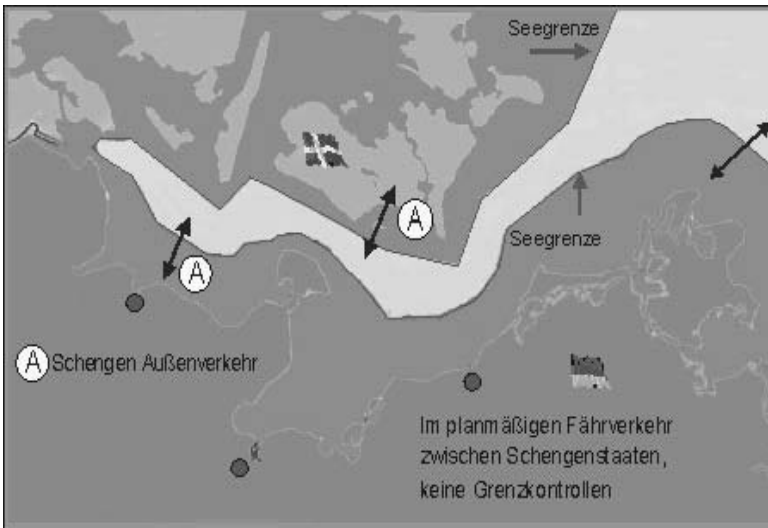
Ostseehäfen

Ahlbeck Seebrücke* (nur Fahrgastschiffe)
Bock* Burgstaaken Eckernförde Flensburg-Hafen Gelting Glücksburg Greifswald-Ladebow Grömitz Heiligenhafen Heringsdorf Seebrücke Kamminke* Kappeln Kiel Kiel-Holtenau Laboe Langballigau Lauterbach* Libben* Lübeck Lübeck-Travemünde Maasholm Möltenort / Heikendorf Mukran Neustadt

Niendorf Orth Ostseebad-Damp Puttgarden Quern-Neukirchen Rendsburg Rostock Überseehafen Ruden* Saßnitz Schilksee Schleimünde Schleswig Stralsund Strande Timmendorf Warnemünde Wismar Wolgast*

Oderhaff Anklam Hafen Karnin* Ueckermünde Altwarp Hafen*

*) befristet zugelassen bzw. nicht durchgehend geöffnet



Originaltext aus dem Internet:

Innerhalb der Schengen - Staaten sind die Grenzkontrollen zum 25. März 2001 entfallen, die Binnengrenzen können an jeder geeigneten Stelle überschritten werden.

Nur an den Schengen - Außengrenzen werden weiterhin Grenzkontrollen durchgeführt.

Zu den Außengrenzen gehören auch die Seegrenzen an der Nord- und Ostsee

sowie der Nord-Ostsee-Kanal. Die Ein- und Ausreise über See ist somit grundsätzlich nur an den zugelassenen Grenzübergangsstellen gestattet. Hier werden auch die Grenzkontrollen durchgeführt.

Eine Weiterreise innerhalb der Schengenstaaten wird als Schengen-Binnenverkehr bezeichnet

Jüngstenfestival in Tegel

Regattabericht vom Jüngstenfestival in Tegel

Am 11. und 12. Mai 02 hatten wir (Theo und Jo-Ann) auf dem Tegeler See eine Opti A Regatta mit 46 Startern. Um 9.40 Uhr am 11. Mai 02 war Steuermannsbesprechung. So gegen 10.00 Uhr ging es aufs Wasser. Der Start zur 1. Wettfahrt war um 11.00 Uhr. Es waren 5 Wettfahrten geplant. Wir starteten pünktlich. Nach der 2. Wettfahrt gab es eine Streusel-schnecke und eine Coladose. Als die 3. Wettfahrt zu Ende war, fuhren wir in

den Hafen. Dort gab es für jeden Segler eine Portion Spaghetti. Man sagte uns, dass wir am Sonntag um 11.00 Uhr Start haben. Um 10.00 Uhr ging es dann wieder aufs Wasser und dann zum Startschiff. Die Erste der beiden Wettfahrten, die wir an dem Tag segeln wollten, wurde abgebrochen, als der Wind einschloß. Die zweite Wettfahrt wurde mit einer Bahnabkürzung beendet. Etwa 1 ½ Stunden nach dem Eintreffen im Hafen war die Siegerehrung mit Kuchenbuffet. Leider hat es bei uns für einen Pokal nicht gereicht.

Anfängerregatta im PYC

Anfängerregatta beim Potsdamer Yachtclub (7. und 8. September)

Eigentlich wollte ich überhaupt nie eine Regatta segeln. Ich wollte es mir nur einmal ansehen, aber jetzt werde ich wohl jede Regatta segeln, auf die ich kommen kann. Es hat mir wirklich sooooo einen Spaß gemacht.

Zum ersten Mal den Opti auseinandernehmen und zusammenbauen war schon ein Abenteuer. Ohne Antje und Lars hätten wir das nie geschafft. Dann ging mein Opti – oh, Wunder – auch noch komplett in unser Auto, damit hatte niemand gerechnet. Mit dem vollgestopften Auto sind wir dann zum Potsdamer Yachtclub gefahren, wir hatten schon Angst vor Langeweile, soviel Zeit hatten wir noch. Aber dann gabs so viel zu tun, dass wir gerade noch pünktlich ins Wasser gekommen sind. Gut, dass wir mehrere aus Spandau waren, da konnten wir uns gegenseitig helfen. Dabei waren Florian, Paul, Isabel, der andere Florian, Melanie und ich, Felix. An der Startlinie mussten wir dann aber doch warten, es war zu wenig Wind. Irgendwann kamen aber ein paar Böen und beim 3. Schuss gings dann los. Für den Durchlauf am Samstag mussten wir zwei Runden um 3 nummerierte (1,2,3) Tonnen fahren, beim Passieren der Zielinie wurde bei jedem Boot nochmals geknallt, wenn auch nicht so laut wie beim

Startsignal. Im Club gabs ein Kuchenbuffet. Ich konnte das gar nicht richtig genießen, ich war eigentlich immer noch viel zu aufgeregt. Am Sonntag sollten zwei Durchgänge gesegelt werden, deshalb mussten wir schon früh los und haben schon um 9.30 in Wannsee unser Boot aufgebaut. Auch heute ging wieder alles viel zu schnell. Ich hatte gar keine Zeit, mir das Vereinsgelände und das Clubhaus einmal anzuschauen. Heute war der Wind am Anfang besser, deshalb gab es einen pünktlichen Start, danach erst kam die Flaute. Die erste Boje dauerte ganz schön lange, dann kam aber schöner Wind in den Rücken. Nach dem ersten Durchlauf war Pause auf dem Wasser. Vom Potsdamer Yachtclub gab es Lunchpakete, die wir in unseren Booten aßen, ich hatte aber gar nicht aufgegessen, da mussten wir schon die zweite Runde fahren. Beim zweiten Mal ging es viel schneller und schon war die Regatta vorbei. Auf die Siegerehrung mussten wir aber lange warten, das muss so sein, dass noch jemand protestieren kann, falls jemand geschummelt hat oder jemand behindert worden ist. Bei der Siegerehrung hat jeder einen Preis bekommen, die ersten 20 bekamen sogar einen Pokal, der mit Gummimäusen gefüllt war. Es war ein wirklich cooles Wochenende. Jetzt macht mir Segeln erst richtig Spaß!

Der Künstlerdienst vermittelt:

**Kapellen jeder Stilrichtung und
Besetzung, Orchester, Alleinunterhalter,
Einzelmusiker aller Sparten,
Artisten, Sänger, Tänzer, Conferenciers,
Humoristen, Kleinkünstler und andere
Unterhaltungskünstler.**

Künstlerdienst Berlin

Kurfürstendamm 210

10719 Berlin

Tel. 030/88430-50

Fax 030/88430-513

e-Mail: kdberlin@t-online.de

Informationen und Künstlerprofile
finden Sie unter **www.arbeitsamt.de**



Bundesanstalt für Arbeit

Jüngsten - Meisterschaft

Die Internationale Deutsche Jüngsten-Meisterschaft (IDJüM) 2002

Freitag, der 19.07.02: Die Optis werden mit ihrem gesamten Zubehör vermessen und gewogen. Nachdem das getan war, holte man sich eine Tasche, die mit einer Segelanweisung, Karte, Süßigkeiten, Tape u.s.w. gefüllt war. Am nächsten Tag sollte uns ein kleines Training auf dem IJsselmeer gegeben werden. Das ging aber leider voll in die Hose, wegen einer Flaute.

Am Sonntag ging die IDJüM dann endlich los. Die erste Wettfahrt wurde bei 5 Bft. gesegelt, wobei es auch in Böen bis zu 7 Bft. werden konnte. Die zweite Wettfahrt wurde jedoch beendet, weil der Wind inzwischen auf 21 m/sec zugelegt und Regen eingesetzt hatte. Dies hatte den Tag ungemütlich werden lassen. Nach Ende der Wettfahrten fand ein Fußballturnier statt.

Am Tag darauf, Montag, 22.07.02, blieb der Wind konstant bei 4 Bft. Als dann in der ersten Gruppe bei Black Flag ungefähr 30-35 Teilnehmer disqualifiziert wurden, kam es in der zweiten Gruppe noch dazu, dass die Startlinie zweimal verschoben wurde, so dass die letzte Gruppe zwei Stunden nach dem Start der ersten starten konnte. Endlich wurde auch die dritte Wettfahrt bei vielen Winddrehern gestartet. Aus Zeitgründen konnte keine weitere Wettfahrt gestartet werden. Am Abend gab es noch Bingo mit tollen Sonderpreisen.

Am Dienstag, 23.07.02, waren alle glücklich, dass an diesem Tag mit gutem Wind drei Wettfahrten geschafft wurden. Viele der Segler verlangten sogar noch eine vierte Wettfahrt. Aber es gab noch ein Unglück: Ein Segler konnte das Rennen wegen einer Muskelentzündung nicht beenden. Er musste sofort in den Hafen gebracht werden. Nach Ende der Wettfahrt fand noch ein Golf-Wettbewerb und ein

Hockey-Turnier statt.

Mittwoch, den 24.07.02, dieser Tag war endlich wieder angenehmer für die Segler. Drei Wettfahrten wurden bei sehr gutem Wind geschafft. Endlich waren 9 Rennen beendet und alle warteten auf das letzte und die Abschlussparty am nächsten Tag.

Das große Finale
Es war geschafft und auch die letzte Wettfahrt wurde beendet. Zur großen Überraschung kam dann noch Michael Illbruck, der die Siegerehrung vornahm. Insgesamt war es eine gelungene und vom Wind her sehr gute Regatta.

Die IDJüM 2003 findet an der Ostsee in Ribnitz-Damgarten statt.

Fabian Dillinger



© Lars Schomburg

Opti-Segelcamp mit Antje

Die vier Segeltage von Isabel Ruhnke

Hallo, ich heiße Isabel! Heute bin ich mit meiner Segelgruppe rausgesegelt. Es war ganz schön windig. Ich bin gut gesegelt, doch plötzlich bin ich gekentert. Aber das war nicht schlimm. Bald sind wir aber auch wieder in den Hafen gesegelt. Da haben wir eine Mittagspause gemacht. In der habe ich Spagetti Bolognese gegessen. Dann sind wir wieder rausgefahren. Auf dem Wasser sind wir um zwei Tonnen herum gesegelt, dann bin ich noch einmal gekentert. Danach sind wir wieder in den

Hafen gesegelt.

Am nächsten Tag haben wir uns umgezogen und sind rausgefahren. Als erstes war Flaute, danach sind wir zwei Regatten gesegelt. Bei der zweiten Regatta war schon viel mehr Wind. Aber vorher durften wir baden. Bald ging es auch wieder zur Mittagspause zurück in den Hafen. Ich habe Pommes Frites gegessen und anschließend diesen Bericht weitergeschrieben. Nachdem wir wieder rausgefahren waren, bin ich schon einmal alleine die Regattastrecke abgefahren. Danach sind mein Bruder und ich zwei Re-

gatten gesegelt. Anschließend sind wir mit Florian zwei weitere Regatten gefahren. Davor sind mein Bruder und ich bei „3“ ins Wasser gesprungen. Nach den Regatten war für heute Schluss. Heute sind wir am Vormittag nicht gesegelt wegen Flaute. Stattdessen sind wir in der Havel geschwommen und haben das Schwert von Floribel repariert. Nach der Mittagspause sagte Antje: „Wir machen einen Ausflug zum Vier-Fenster-Blick und machen dort ein Picknick auf dem Motorboot.“ Den machten wir dann auch. Wir haben ein bisschen gegessen, danach wurden wir von Antje in den Hafen geschleppt, weil so wenig Wind war. Nun war Feierabend!

Am letzten Tag haben wir Starts geübt und sind rückwärts gesegelt. Nach der Mittagspause haben wir ein Spiel gemacht, was so ähnlich wie Fangen geht. Hinterher durften wir auf einer Europe segeln. Anschließend sind wir weiter rausgefahren, natürlich in unseren Optis. Als wir draußen waren, haben wir Rollwenden geübt. Danach ging`s zurück und wir haben die Optis in eine Halle gebracht, wo viele Optis stehen. Dann sind wir wiedergekommen und haben uns verabschiedet. Tschüüüüß!

"Tegeln" statt segeln

„Tegeln“ statt segeln

Am Wochenende 7.-8.9.02 fand im JSC eine Optimistenregatta A + B statt. Es waren ca. 140 Boote am Start, davon 14 vom SpYC.

Am Samstag war wunderschönes Badewetter, aber kein Wind. Deswegen gab es Startverschiebung. Nach 3 Stunden kam doch noch etwas Wind auf, so wurde eine Wettfahrt gestartet. Diese wurde nach einer Stunde abgeschossen, sehr zum Ärger des bereits im Ziel angelangten 1. Opti A Seglers.

Am Sonntag kamen 3 Wettfahrten zustande. Der Wind drehte ständig, so dass das Segeln schwierig war. In Opti A segelte Fabian Dillinger am besten von uns. Er kam auf Platz 18. In B gewann völlig überrascht Annika Naudorf, so dass sie mit ihrer Sonntagskleidung ins Wasser flog. Alle bekamen als Erinnerungsgabe eine tolle wasserdichte Provianttonne. Auch wenn ich nicht so gut abgeschnitten habe, ist es ein tolles Wochenende für mich gewesen .

Laura Nitschke

Trainingslager im SpYC

Trainingslager im SpYC von Florian Ruhnke

1. Tag: Als wir auf dem Wasser waren, war gleich Super-Wind! Der Wind war vom Anfang bis zum Ende Klasse. Es sind zwei gekentert, und zwar meine Schwester Isabel und Florian Triebel. Auf jeden Fall war der erste Tag bis zur Mittagspause gut. Danach war schlechtes Wetter: ganz viel Regen! Trotzdem fuhren wir noch einmal hinaus und alle kenterten - außer mir. Um 16.45 Uhr sind wir hereingesegelt. Als alle umgezogen waren, haben wir noch eine kleine Besprechung gemacht.

2. Tag: Als erstes war Flaute. Der andere Florian ist wieder gekentert. Eine halbe Stunde später war etwas mehr Wind. Wir sind zwei Regatten gesegelt. Nach der Mittagspause war guter Wind und wir sind weitere vier Regatten gesegelt.

3. Tag: Flaute, Flaute, Flaute - und des-

halb waren wir bis zur Mittagspause auf dem SpYC-Gelände, haben Optis repariert und auch gebadet. Später gab es wieder Wind und wir sind bis zum „4Fenster-Blick“ gesegelt. Dort haben wir bei Antjes Motorboot angelegt und süße Sachen gegessen. Dann sind wir von Antje in den Hafen geschleppt worden.

4. Tag: Wir sind rausgesegelt und haben Regattastarts geübt. Dabei mussten wir auch rückwärts segeln. Danach sind wir bis zum Grunewaldturm und wieder in den Hafen zurück gesegelt. Nach dem Essen ging es wieder raus und wir haben ein Segelballspiel gespielt. Danach sind wir mit einer Freundin von Antje Europe gesegelt. Anschließend ging 's noch einmal zum Grunewaldturm und zurück.

Ende

Der Wasserskinachmittag

Am Dienstag, dem 10.06.02, trafen wir uns um 16.30 Uhr im „SpYC“. Wir Kinder und Frank fuhren mit dem Kutter zum Wasserskigebiet auf der Großen Breite. Wolfgang fuhr mit dem Motorboot hinterher. Auf der Fahrt erklärte Frank uns die richtige Haltung beim Start. Außerdem sagte er: „Jeder von euch hat drei Startversuche. Wer es schafft, aus dem Wasser zu kommen und stehen bleibt, der darf zwei große Runden fahren.“ Der Erste war Fabio. Das war gar nicht so einfach mit den Skiern aus dem Wasser zu kommen. Die Haltung am Start: Skispitzen aus dem Wasser, Knie angewinkelt und Arme lang. Jetzt fuhr Fabio los. Er konnte es schon sehr gut, denn er hatte

es schon ein paar mal geübt. Damit konnte er die zwei versprochenen Runden fahren. Die Nächste war Laura. Beim ersten Start ist sie erst einmal gestürzt. Aber beim zweiten Start hat es geklappt. Mitten auf der Fahrt ist sie einmal ins Wasser gefallen, weil ihre Skier sich vom Fuß gelöst haben. Nach einigen anderen war ich an der Reihe. Beim ersten Versuch fuhr ich wie ein U-Boot. Und auch beim zweiten tauchte ich ab. Aber bei dem dritten Startversuch hat es dann geklappt. Ich habe eine Runde geschafft. Es hatten alle viel Spaß und es war sehr lustig.

Euer Alex

Clubregatta 2002

Zwei von 3 Wünschen, die unser erster Vorsitzender Peter Ludwig bei der letztjährigen Clubregatta geäußert hatte, sind am 31. August in Erfüllung gegangen:

Ein Riesenmeldeergebnis und ein tolles Regattabuffet bei hochsommerlichen Abendtemperaturen.

31 Boote standen auf der Meldeliste, wovon 27 Schiffe in 3 Gruppen nach Yardstickzahl eingeteilt, an den Start gingen. Unser Sportwart, Dr. Rolf Schöfer, hatte an diesem letzten Augusttag weniger als einen „Leichtwindtag“ erwischt, so dass Peter Ludwigs dritter Wunsch von 2001 nicht vom Wettergott erfüllt worden ist. In einer heiteren Steueremannsbesprechung um 13.00 Uhr wurden sämtliche Unklarheiten ausgeräumt, so dass jedem Steuermann die „Banane“ um die Tonne 1 vor der Villa Lemm eindeutig war.

Es wurde eine Kurzstrecke gesegelt, damit niemand bei so wenig Lufthauch auf dem Kurs verhungern musste. Man startete pünktlich um 14.00 Uhr vor dem Clubgelände in Nord-Süd-Richtung mit Gruppe 1, und jeweils in 5-Minuten-Abständen folgten die beiden anderen Gruppen. Start- und Ziellinie waren identisch. Beim Start erwischten manche Boote einen günstigen Winddreher, andere standen in der Abdeckung, und wir mit der Lacustre „la belle“ hatten überhaupt keine Fahrt im Schiff, so dass wir sogar be-

fürchten mussten, auf die Startboje getrieben zu werden. Als wir dann endlich die Startlinie passierten, lagen die Favoriten Dyas „Flitzpiepe“, die X99 „Klar Kimming“ sowie andere Yachten der ersten Gruppe weit voraus. Uns blieb nichts anderes übrig als einen Leegang zu versuchen, die große Genua mit Gefühl aus der Hand zu segeln, um jeden Windhauch und -dreher mitzumachen. Diese Handarbeit hatte sich gelohnt, denn bei der Rundung der Tonne 1 lagen wir schon dicht auf an

3. Stelle. Nordwärts ging unsere Taktik nochmals auf und unsere „la belle“ lief direkt hinter „Klar Kimming“ ins Ziel. Peter Ludwigs Dyas, Bernd Heicks X99 und unsere Lacustre waren als die ersten Schiffe im Ziel.

Doch bald danach passierten auch die anderen Segelyachten die Ziellinie, weil ein bisschen mehr Westbrise aufkam. Bei einer Yardstickzahl von 99 und mit einem solch missglückten Start machten wir uns keinerlei Hoffnung auf eine Platzierung unter den ersten Drei. Aber, oh Wunder, nach berechneter Zeit wurde „la belle“, der Neuzugang im SpYC, als schnellstes Club-Schiff gewertet. Über dieses Ergebnis freuten wir uns natürlich riesig und möchten uns an dieser Stelle bei allen, angefangen beim Präsidenten bis zu all den anderen Clubmitgliedern, die uns von Anfang an herzlich und freundlich aufgenommen haben, bedanken und sind glücklich, in diesem schönen Club zu sein.

Hans-Jörg und Irma Baur

Startgeldabrechnungen

Bitte bis spätestens 15.11.02 einreichen an:

Opti Margit Fischer

alle anderen Boote Stefan Schneider

Die Kassenwartin



**Alles
aus einer Hand**
Preis und Leistung überzeugen

Yacht-Werft + Service
Bau von Motoryachten, Holz-, Kunststoff- u. Motorenreparaturen

Yacht-Vertrieb + Shop
Neue und gebrauchte Motor- u. Segelboote, Motoren, Zubehör u. Ersatzteile

Yacht-Hafen + Kiosk
Steg- und Landliegeplätze, Winter Frei- und Hallenlager

Yacht-Charter
wertgepflegte Motoryachten - 19 m Salonmotoryacht

Yacht-Schule
Segel- u. Motorbootkurse, Ostseetörns

 **(030) 361 50 66**

Yachtcenter
MÖWERT



Segelbekleidung für Profi
Beginner's, für grosse
kleine Wassersportler
(ab Gr. 128).

Zubehör und Outfit's von
Helly Hansen, Gill, Berr
Marinepool, Pro Rainer
Fashion, Musto u.a.,

HARKEN, Ronstan, Op
Seilflechter, Liros, Gle
Rosenberger u.a.

Yachtcenter Möwert
Am Fichelssee 9B
13595 Berlin

Besucht uns auch im Intern
| nter

Auf zu den Kieler Sprotten

Alles begann mit der fixen Idee, man könnte doch, wenn es schon einmal in Deutschland endet, zum Zieleinlauf des Volvo Ocean Race 2001-2002 nach Kiel fahren.

So machten sich Stella Kunde, Kerstin Seidel, Jo-Ann Pfarr, Christoph Klärner und Jörg Uzarek am 08. Juni mit dem *Trainer 1* und einem ziemlich großen SpYC Stander auf den Weg nach Kiel, um der deutschen Illbruck Challenge einen herzlichen Empfang zu bereiten.

Im Regattazentrum Kiel Schilksee angekommen stießen wir sofort auf die ersten bekannten Gesichter der Regattaszene Deutschlands, die sich wie wir das Schauspiel der Hightech Yachten nicht entgehen lassen wollten.

Nachdem wir unseren Gummirutscher ins Wasser gelassen hatten, beschlossen wir ins Kieler Zentrum an die Kiellinie zu fahren, um uns in das Volvo Ocean Race Partygetümmel zu stürzen. Doch zu unserer Enttäuschung mussten wir feststellen, dass wir unsere Erwartungen etwas zu hoch gesteckt hatten. Es war zwar viel los auf der Kiellinie, doch eine ausgelassene Stimmung, wie zur Kieler-Woche suchte man hier eher vergeblich. So gingen wir ein oder zwei Mal die einzelnen Stände ab, an denen Merchendiseartikel der einzelnen Teams verkauft wurden. Anschließend machten wir uns auf die Socken zu einer Kieler Freundin, die uns bei sich übernachten ließ. Allzu spät wollten wir schließlich auch nicht im Bett sein, denn laut dem derzeit herrschenden Wind und den letzten Positionsmeldungen wurde die geschätzte Ankunftszeit des ersten auf ca. 10:00Uhr festgesetzt und wir sind schließlich nicht nach Kiel gefahren um den Zieleinlauf zu verschlafen.

Als wir um 9:00Uhr am Sonntag in Schilksee ankamen, ahnten wir nichts gutes. Es herrschte absolute Flaute und es häuften sich die Gerüchte über späte Ankunftszeiten. Zuerst hieß es ca. 17:45, dann 19:00 und so gegen Mittag kam dann die Horrormeldung, die ersten würden so

gegen 21:00 Uhr einlaufen. Wir verbrachten somit, wie wir es von Flautentagen auf Regatten gewohnt sind, den haben Tag mit rumblödeln und warten. Wir hielten in der Zeit ständigen Kontakt mit unseren Insidern (Jo-Anns Eltern), die uns aus dem VIP-Zelt des SEB-Teams mit den neusten Meldungen versorgten.

So gegen 16:00Uhr beschlossen wir, mit dem Schlauchboot zur Kiellinie zu fahren, um etwas näher am Geschehen zu sein. Als wir dort ankamen, herrschte dort ein reges Treiben. Die Kiellinie war so voll, dass sich die Massen zeitweise überhaupt nicht fortbewegten. Es wurde noch etwas zu essen organisiert und währenddessen verbreitete sich unter den Bootsbesitzern eine leichte Aufbruchstimmung. Kaum waren wir zurück am Boot, legten wir mit einer Masse von Segel- und Motor-Yachten ab, in der Vermutung, es geht wohl doch schon los. Die Boote der Race-Marshalls jagten zielstrebig auf Kiel-Leuchtturm zu und wir hinterher. Auf dem Weg zum Leuchtturm flogen dann noch einige Hubschrauber über uns hinweg. Von dem Moment an war uns klar, dass die ersten Schiffe im Anmarsch waren. Der Wind hatte auf eine Stärke von etwa 2-3Bft aufgefrischt.

Als wir Kiel-Leuchtturm erreichten, war dort schon ein riesen Angebot an Begleitschiffen der Djuce Dragons und der Illbruck zu sehen. Kaum hatten wir uns einen Überblick verschafft, kam die schwarz-pink farbene Djuce Dragons unter Genaker um den Leuchtturm in einem Wahnsinnstempo herumgesegelt. Begleitet durch ein enormes Konzert von Signalhörnern und zwei Schiffen der Küstenwache, die ihr den Weg durch die Zuschauerboote bahnten. Wir fuhren eine Weile mit der Djuce mit, schossen Foto über Foto und kämpften uns allmählich durch die Kreuzwellen der zahlreichen Schiffe bis auf ca. 20m an das Schiff heran, das mit unglaublich hoher Geschwindigkeit ein motorendes Segelschiff nach dem anderen abhängte. Wir beschlossen, uns zurückfallen zu lassen, da wir wuss-

Auf zu den Kieler Sprotten

ten, dass die Illbruck Challenge nur etwa eine halbe Stunde Rückstand hat und fuhr zurück zum Leuchtturm. Kaum waren wir dort angekommen, ertönten die Signalhörner erneut und die Illbruck kam hinter dem Leuchtturm hervor. Es war beeindruckend, was für eine Stimmung auf dem Wasser herrschte. Es hatten sich so viele Schiffe um die Illbruck versammelt, dass es so aussah, als könnte man von einer Seite der Förde trockenen Fußes auf die andere laufen. Wir reihten uns in das Getümmel ein und fuhr mit der Illbruck und den andern Schiffen Richtung Ziel. Es war schon beeindruckend, mit welcher triumphaler Stimmung auf dem Wasser das Team der Illbruck ihrem Gesamtsieg entgegensegelte. Ebenfalls unter Genaker umrundete die Illbruck Challenge den Kieler Leuchtturm und setzte dann den Code Zero, was den Zuschauern noch ein wenig Regattafeeling

vermittelte.

Es ist kaum vorstellbar, was auf dem Wasser los war, es wimmelte nur so von Motorbooten und Segelyachten aller Größen und Klassen. Am meisten beeindruckte uns ein kleines Schlauchboot von vielleicht 2m Länge, das sich direkt in die Heckwelle der Illbruck setzte und sich dort bestimmt 20 min lang aufhielt, bis es wie andere Boote einfach nicht mehr mitkam. Wir kämpften uns von Lücke zu Lücke, wobei die Abstände zwischen den Booten teilweise nicht mehr als 2m betragen, um ein gute Fotos zu schießen. Es schien teilweise, als ob die Illbruck nur noch durch das Absurfen der Kreuzwellen vorwärts kam, denn die meisten Segelyachten hatten das Großsegel als Stützsegel gesetzt und das waren nicht wenige. Wir fuhr mit der Illbruck an den vollbestzten Stränden vorbei, sowie an Yachten, die mehr an einen Affenfelsen



RME *Radio-Marine-Electronic GmbH*
A. Stahnke, Alt-Pichelsdorf 21, 13595 Berlin (Spann)
Tel. 030 / 361 38 74 und 361 16 21, Fax 030 / 36 28 24

**ELEKTRONISCHE, ELEKTRISCHE
SCHIFFSAUSRÜSTUNGEN**

**Die Spezialisten für Seefunk- und GPS-Navigation.
Yachtelektronik, Yachtelektrik und Bordinstallation.**

**Ständig SEEFUNK-, RADAR- und GMDSS-Kurse
an modernsten Geräten.
Abend- oder Wochenendkurse.**

Auf zu den Kieler Sprotten

erinnerten, als an ein Segelboot. Einige hatten sich in die Masten ziehen lassen, um einen besseren Blick zu haben. Nachdem auf unserem Boot fast 5 Filme aus allen möglichen Positionen verknipst wurden, fuhren wir ein Stück vor, um uns einen Platz an der Ziellinie zu sichern. Polizei und Küstenwache hatten mit großen gelben Tonnen einen Korridor abgesperrt, der zum Ziel führte und freigehalten werden sollte. Wir ergatterten einen ziemlich guten Platz in der erste Reihe ca. 20m vor der Ziellinie. Der Korridor schien jedoch niemanden so recht zu beeindrucken, denn die Illbruck lief mit einem riesen Tross an Schiffen im Schlepptau in den Korridor ein. Tosender Beifall von einer von Menschen besetzter Kiellinie und hunderte von Nebelhörnern geleiteten die Illbruck auf den letzten Metern einer 9 monatigen Tour einmal um den Erdball, bis sie mit Zielschuss und Feuerwerk zum Gesamtsieg einlief.

Da soll nochmal jemand behaupten, dass wir in Deutschland uns nicht für den Segelsport begeistern können.

Nach diesem tosenden Empfang machten wir uns auf den Weg zurück Richtung Schilksee und brachten mittels moderner Kommunikationsformen (Handy und Stellas im Internet suchender Mutter) in Erfahrung, dass in Kürze drei teilnehmende Schiffe dicht hintereinander einlaufen würden. Wir fuhren also nochmals hinaus Richtung Leuchtturm und da kam uns auch schon die AssaAbloy entgegen, dicht gefolgt von der Frauencrew Amersports Two und der Amersports One. Der große Ansturm an Zuschauern war nun vorüber und so konnten wir uns die Oceanflitzer noch einmal ohne Hektik und ganz

aus der Nähe ansehen. Bei den drei Schiffen wurde sich nichts geschenkt. Die Segel wurden zum Gewichtstrimm an Deck geholt und bei den Damen wurde ein Crewmitglied zum Bug geschickt um die übriggebliebenen Zuschauerboote aus der Optimallinie zu weisen. Wir sahen uns dies noch einige Minuten mit an und beschlossen dann das Schlauchboot zu verladen. Inzwischen war es schon 20:30 und die auf Platz 6 liegende SEB sollte erst wesentlich später einlaufen. Nachdem wir das Boot verladen hatten und alles wieder im Auto verstaut hatten, verspeisten wir noch schnell eine Pizza und fuhren nochmals zur Kiellinie, um uns von unserer Gastgeberin zu verabschieden, die dort an einem der zahlreichen Stände arbeitete. Als wir gegen 23:00 dort eintrafen sahen wir noch, wie die SEB bei völliger Flaute 2 Bootslängen vor dem Ziel stand und sage und schreibe 5 Minuten brauchte, um die Ziellinie zu überqueren. Auch sie wurde mit tosendem Beifall und Nebelhörnern empfangen.

Team Tyco und Team Newscorp waren so weit abgeschlagen, dass wir sie nicht mehr zu Gesicht bekamen. Wir verabschiedeten uns nur noch bei Berit, unserer Gastgeberin, und fuhren zurück in Richtung Berlin. Das heißt, ich fuhr und der Rest schlummerte genüsslich die Ereignisse Revuepassierend vor sich hin. Spät in der Nacht aber dennoch wissend, dass es sich gelohnt hat, kamen wir heil und zufrieden wieder in Berlin an.

Wir bedanken uns hiermit für die Unterstützung unseres Vereins durch die Bereitstellung eines der Trainerboote.

Vielen Dank,
Chris, Stella, Kerstin, Joi und Jörg

Schränke im Clubhaus

Es sind noch mehrere Schränke (große und kleine Schränke) im Clubhaus zu vermieten. Bei Interesse bitte den Vorstand ansprechen.

Welcome home, Illbruck Challenge

Zwar ohne schwimmenden Untersatz, aber bestimmt genauso fasziniert wie Jörg, Joi & Co fuhren auch Janine und ich kurz entschlossen am Sonntag morgen nach Kiel. Vom Land aus war man zwar nicht allzu dicht am Geschehen, als die ersten Boote sich dem Kieler Hafen näherten, da die Stege und Molen völlig überfüllt waren, jedoch konnten wir uns zum Zieleinlauf einen wunderbar erhöhten Platz vor der VIP-Tribüne sichern. Die Stimmung war einfach atemberaubend! Unzählige Begleitboote (unser Schlauchboot haben wir leider nicht entdeckt) veranstalteten ein Konzert aus Nebelhörnern als die Djuce Dragons und später die Illbruck einliefen. Besonders gefreut haben wir uns, als die Crew der Illbruck in

einem Schlauchboot die Stege der Kiellinie abfuhr und sich von den hunderten Fans feiern ließ! Denn trotz der „Panoramansicht“ hat man meistens nur die Masten der einlaufenden Rennyachten zu Gesicht bekommen. Abends wurde es langsam leerer, und wir hatten die Gelegenheit, uns einen Teil der Flotte aus der Nähe anzusehen. Und auch wir mussten uns leider vor Eintreffen der letzten Boote auf den Heimweg machen. Dieser „Ausflug“ nach Kiel hat sich wirklich gelohnt und man kann nur hoffen, dass das nächste V.O.R. wieder in erreichbarer Nähe endet!

Janine Drucker & Sebastian Kalabis

Wir gratulieren

SpYC-470er weiter auf Erfolgskurs
Nach den tollen Erfolgen bei der **Kieler Woche** und beim **Deutschland-Cup** in Warnemünde waren die SpYC 470er auch bei der **Europameisterschaft** in Tallin, Estland sowie bei der 470er **Weltmeisterschaft** in Sardinien mit von der Partie. Bei der EM konnten Steffi und Vivien den 4. Platz von 37 Starterinnen holen, Lucas und Felix wurden 16. von 58 gestarteten Booten.
Auch bei der WM konnten beide Teams

im vorderen Drittel mitmischen: Lucas und Felix erreichten Rang 14 (von 37), während Steffi und Vivien sogar Platz 8 (von 31) holen konnten - beide Teams segelten in der Goldgruppe.

Weltranglisten 470er (Stand 29.08.2002):

Männer:

L. Zellmer F. Krabbe 4213 Pt. Rang 12

Frauen:

S. Trübel V. Kussatz 4255 Pt. Rang 6

Herzlichen Glückwunsch zu diesen Erfolgen!

Termine der Jugendabteilung

27.09.2002

Prosit-Segeln ASV 15.00 Uhr Segelschuhe mitbringen

01.10.2002

6. Clubregatta Club 16.00 Uhr

24.10.2002

Abbau der Boote Club 16.30 Uhr alle Boote müssen aus der Halle

24.10.2002 **Motorboote reinigen** Club 16.30 Uhr

09.11.2002 **Fahrradtour** Club 11.00 Uhr gerne mit Eltern und Mitgliedern

23.11.2002 **Seglerbörse** Club 10.00 Uhr Kleider- und Zubehörbörse

07.12.2002 **Nikolauslauf** Club 11.00 Uhr Kinder / Eltern / Mitglieder

14.12.2002 **Jugend-Weihnachtsfeier** Club 16.00 Uhr mit Eltern

18.01.2003 **Jugendversammlung** Club 15.00 Uhr anschließend Tischtennisturnier

01.-08.02.2003

evtl. Skireise Infos folgen

22.02.2003 **Squash** Havellandhalle 16.00 Uhr

07.03.2003 **Bowling** Infos und Aushang folgen

Neue Mitglieder stellen sich vor



Schlote
Eberhard
Zahnarzt
12.2.1945
OM seit dem 1.7.2002



Schaedla
Jimmy Rasmus
IT-Consultant
10.3.1961
OM seit dem 1.4.2002

Dietmar Nippgen



**Bootsbeschläge
und Zubehör**

Inh. Ralf Selbmann
Hauptstraße 92
12159 Berlin (Friedenau) am
Innsbrucker Platz

Tel: 030 - 852 18 41, Fax: 030 - 851 27 43

www.nippgen-berlin.de

Spleiß-, Preß- und Terminalarbeiten · Drahtseile · Tauwerk
farben · Maritime Bekleidungs-
schenkartikel · Nautische
Fachliteratur · Navigationse
Schiffselektrik · Sanitäre Au
gen · Kocher · Heizungen · F
mittel · Rollreiffanlagen · Segl



Vertretung für: 

Neue Mitglieder stellen sich vor



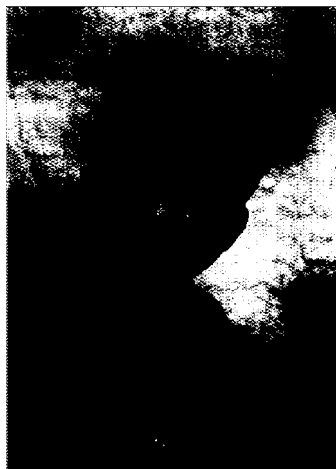
Körner
Tekla
Schülerin
9.2.1994
JM seit dem 1.7.2002



Ehlers / Gaede
Nils
Schüler
4.2.1994
JM seit dem 1.4.2002



Neumann
Davia
Schülerin
18.1.1995
JM seit dem 1.7.2002



Januszewski
Kevin
Schüler
JM seit dem 1.2.2002

Volvo Ocean Race



Hallo Jürgen,
anbei mein Blick auf den Einlauf der ersten Yacht des Volvo Ocean Race in Kiel,
denn auch wir, wie so mancher aus dem SpYC, mussten dabei sein.
Gruß
Karin Heick

<p>GERRY WEBER PASSPORT GARDEUR LECOMTE QUISET MAC</p> <p>Gr. 34 - 52</p>	<p>MODE Spaß</p> <p><i>...die Boutique für unseren SPY</i> im KAISERS VERBRAUCHERM. HEERSTR. ECKE PICHELSDORFERSTR.</p>
---	---

Zum Wochenende nach Prag

Pille kennt den SpYC länger als ich. Seit er darin heimisch wurde, missionierte er mich. So erfuhr ich ungefragt von den Vorzügen dieses Clubs, seinem Vereinsleben, seinen Mitgliedern und Unternehmungen. Vom Ausflug nach Danzig sprach Pille nur mit leuchtenden Augen. Er machte mich süchtig nach dem SpYC. Noch bevor ich dessen ordentliches Mitglied wurde, fand ich alles bestätigt. Nur das mit den Ausflügen blieb noch zu prüfen.

Im Herbst 2001 war es dann soweit. Walter Leppin gab der Versammlung seinen nächsten Reiseplan bekannt: am 19.-21.04. nach Prag. Einer dieser Tage war von mir eigentlich anders besetzt. Sollte ich trotzdem? Was würde Bordfrau Karin dazu sagen?

Die Menge der sogleich zum Vorstandstisch getragenen Meldezettel irritierte mich. Nach der Versammlung fragten ehemalige Kameraden aus der smb, ob ich mich auch für Prag angemeldet hätte. Nein? Wie lange willst du denn noch warten? Der Bus ist gleich voll. Also gab ich mir gegen meine Gewohnheit einen frühen Ruck. Bordfrau Karin fiel mir zu Hause dafür beinahe um den Hals.

Schon am Abend der Bekanntgabe meldeten sich spontan 27 Teilnehmer. Am Ende dieser Woche war ein Bus mit 36 Plätzen und eine Woche später einer mit 48 Plätzen ausgebucht. Schließlich mietete Walter Leppin einen Bus mit 77 Plätzen, und es standen immer noch 12 Bewerber auf der Warteliste.

Warum gerade Prag? Nun, entsprechenden Wünsche nach dem Danziger Ausflug fanden Beifall, und der Weg nach Prag ist kurz. Historische oder kulturelle Neugier blieben mir verborgen.

Nach den Monaten der Vorbereitung nahte der Abreisetag so überraschend wie Weihnachten und Neujahr. Ich stand Jürgen Lucht für diesen Beitrag zu den Clubnachrichten im Wort. Ehemalige Kameraden aus der smb hatten ihm die Ohren über mich voll gequatscht, und Jürgen hatte mir danach die Latte aufge-

legt.

Am Morgen des Abreisetages fanden sich rechtzeitig 75 Teilnehmer vor dem Clubhaus ein, 2 sagten wegen Krankheit ab. Von denen auf der Warteliste musste niemand zurück bleiben. Die bevorzugten Sitzplätze im Unterdeck waren schnell besetzt. Bald war auch das Gepäck verstaubt. Walter Leppin prüfte die Anwesenheit, und um 07:55 rollte der Bus an.

An der Grenze stieg unsere Reisebegleiterin Frau Dr. „Gabriärla“ zu. Ihren Nachnamen erließ sie uns. Deutsche Ohren und Zungen sind nicht für tschechische Namen gemacht, deutsche Augen auch nicht für tschechische Schrift, wie ich in Prag merken sollte. Meine Ohren hatten Mühe mit dem Akzent der Frau Doktor. Die war ebenso beschlagen wie resolut und sprach mich durchdringender Stimme. Bis Prag verabfolgte sie ein komprimiertes Kolleg über böhmische Geographie, Historie, Kultur und Wirtschaft, über böhmische Herrscher und Geistesgrößen. Mein Hirn raffte diese Informationslawine nur grobmaschig, und ich werde für diesen Bericht bestimmt keine Namen und Begebenheiten aus Nachschlagewerken wiederkäuen. Möge jeder seinen Baedeker, Polyglott, Merian, Brockhaus oder andere nach seinen Bedürfnissen bemühen. Nebenbei tauschte Frau Doktor auch noch die vom Prager Reiseveranstalter als pekuniäre Erstausrüstung vorbereiteten Umschläge mit tschechischen Kronen im Gegenwert von 20 Euro. Eine gute Idee.

Um 15:00 kamen wir im Top Hotel Praha leider 2 Stunden verspätet an. Essen und Einchecken gerieten dementsprechend hastig, denn schon um 16:30 sollte das Jüdische Viertel besichtigt werden. Frau Doktor hatte ab hier 2 Assistentinnen. Wir folgten Frau Martina und ihrem gelben Schirm durch die als Gedenkstätte und Museum umfunktionierten Synagogen und über den Alten Jüdischen Friedhof. Diese Orte weckten meine persönliche Scham wie alle Schauplätze deutscher Barbarei gegen Leben und Kultu-

Zum Wochenende nach Prag

ren. Der von Ort und Stunde gebotene Ernst litt, als die Männer auf dem Friedhof im leichten Abendwind immer wieder nach ihren rituellen papierenen Kopfbedeckungen haschten.

Wir folgten Frau Martinas Schirm fortan wie einer Standarte, zunächst durch die Altstadt zwischen Karlsbrücke und Pulverturm. Dutzende Gebäude, Flecken und Gässchen, an denen wir vorbei eilten, Orte, die in der Ferne kaum noch, die hinter Wegebiegungen gar nicht mehr zu sehen waren, sie alle wurden mit gewichtigen bis marginalen Anmerkungen bedacht. Ich schielte neidisch zu denen, die in Fiakern daran vorbei fuhren.

Abends im Hotel fühlte ich mich überdreht wie nach stundenlanger Fahrt auf einem Kettenflieger. Meine Füße schmerzten, meine Beine lahmten. Die Absacker in der Hotelbar ließ ich freudlos über mich ergehen, weil Bordfrau Karin darauf bestand. Ich wünschte mich nur noch in mein Bett, und das am liebsten sofort. Am nächsten Morgen schien mir, ich hätte die Nacht darin verbracht, ohne mich auch nur einmal umzudrehen. Der 2. Tag begann mit orientalischem Gewimmel und babylonischem Sprachengewirr in beiden Frühstückssälen. Die Zeit bis Mittag blieb zur freien Verfügung. Bordfrau Karin und ich schlenderten den Wenzelsplatz einmal rauf und runter, kauften etwas für die daheim Gebliebenen. Danach gönnten wir unseren müden Leibern an einem Cafetischchen vor dem Gemeindehaus eine Pause. Rundum saßen andere „Spandauer“, gleichermaßen ruhebedürftig.

Am Nachmittag waren Burg und Kleinteile „dran“. Die Prager Burg ist die größte erhaltene Burganlage der Welt. Ihre bauliche Vielfalt und Unversehrtheit entsprechen denen Prags. Ich erkannte das Tor, das der Wochenschau nach dem deutschen Einmarsch 1939 als Staffage diente. Heute sind Veitsdom und Präsidentenpalast Kristallisationspunkte für die Identität der noch jungen Republik. In den vergangenen Jahrhunderten niste-

te in der Burg die allerorten deprimierende Mischung aus Lichtgestalten und Gelichter auf adligem Niveau. Im Busunterdeck blieb die scherzhafte Quizfrage eine Weile unbeantwortet, ob nun die Schwiegertochter ihre Schwiegermutter von königlichem Geblüt oder umgekehrt aus Eifersucht um den Gatten bzw. Sohn meucheln ließ. Die Entsorgung politischer Gegner durch Fenster hat in Prag Tradition, nicht nur als Auslöser des Dreißigjährigen Krieges, wie wir in unseren Schulen lernten. Einzig Karl IV. scheint mir aus historischen Niederungen herauszuragen, ein Monarch der 1348 eine seitdem berühmte Universität gründete und wenig später eine steinerne Brücke über die Moldau bauen ließ, die heute noch begehbar und vermutlich auch befahrbar ist und deren Bögen mehrstöckige Fahrgastschiffe und breite Schubverbände durchlassen. Der 2. Tag endete mit einem gemeinsamen Abendessen im volkstümlichen Restaurant „U Fleku“. Essen, Getränke und Lifemusik waren deftig von Knödeln bis „Kufsteinlied“. Ein paar scheinheilige Kameraden wollten den Musikanten bestechen, auch noch den „Schneewalzer“ allein für mich zu spielen. Die Stimmung schäumte bis zur Urquell-Bar im Hotel. Deren Tische wurden kurzerhand zusammen gerückt und Geschichten lauthals und unter Gelächter Schlag auf Schlag erzählt. Fremdsprachige Gäste verdrückten sich, deutschsprachige bekamen lange Ohren. Doch bald verebbte die Bugwelle, versiegte der Getränkestrom. Der zurückliegende Tag forderte seinen Preis. Als die Kellner um Mitternacht kassierten, schienen mir auch die „Steher“ erleichtert.

Der 3. Tag war mir der leichteste. Dampfer fahren auf der Moldau ist beinahe wie Segeln auf der Havel, nur etwas anders (als Segelrevier ist die Moldau dürrig; ihre Enge wird von ihrer Kulisse nicht aufgewogen). Die Sonne schien von einem wolkenlosen Himmel herab, und Prag hatte Farbe aufgelegt. Es war die vielleicht letzte Begegnung mit all den Türmen und

Zum Wochenende nach Prag

Fassaden, mit all den Plätzen und Orten, vor denen wir verweilten, an deren Historie und Anekdoten wir uns erinnerten. Mir war es ein sanfter Abschied. Bordfrau Karin und ich hatten mit der linken Hand das Hündchen auf der Bronzeplatte zu Füßen des Heiligen Nepomuk auf der Karlsbrücke berührt. Der Legende nach bedeutet das die unbedingte Rückkehr nach Prag. Mag der Brückenheilige zusehen, wie er das zuwege bringt.

Um 14:25 begann die Heimreise vom Ufer der Moldau, und um 20:20 endete sie am Ufer der Scharfen Lanke. Viele freuten sich mit uns auf Bier und Abendessen in der Messe des SpYC. Vergebens. Das Angebot war mager.

Inzwischen ist Prag Vereinsgeschichte. Die vielfältigen Eindrücke beginnen sich zu setzen und zu ordnen. Prag ist ein einzigartiges Freilichtmuseum für Baugeschichte mit Schwerpunkt Jugendstil. Nach Merian wird Prag von 1,2 Millionen Einwohnern bewohnt und beherbergt jährlich 4 Millionen Touristen. Das geschieht nicht ohne Erosion: Gedränge wie auf Rummelplätzen bei schönem Wetter, greller Andenkenkitsch, rhythmischer Radau und der Gestank von schlechtem Bratfett in den Gassen, dubiose Geldwechsler an den Ecken, gastronomisches Personal von uninteressiert bis ungezogen, halb volle Tassen, Biere knapp unter dem Eichstrich, ignorierte Reklamationen. Wirklich schade. Auch das Häuflein der „Spandauer“ wurde zur Ursache dessen und spürte die Wirkung.

Die Selbstfindung der jungen Republik Tschechien ist noch längst nicht abgeschlossen. Sie hat einerseits keine Probleme, deutschsprachige Autoren, allen voran Kafka, für sich zu reklamieren. Aber

sie hat anscheinend große Probleme, das Heilige Römische Reich (Deutscher Nation) zu akzeptieren. Nun ist unsere gemeinsame Geschichte seit Jan Hus über Friedrich den Großen und Adolf den Letzten bis Walter den Spitzbärtigen durch kriegerische Besuche mit Schwertern, Musketen und Panzern belastet. Den Tschechen blieb wenig Zeit für ihre Angelegenheiten. Die 1918 gegründete erste Republik wurde vom Großdeutschen Reich ausgelöscht, und die zweite Republik wurde von Kommunisten bis 1989 verhindert. Naturgemäß wiegen die jüngsten Ereignisse am schwersten. Das braucht seine Zeit zur Aussöhnung. Bis dahin bleibt Prag ein Ziel für Millionen friedliche Deutsche. Einen gelegentlichen alkoholischen Überschwang mögen uns die Tschechen nachsehen. Er entspringt ihren Bieren und Schnäpsen und signalisiert doch nur Behagen.

Zum guten Schluss möchte ich Walter Leppin und seiner Partnerin Gisela recht herzlich für die sorgfältigen Vorbereitungen und die Anteil nehmende bis liebevolle Betreuung während der Reise danken. Diese Reise machte Lust auf mehr und wird den Andrang künftig steigern. Einige meinten scherzhaft nach der Rückkehr, man sollte sich gleich jetzt zur nächsten Reise anmelden, egal wann und wohin. Ich hege da so meine Bedenken und bevorzuge ein mehrjähriges Abonnement, damit die Stammreisenden nicht von Newcomern in der Drehtür überholt werden.

Übrigens: Pille hatte auch mit den Ausflügen Recht. Bordfrau Karin und ich erzählten inzwischen mehrfach und engagiert von den „Spandauern“ in Prag.

Norbert Stettisch

Opti-Cup

Am 25. und 26. Mai fand in Storkow der Storkower Opti-Cup statt.

Die meisten Teilnehmer reisten schon einen Tag früher, am Freitag an.

Am Samstagmorgen bauten wir zuerst unsere Boote auf, und nachdem wir uns umgezogen hatten, fuhren 48 Schiffe für „A“ und 67 Schiffe für „B“ auf den Storkower See hinaus. Mit etwas Verspätung wurde kurz nach elf Uhr die erste Wettfahrt angeschossen und nach einer kurzen Mittagspause die zweite. Der SpYC war insbesondere in „B“ sehr erfolgreich. Anschließend segelten wir etwas müde aber zufrieden zur Anlegestelle zurück. Alle waren schnell mit dem Abtackeln der Boote und dem Umziehen fertig. Also gingen wir auf den Spielplatz am Campingplatz. Wir hatten viel Spaß. Dann wurde gegrillt. Alle aßen sehr viel, da wir durch den anstrengenden Tag hungrig geworden waren. Am späten Abend spielten wir noch Fangen und Federball. Letztendlich fielen wir erschöpft in unsere Betten, und nach kurzer Zeit war nichts mehr zu hören.

Am nächsten Morgen mussten alle Segler wieder sehr früh aufstehen, denn es sollte um zehn Uhr Start sein. Doch...umsonst, der Storkower See war spiegelglatt und kein Blatt rührte sich. Nach einem Schallsignal wurde die Startverschiebung – Flagge am Flaggenmast gehisst, die uns später noch bis ein Uhr warten ließ. Also fuhren wir in der Zwischenzeit mit Theo´s, Alex' und Magnus' Modellbooten, gingen angeln und machten eine Spritztour mit dem Motorboot. Als aber dann kurz vor der letzten Startmöglichkeit um ein Uhr die letzte Wettfahrt doch noch gestartet wurde, mussten alle noch einmal in ihre Boote.

Die Boote verladen, das Umziehen, der Eintopf mit Würstchen und dann die Siegerehrung waren ein schöner Ausklang für die diesjährige Regatta am Storkower See. Die Heimreise am Nachmittag fiel fast ein bisschen schwer, doch wir freuten uns auch schon wieder auf das Segeln auf der Havel.



BØRRESEN

YNGLING
DRACHEN
SOLING



**ELVSTRÖM
SAILS**

Cruising - Racing - Offshore Sails

Dehler 

COMFORTABLE WINNERS

**NORDIC
MAST**

Ein schwedischer Sommer

Wann ich den Beginn des schwedischen Sommers zuerst bemerkte, ist mir bis jetzt nicht ganz klar.

In Borgholmen auf Öland war es jedenfalls schon schön warm. Nach Borgholmen fuhr ich zwei Tage nach Mittsommernacht. Die Mittsommernacht verbrachte ich in Kalmar. Da jedenfalls war es noch recht ungemütlich. Obwohl mir im Informationsbüro in Kalmar gesagt wurde, es gäbe ein großes Fest zu Mittsommernacht hinter dem Schloss, war von einem Fest aber so gut wie nichts festzustellen. Andere Segler berichteten von großartigen Festen in anderen Häfen. Von Kalmar bin ich noch unter Maschine weggefahren, weil der Wind zu leicht war, aber so zehn Seemeilen von Kalmar entfernt, fing es an zu wehen, erst mit 4 Bft, dann mit 5 Bft, leider genau gegen an. Aber ich bin zum Segeln hierher gefahren und nun kreuze ich eben durch den Kalmarsund.

In Borgholmen erwarteten mich bereits die Leute von der „Anja“, die in Kalmar neben mir lagen. Ich sollte hinter der „Anja“ im hinteren Teil des Hafens festmachen. Im Hafenhandbuch stand jedoch, dass der Teil sehr flach ist. Vorsichtig fuhr ich im großen Bogen durch das Hafenbecken, bis die Instrumente Alarm gaben. Aber ich schaffte es, ohne Grundberührung hinter der „Anja“ festzumachen. Die „Anja“ ist eine Hallberg Rassy 36 und die Leute sind ein Ehepaar, so um die 70 Jahre alt.

Den Nachmittag verbrachte ich im Schwimmbad des Hotels, das dort direkt am Hafen liegt. Borgholmen wird auch als das St. Tropez des Nordens bezeichnet, und in der Tat, es war viel los.

Nachmittags und abends spielte eine fürchterliche Rockband und die jungen Leute strömten in den Vorgarten des Hotels. Die Gassen des Städtchens waren mit Freiluftrestaurants belegt und auch die waren gut besucht. Viele Geschäfte hatten geöffnet.

Aber auch schon vor Kalmar weiß ich zu berichten, segelte ich mit Blister von

Uttklippan nach Bergkvara und dachte bei mir, im Mittelmeer kann es nicht schöner sein. Jedoch auch schon in Simrisham, wo ich von Bornholm aus hinsegelte, war es schon sehr warm, so dass ich den schwedischen Sommer eigentlich an die Ankunft in Schweden festmachen kann.

So will ich also ein wenig mehr chronologisch erzählen:

Am 11.6.2001 kam ich mit Alexander nach einer Starkwindnacht und 110 sm von Ziegenort in Nexö auf Bornholm an. Plötzlich war blauer Himmel. Nachdem wir ausgiebig ausgeschlafen und am Abend im „Tre söstre“ gut gegessen hatten, verabschiedete ich Alexander am nächsten Mittag am Bus von Nexö. Ein trügerischer leichter Westwind am nächsten Morgen mit blauem Himmel lockt zum Segeln. Entlang der Küste werde ich nach Teijn segeln, allein, das macht Spaß. Svanecke liegt querab, der Wind nimmt zu. Auf Gudhjem querab sind die Böen schon bei 14 m/sec. Nun nach Teijn ist es nicht mehr weit und nach Gudhjem rein zu gehen, ist bei diesem Westwind und der schmalen Hafeneinfahrt nicht unbedingt wünschenswert. Also wird ein Reff ins Groß gebunden und ein paar Kreuzschläge weiter, gewiss bei herrlichem Sonnenschein jedoch mit 7 Bft, wird auch von der Fock ein Stück weggerollt. Der Hafen von Tjein ist groß und es ist auch noch ein Platz längsseits anzulegen frei. Der Hafenmeister ist sehr freundlich und hilfsbereit. Er weist mir diesen Platz zu und hilft auch beim Festmachen. Der Wind liegt voll auf dem ganzen Schiff. Bald verlässt ein anderes Schiff den Hafen. Ich beschließe, mich auf diesen Platz zu verholen, denn hier liege ich direkt im Wind. Eine kurze Wanderung in die nähere Umgebung beschließt diesen Nachmittag. Die hübschen Häuser mit den gepflegten Gärten zeigen ein glückliches Bornholm. Ein nicht so weiter Trip soll mich am nächsten Tag nach Hasle bringen. Wieder brennt die Sonne und es weht ein kräftiger Westwind. Gleich nachdem die Segel oben sind, ist auch schon Sandvig querab,

Ein schwedischer Sommer

bald ist die nördlichste Spitze erreicht und nach einem Kurswechsel ziehen Hammerhus und Vang vorbei. Der Wind flaut ab. Der Anleger in Hasle ist eine einfache Sache. Niemand ist im Hafen. Ich liege längsseits vor einer Najad 320 aus Berlin, vom Fritjof im Stössensee. Als die Crew vom Bummel zurück ist, kommen wir ins Erzählen. Der Skipper wartet auf günstigen Wind, um wieder nach Hause zu segeln. Sie waren schon drei Wochen unterwegs.

Am nächsten Morgen brennt wieder die Sonne von einem wolkenlosen Himmel. Bei sehr leichtem Wind will ich die 6 sm nach Rönne segeln. Ich benötige dafür fast 4 Stunden, aber ich habe alle Zeit und Muße, bei so wenig Wind nur unter Segeln zu fahren. Norrekas, den Sportboothafen von Rönne, kenne ich schon vom Jahr zuvor. Es ist leer dort. Ich kann mir einen Stand aussuchen, der für mich als Alleinsegler einfach anzusteuern ist.

Der nächste Tag ist ein herrlicher Sonntag, Sonnabend, und ich bin in Rönne unterwegs. Am alten Fischerhafen treffe ich die Crew der Najad. Die sind ganz früh aus Hasle weg, um nach Rügen zu segeln, sind aber noch nicht weit in ein schreckliches Unwetter geraten und wollen nun erst einmal trockenen und ausruhen. Am Abend kommt Birgit, eine gute Bekannte, die sich für eine Woche als Leichtmatrose Seebeine wachsen lassen will. Morgens versuchen wir bei wenig Wind nach Simrisham zu segeln. Die Sonne brennt wieder mehr als Wind produziert wird, so dass die Volvofock zum Einsatz kommt. Simrisham oder 30 sm sind das Ziel. Am Nachmittag machen wir an Auslegern im Hafen von Simrisham fest. Ein freundlicher warmer Nachmittag erwartet uns. Dieser kleine nette Ort mit seinen schönen alten Häusern lädt zum Bummeln ein. Das Ziel liegt noch weit im Norden. Als jedoch am nächsten Tag wieder die Windmaschine ausfällt, beschließen wir, uns die Felszeichnungen der Wikinger ganz in der Nähe von Simrisham anzusehen. Aus einem Spaziergang wird

eine ausgedehnte Wanderung, bei der wir die herrliche Natur und Landschaft bewundern. Neben uns im Hafen liegt die „Anja“. Viel haben wir mit der Nachbarschaft nicht geredet. Der andere Nachbar zeigt mir seinen gedruckten Navtex-Wetterbericht und meint, die Hanöbucht ist wie die Biscaya. Morgen soll der Wind mit Stärke 5 aus nordwestlichen Breiten wehen.

Nachdem wir am nächsten Morgen den Hafen verlassen haben, die Segel gesetzt sind und wir bei halben Wind 6 Knoten Fahrt machen, ist bei diesem herrlichen Sonnenschein die Welt des Seglers in Ordnung. Wir wollen quer über die Hanöbucht nach Uttklippan segeln. Das sind so etwa 50 sm. Der Wind ist nun doch nicht 5 Bft., sondern eher 3 – 4 Bft. So ist das ein wunderbarer Schlag, der heute anliegt. Kurz vor Uttklippan zieht eine Gewitterfront heran. Die letzten Meilen müssen wir kreuzen, auch ist die Sicht recht miserabel. Im Hafenbecken finden wir einen der letzten Plätze. Dieser Felsen mitten im Meer ist ein reines Vogelparadies. Möwen, Sturmschwalben und Lummern, aber auch kleine Vögel und Tauben gibt es hier zu Tausenden. So ist jeder Schritt über die Insel ein Tritt in Vogelschiet.

Über die Blisterfahrt von hier hatte ich schon berichtet. In Kalmar steigt Birgit aus. So, sie ist also wieder weg und wie berichtet, bricht nun der wirkliche schwedische Sommer aus.

Mit Staunen wird an jedem Morgen der blaue Himmel begrüßt. In einer Woche sollte mein Bruder Jürgen kommen, um vierzehn Tage mit mir zu segeln. In Västervik wollte ich ihn an Bord nehmen, aber da musste ich erst einmal hin. Also fuhr ich, wie berichtet, von Kalmar nach Borgholmen auf Öland. Von dort segelte ich nach Sandvig. Eigentlich wollte ich weiter segeln nach Byxelkrok, aber es war kein Wind. Sandvig wird von einer schönen alten Holländermühle überragt und ist so ein gutes Seezeichen. Dort blühten tausende blaue Blumen, wie in einem Teppich. Ich machte einen Spaziergang durch

Ein schwedischer Sommer

den kleinen Ort und ging zum Strand hinten wo die Mole aufhört. Dort war reger Badebetrieb. Der Hafen selbst ist nur bei Windstille zu empfehlen. Es steht sogar bei kleinster Wellenbewegung ein Schwell im gesamten Hafenbecken. Am nächsten Tag hielt ich dann aber auf Byxelkrok zu. Draußen liegt eine Insel, die schon in grauer Vorzeit ein Heiligtum war, die „blaue Jungfrau“. Das Bild begleitet mich bis in den Hafen. Weil ich noch Zeit hatte und es so traumhaftes Wetter war, mietete ich mir ein Fahrrad und fuhr über den nördlichen Teil der Insel. Im Trollwald und am Leuchtturm war ich, an einer weiten Bucht mit einem zerfallenen Hafen. Gebadet habe ich an der Riviera der Insel und zwischendurch nahm ich einen Kaffee im Garten einer alten Bäckerei. Ein wirklicher Urlaubstag, schöner als auf Mallorca. Wo ich nun hin sollte, war mir nicht so ganz klar. Da gibt es einen kleinen Hafen in den Schären, der nicht besonders angepriesen wird, aber an einem Tag zu erreichen ist. Meine Selbststeueranlage war ausgefallen, so beschloss ich, gleich nach Västervig zu segeln, um die Selbststeueranlage zur Reparatur zu geben. Der Wind war mäßig bis frisch. Ich legte meinen Kurs auf die Ansteuerungstonne nach Västervig. Bald sah ich, was unter Schären zu verstehen ist. Hier eine Insel, dort ein paar Klamotten, da ein Seezeichen, eine Bake, ein Tonnenpaar, also Kurshalten war angesagt. Dann kam ich an einen Kanal, der nennt sich Sparösund, eigentlich ein Durchbruch mit hohen steilen Wänden. Was sollte ich tun – durchsegeln. Ich entschied mich, trotz achterlichem Wind die Segel zu bergen und mit Maschine da durch zu fahren.

Am späten Nachmittag erreichte ich Västervig. Mehrere Marinen stehen zur Auswahl. Wo sollte ich hin? Ich fuhr in die mittlere. Die liegt zwar ziemlich weit weg von der Stadt, es ist jedoch eine sehr schöne Marina mit Swimmingpool und Sauna und allem drum und dran. Nur nicht sehr sauber und sehr teuer ist es

dort. Der Autopilot wird zur Reparatur abgegeben. Er soll am Montag fertig sein. Sonntag kommt Jürgen, also habe ich noch einen Tag. Den will ich nicht in dieser Stadt verbringen. So segle ich weiter durch den Gamlebyviken nach Gamleby. Ein schöner Segeltag, fast wie in der Heimat, rechts und links Ufer. Der Ort ist eher geruhsam. Eine Wanderung bringt mich auf einen hohen Felsen über der Stadt, von der ich einen guten Rundblick habe. Und frische reife Heidelbeeren finde ich doch zum ersten Mal. Die Rückfahrt am nächsten Tag sollte dann von Dauerregen begleitet sein. Ist der schwedische Sommer schon vorbei?. Nein, nur mal eine sehr kurze Pause.

Am Sonntag brennt schon wieder die Sonne und am Abend kommt Jürgen. Am Montag ist der Autopilot noch immer nicht repariert. Ich beschließe, mit Jürgen eine Testfahrt zu machen. Wir fahren wieder zurück, durch den Sparösund, diesen engen Kanal und wieder zurück nach Västervig. Am späten Nachmittag des nächsten Tages kann ich den Autopilot abholen. Noch eine Nacht hier möchten wir nicht verbringen. So beschließen wir, nach Loftahammer zu fahren.

Wieder geht es von Tonne zu Tonne. Bald habe wir eine fjordartige Bucht erreicht, an deren Ende Loftahammer liegt. Bei untergehender Sonne müssen wir durch eine enge und flache Rinne fahren, die durch ein Tonnenpaar bezeichnet ist. Merkwürdig sieht das aus, weil auch ein paar Fischer in ihren Booten gerade dort angeln. Durch die untergehende Sonne werden wir stark geblendet und es ist fast nichts zu sehen. Fast um 22.00 Uhr machen wir fest. Loftahammer liegt in einer großen runden Bucht. Es sieht dort aus wie an einem bayerischen Bergsee.

Der Morgen zeigt wieder mehr Wind. Wir müssen durch die Bucht mit mehreren Kreuzschlägen fahren. Mit uns segelt eine sehr große Yacht und ein gleiches Boot, so gibt es fast so etwas wie eine Regatta. Man könnte, um nach Fyrodde zu kommen, von dieser Bucht eine Ab-

Ein schwedischer Sommer

kürzung nehmen, aber noch bin ich zu ungeübt, um in diesen Schärenkarten den richtigen Weg auf Anhieb zu finden. So nehmen wir den normalen Schärenweg, der bei leichten Winden aus südwest auch gut zu segeln ist. Wo ist die nächste Tonne?, eine rote oder eine grüne?, also weiter von Tonne zu Tonne. Zwischendurch immer mal ein Blick in die Karte, haben wir die richtige Tonne gesichtet und wie geht es weiter. Aber viele andere Segler segeln hier entlang. Vor uns und nach uns, so muss man nur sehen, welchen Kurs nimmt der Vorausfahrende.

Am Nachmittag machen wir in Fyrodde, einem kleinen Fischerhafen, fest. Ein Spaziergang in die wunderschöne Umgebung schafft uns Bewegung.

Weiter geht es nach Öxlesund. Nach längerem Segeln in den Schären kommen wir auf ein sehr freies Wasser. Hier muss nach Kurs gesegelt werden. Der Wind frischt auf. Auch gibt es hier viele Inseln und Leuchtfeuer, Tonnen etc. Mehrere Wege gehen in den Hafen von Öxlesund herein. Welcher ist für uns der Leichteste?

Öxlesund hat ein großes Eisenhüttenwerk, das von weitem schon stinkt. Die Häfen, erst der Fischerhafen und dann der Gemeindehafen, sind über ein betonntes Fahrwasser zu erreichen. Der Ort, in den wir zum Einkauf gingen, ist nicht sehr hübsch.

Immer noch ist jeden Tag schönes Wetter, blauer Himmel, meist leichter bis mäßiger Wind. Der nächste Tag bringt uns durch den inneren Vattenvai durch die Schären nach Trosa. Zwischendurch ist immer wieder mal die wunderschöne Schärenlandschaft zu betrachten. Gesehelt wird hier, alle Menschen scheinen hier ein Segelboot zu besitzen, Verkehr wie auf der Havel. Am meisten stören die Motorboote, die mit viel Speed meist viel zu dicht an die Segler heran fahren.

Trosa hat einen größeren Sportboothafen und genauso viel ist hier los. Segler sitzen im Gras und grillen ihre Abendmahlzeit. Abends kommt mit Musik eine großer

Zweimaster. Ein Missionsschiff, das ich mit meinem Bruder besichtige. Es werden von einer kleine Stammcrew Jugendliche an die Segelei herangeführt. In jedem Hafen gibt es ein christliches Konzert und eine Predigt. Der Ort ist sehr malerisch. Alle Häuser sind hier meist über 100 Jahre alt, gepflegte Gärten mit vielen Pflanzen und Blumen schmücken den Ort. Das Rathaus ist sehr klein. Das Essen im ersten Restaurant am Hafen lässt lange auf sich warten, auch ist die Bedienung, gewöhnt an Gäste in Spanien, nicht besonders freundlich. Sollte man also meiden.

Von Trosa kommen wir recht spät weg. Die Fahrwasser werden weiter und die Tonnen stehen auch nicht mehr so dicht auf dem Weg nach Södertälje. Vor Skansholmen am frühen Nachmittag brennt die Sonne so kräftig, es sind mehr als 30 Grad, dass ich keine Lust mehr habe, weiter zu segeln. Also liegt Skansholmen gerade richtig. Es ist so angelegt wie Schildhorn. Dahinter ist eine hübsche Hafenanlage. Ich gehe, bald nachdem wir fest sind, zum Schwimmen. Die Halbinsel wird von Einheimischen als Campingplatz genutzt. Gleich daneben gibt es eine Fähre. In einen Kilometer Entfernung liegt ein Schloss, das wir am nächsten Morgen besichtigen möchten. Wir wandern dort hin und es wird uns erklärt, dass hier Deutsche leben, die es nicht gern haben, wenn Fremde auf ihrem Grundstück sind. So segeln wir also weiter. Die 10 Seemeilen sind schnell gesegelt. Es geht wieder über eine weitere Strecke freie See, dann in einem weiten Bogen durch ein Gebiet mit einem besonderen Flachwasser, danach noch an einer Insel vorbei und schon sieht man Södertälje Süd, den Fährhafen. Von dort muss man durch einen Kanal motoren, den eine sehr hohe Brücke quert. Kurz bevor die Schleuse öffnet, erreichen wir den Hafen.

Södertälje ist ein eigenständiger Vorort von Stockholm, der mit der Stadtbahn von Stockholm zu erreichen ist. Diese Bahn benutzen wir am nächsten Tag, um

Ein schwedischer Sommer

das Wasamuseum zu besuchen und uns Stockholm anzusehen. Am nächsten Tag hat mein Bruder Geburtstag. Wir wollen

jedoch weiter in die *Mälaren*. Und als sollte es so sein, ziehen dunkle Wolken auf. Es beginnt zu regnen, damit ist der schwedische Sommer vorbei.

Götz Hoffmann

Mit der ATALANTE über die Nordsee

Fahrtenbericht 2002

Der Sommer 2002 sollte uns wieder auf der Nordsee sehen. Seit wir sie das letzte Mal überquert haben, sind einige Jahre vergangen. Jahre, in denen so viel passiert ist, dass wir gelegentlich das Gefühl haben, sie zählt doppelt. Werden wir es noch mal packen?

Andererseits gibt es auf der englischen Seite doch noch einige verlockende Ziele, aus allerlei Gründen bisher ausgespart. Whitby zum Beispiel (war da nicht was mit James Cook?) oder Edinburgh (wurde irgendwo als schönste Stadt Europas gepriesen). Andererseits wollen wir nicht hetzen, und die Zeit ist wie immer knapp, möchte Ute doch unbedingt Anfang August wieder in Berlin sein. Frühester Abfahrtstag ist der 2. Juli. Immerhin hat die Elbe Wasser, so dass wir den kurzen Weg nach Hamburg nehmen können.

So verlassen wir den SpYC in Berlin-Spandau am 02.07.2002 um 14.45 Uhr. Mit an Bord sind Monika und Bernd Nürnberg, denen wir die Mitreise bis Hamburg, Cuxhaven, Helgoland oder gar Edinburgh angeboten hatten und deren Zeit immerhin bis Cuxhaven reicht. Sie sind Spezialisten für allerlei Federgetier. Ohne sie hätten wir nie erfahren, wie stark die Population an Seedlern längs der Elbe gewachsen ist!

Eine erste Unterbrechung gibt es in Brandenburg. Auf die Frage: Wo ist denn Euer Kompass? gucken wir uns nur dumm an. Beim letzten Umzug war er irgendwie verlegt und dann vergessen worden. Man hat ja schon vieles gehört, aber eine Reise über die Nordsee ohne Kompass haben wohl nur die Wikinger geschafft, und die hatten mehr Zeit. Ute fährt also mit der Regionalbahn nach Berlin zurück und

verliert dabei die meiste Zeit beim Schienenersatzverkehr zwischen Bahnhof Zoo und Heerstraße.

Bald geht es weiter, der Rest der Überführung verläuft abgesehen von verschiedenen Schauerböen störungsfrei. Am 05.07. nachmittags sind wir in Wedel und stellen gleich den Mast. Hier beginnt am 06.07. um 12.00 Uhr die Seereise. Das ist zwar etwas zeitig – noch läuft die Flut – doch kann man gerade zu Anfang längs der Marsch dem Strom so herrlich aus dem Wege gehen und fährt dabei der Ebbe entgegen. Leider reicht der SW-Wind nur bis zur Störmündung, danach läuft der Motor und bringt uns zum Ankerplatz in der Oste. Seehunde räkeln sich auf den Bänken, Familie Nürnberg ist verückt. Cuxhaven erreichen wir nach einer angenehmen 2-stündigen Kreuz am nächsten Tag.

Nein, Helgoland wollen Nürnbergs jetzt auf keinen Fall mehr sehen, sie verlassen uns also und steigen in den Zug. Wir nehmen die nächste Tide und verlassen Cuxhaven am Montag, den 08.07.2002 12.00 Uhr elbauswärts mit südlichem Wind Bft.

4. Auch wir verzichten jetzt auf die sogenannten Reize des roten Felsens, nehmen in seiner Sichtweite sogar den Motor, um bei nachlassendem Wind aus dem Bereich der stärkeren Tiden und ins freie Wasser nördlich der Großschiffahrtsrouten zu gelangen.

Die Überfahrt haben wir als weitgehend ruhig in Erinnerung. Gewiss, am Dienstag Abend überquert uns die Gewitterfront, die später in Berlin so großen Schaden anrichtet, aber mehr als Bft. 7 und sintflutartiger Regen sind bei uns nicht drin. Auch später erreicht der Wind gelegentlich Bft. 7, Segel werden gerefft und wie-

Mit der ATALANTE über die Nordsee

der ausgereift, geborgen und wieder gesetzt, doch weht es überwiegend aus dem südlichen Bereich. Wir kommen gut voran.

Am letzten Tag allerdings – wir hatten schon unsere Ankunft geplant - pendelt er plötzlich um West. Mehrfach wird gewendet, nichts passt richtig, wir verlieren viele Stunden. Sollen wir das Ziel Whitby aufgeben? Noch vor wenigen Jahren hätte uns diese Frage große Denkarbeit abgefordert. Wie war es doch schwierig, bei Kreuzkursen und schwankendem Wind, noch dazu in einem bockigen Boot, nur halbwegs nachvollziehbar mitzukoppeln und Kurs und Ziel aufeinander abzustimmen! Und einmal täglich einen Fix nach halbstündiger Rechnerie. Heute dagegen jederzeit Position, wahrer Kurs, sogar Ankunftszeit auf Abruf bei Zwerg Allwissend. Was für ein Komfort! Wir verschlafen also nicht die nächste Winddrehung, können wieder Kurs auf Whitby nehmen, ich hebe nicht einmal den Kopf, als Ute voraus Land siehtet – da muss es ja schließlich auch sein. Nur muss der Motor noch einmal vorübergehend nachhelfen, im Interesse einer bürgerlichen Ankunftszeit. Denn Whitby kann zwar jederzeit angelaufen werden, doch die Liege-

plätze sind jenseits einer Drehbrücke, die nur ± 2 Stunden um Hochwasser geöffnet wird. Wir passieren die Hafenmole am Donnerstag, den 11.07.2002 um 19.45, die Drehbrücke um 20.00 und sind um 20.15 MESZ fest.

Von Cuxhaven bis hier waren das 340 sm in 80 Stunden, Schnitt 4,25 kn.

Bei strahlendem Wetter ist in Whitby der Bär los. James Cook? Mehr als das. Das Schiff seiner ersten Reise, die „Endeavour“, vor ca. 10 Jahren in Australien zu seinen Ehren originalgetreu nachgebaut, ist auf ihrer zweiten Weltumsegelung zu Gast im Hafen! Schließlich war das Original hier gebaut worden, hatte Cook hier seine seglerische Heimat. Grund genug für die Anreise zahlreicher Sehleute. Natürlich überwinden auch wir die Scheu vor den horrenden Eintrittspreisen und gehen an Bord. Die Originaltreue ist verblüffend. Alles, womit ein seegehendes Schiff mit bezahlter Mannschaft heute ausgerüstet sein muss, ist unsichtbar. Kein Radar, kein Feuerlöscher, kein Auspuffloch für den Motor. Wirklich reines lebendes 18. Jahrhundert. Eng muss es damals gewesen sein, als sie 1768 mit 94 Menschen an Bord für mehrere Jahre in See ging. Einige der wenigen



Malerisches Dunbar

Mit der ATALANTE über die Nordsee

Offizierskabinen im Achterschiff sind mit 1,20 m Höhe nur im Kriechgang nutzbar. Und doch: was sind wir mit der ATALANTE und ihrem GPS für Zwerge gegenüber diesen Menschen, die mit diesem richtig plump aussehenden Schiff Kontinente nicht nur entdeckten, sondern auch gleich kartografierten und Ethnien, Flora und Fauna dazu!

Whitby bietet mehr. Etwa 199 Stufen führen hinauf zur Klosterruine und der Gemeindekirche mit dem alten Friedhof. Es ist einer der ganz seltenen Orte an der britischen Ostküste, von dem aus man an schönen Sommerabenden die Sonne im Meer versinken sehen kann. Es gibt verschachtelte, sauber und bunt getünchte Häuschen, dezente Touristenattraktionen, einige Museen, preiswerten Hummer und ein Factory-Outlet von Burberry. Am Sonnabend passieren wir wieder um 20.00 Uhr die Drehbrücke und verbringen die Nacht 5 sm weiter nördlich vor Anker in der Runswick Bay. Wie schlecht das Wetter auch anderswo sein mag, über Britain scheint jetzt die Sonne. Leider hat sie den Wind ge-



Endeavour in Whitby

schluckt. Mit viel Motor und gelegentlichen meist vergeblichen Segelversuchen geht es nordwärts. Nach Blyth kommen die Farne-Islands, wo wir wie vor 5 Jahren in „The Kettle“ ankern. Die vielen Tausenden von Seeschwalben, die hier brüten, geben die Nachtmusik. Danach der malerische Hafen Dunbar, schon in Schottland. Hier nisten auf den Resten des von Oliver Cromwell zerschossenen Kastells die Kittiwakes, Dreizehnmöwen. Heutige Segler kennen von Dunbar vor allem das dort gebraute Bier. Auf dem Rückweg von der Verkostung in der Anchor Inn passiert es: Der Schritt von der glitschigen Hafentreppe auf das Deck der ATALANTE führt plötzlich ins Leere. Mein Brustkorb fällt auf die Seereeling, die dem stand hält. Erst in Berlin muss ich mich überzeugen lassen, dass doch keine Rippe gebrochen ist. Nach kurzer Besinnung halte ich mich dennoch weiter für seefähig.

Am Eingang des Firth of Forth passieren wir den Bass Rock. Von weitem sieht er aus, als ob er in voller Blüte steht. Was anderswo die Seeschwalben oder die Kittiwakes, das sind hier die Tölpel. Heißen sie deshalb Bass-Tölpel? Sie sind mit Abstand die elegantesten Flieger unserer Gewässer, und hier haben wir Gelegenheit, ihr Familien- und Gesellschaftsleben zu bewundern, dazu ihre einzigartige Fähigkeit, aus großer Höhe ins Meer zu stürzen, um Beute zu erjagen.

Edinburgh liegt nicht am Wasser. Der Handelshafen ist Leith (obwohl beide Städte heute zusammengewachsen sind). Für Yachten war stets der Hafen von Granton das Ziel der Wahl. Seit einigen Jahren gibt es etwas westlich davon die Port-Edgar-Marina, und für manchen mag, auch wenn der Weg in die Stadt von dort deutlich weiter ist, das Wort „Marina“ eine Anziehungskraft haben. Für uns noch nie. Auch wenn Granton etwas desolat wirkt, so ist der Hafen doch Sitz des ehrwürdigen Royal Forth Yacht Clubs und des Forth Corinthian Yacht Clubs und damit Mittelpunkt britischer Segler-

Mit der ATALANTE über die Nordsee

tradition. Im Laufe der Jahre hat es auch für einen Ponton zum Anbinden gereicht, und wir sind die einzigen Gäste. Entsprechend warm ist der Empfang. Eine 10-minütige Busfahrt bringt uns in die Stadt. Die Stadt lohnt die Reise. Das mit der „schönsten Stadt Europas“ mag dahingestellt bleiben, ein ernsthafter Bewerber ist sie allemal. Hier zu beschreiben, warum, führt zu weit. Mag doch der Leser selber hinfahren, er wird nicht enttäuscht werden! Wir erleben einen sonnigen und einen verregneten Tag und könnten noch länger bleiben, müssen aber an den Heimweg denken.

Diesen treten wir am Sonnabend, den 20.07.02 um 9.00 Uhr an. Vorhersage Nordost 5-6, Aussichten Nordwest. Was regen wir uns über die eigenwilligen Dreher und Löcher im Firth of Forth auf, geht es doch erst richtig zur Sache, kaum dass wir an Bass Rock vorbei sind. Die Richtung stimmt zwar, doch mit der Stärke muss sich jemand verguckt haben. In kurzen Abständen wird nach dem ersten Reff im Groß der Yankee geborgen, dann kommt das zweite Reff, danach das drit-

tel! Diese Miniatur-Besegelung bleibt bis Cuxhaven, nur dass bei Helgoland wieder der Yankee gesetzt werden kann.

So weit sind wir aber noch nicht. Vorerst schreibe ich Bft. 8 ins Logbuch, Regen und einen Seegang, wie wir ihn auf der Nordsee noch nicht erlebt haben, noch dazu von querab. Ute fliegt derart durch die Kombüse, dass die dunkelblauen Folgen an ihrem Hinterteil noch nach Wochen sichtbar sind, meine Rippe rebelliert und das Essen verlässt den Körper nicht auf dem richtigen Weg. Erst am dritten Tag nehmen wir unsere Verdauungsapparate zögernd wieder in Betrieb, bis dahin sparen wir eine Menge Vorräte. Es herrscht weitgehend Apathie, kein Drang wie sonst zum Lesen irgendeines Buches. Warum müssen wir uns das nur antun? Nur auf eins achten wir und sind dankbar, dass wir dafür Hilfsmittel haben: Der Kurs wird uns von der Elektronik vorgegeben, und zwar auf dem Großkreis, wobei sich zwischen Bass Rock und Helgoland eine Abweichung von 5 Grad ergibt. Und dass wir diesen Kurs zu keiner Zeit um mehr als eine Seemeile verlassen, dafür sorgt



Bass Rock in Blüte

Mit der ATALANTE über die Nordsee

die Windfahne, die uns die niedere Arbeit des Steuerns während der ganzen Zeit abnimmt. Am Dienstag, den 23.07.02 um 15.30 sind wir in Cuxhaven fest.

Von Granton bis wieder Cuxhaven waren das 435 sm in 78,5 Stunden, Schnitt 5,5 kn. Wenigstens war die Reise recht schnell.

Der weiterhin heftige Nordwester bringt uns in der Rekordzeit von 6 Stunden zurück nach Wedel, wo die Seereise am 24.07. endet.

Diese dauerte somit vom 06.07. bis 24.07.2002, das sind 19 Reisetage, von denen 14 See- und 5 Hafentage sind. Insgesamt waren es 1020 sm, 844 davon unter Segel, 176 unter Motor. Je Seetag sind das 72,8 sm, der Motoranteil beträgt 17,2 %. Schäden sind außer unseren eigenen vergänglichen Schrammen und Dellen nicht zu beklagen, aber einige Verbesserungsvorschläge sind im Kopf.

Der Rückweg mit gelegtem Mast nach Berlin führt uns bei schon gestiegenem Wasser Elbe und Havel aufwärts, doch gibt es einige Besonderheiten. Die Sperrung der Schleuse Havelberg gibt uns Gelegenheit, den Weg über den Gnevdsdorfer Vorfluter zu erkunden, in dem nach mehrfach wiederholter Aussage der Schleusenwärter mindestens so viel Wasser anzutreffen sei wie über den flachen Stellen der Elbe weiter abwärts. Wir finden es nahe der Schleuse Quitzöbel flacher, haben aber mit unseren 1,15 m Tiefgang keine Probleme. Leider unterstehen die beiden Schleusen Gnevdsdorf und Quitzöbel unterschiedlichen Verwaltungen. Die recht eingeschränkten Schleusenzeiten sind nicht aufeinander abgestimmt. Was wir vorher über die Zeiten von Gnevdsdorf fanden, war außerdem falsch. Es gibt also Warte-

zeiten, und obwohl man ein großes Stück Bergfahrt auf der Elbe spart, dauert es gegenüber der Fahrt über Schleuse Havelberg auf jeden Fall länger.

Aufgrund der Sperrung in Havelberg entfällt der Berufsverkehr. Schleuse Grütz ist deshalb auf Selbstbedienung umgestellt. Mehrmals am Tag soll sie auf Störung gehen, sind wir vorbereitet. Wir kommen Sonntag früh um 10.00 Uhr durch, da geht sie noch. Danach sehen wir noch, wie jemand bei leerer Schleusenkammer und offenem Tor nicht das grüne Einfahrtssignal abwarten kann, was ziemlich lange dauert. Er fährt bei Rot ein und hat damit wohl die erste Störung provoziert. Wir sind erleichtert, dass wir durch sind. In Rathenow werden wir an der Hauptschleuse abgewiesen und zur Stadtschleuse geschickt – ATALANTE ist zu klein. In Brandenburg schließlich – Sonntag Nachmittag – ist an der Sportboot-schleuse so viel Betrieb, dass wir drei Schleusungen abwarten müssen.

Am Montag, 29.07.2002, sind wir schließlich um 11.10 Uhr im SpYC am Masten-kran fest.

Fazit: Für die Nordsee sind wir noch einigermaßen fit. Gelegentliche Unlustgefühle auf See hat es schon immer gegeben. Sie sind zuweilen nötig, um Übermut zu bremsen. Sie steigern die Freude bei der Ankunft. Und die Ankunft an sehenswerten Orten, die wir ohne Boot wohl nie zu Gesicht bekämen, sie ist einer von den Gründen, die für uns das Thema Segeln voraussichtlich noch lange nicht erledigt sein lassen.

ATALANTE ist ein 9,86 m langer 45-m²-Kiel-schwert-Kutter, gebaut 1981 in Essex nach einem Entwurf von Alan Hill, Burnham-on-Crouch, und ausgerüstet mit einem 10-PS-Faryman-Diesel.

Dr. Stefan Sendtner-Voelderndorff

Skireise 2003



Die Idee, eine Skireise für unsere Jugendlichen zu organisieren, stieß in unserem Jugendausschuss auf offene Ohren: Wir sind aktiv geworden und haben im wunderschönen Wintersportort **Damüls im Bregenzerwald** (Österreich) hoch oben auf dem Berg in 1800 m Höhe in der „UGA-Alm“ ein 16-Bett-Lager gebucht. Die Reise soll in den **Winterferien 2003 vom 1.2. bis zum 8.2.** stattfinden. Zwei Betreuer (Jörg Uzarek und sein Cousin Christoph) haben sich auch schon gefunden. Daneben werden einige Eltern vor Ort sein, die bei Bedarf eingreifen, ansonsten aber nur Urlaub machen sollen.

Der Preis für diese Woche wird bei maximal 500 Euro (Komplettpreis mit Transport, Unterbringung, Betreuung, Verpflegung und Liftkarte) liegen. Er könnte sich verringern, wenn sich eine kostengünstigere An- und Abreisevariante als die von uns zunächst geplante ergeben würde (wir haben mit zwei Neunsitzerbussen geplant).

Wem es an Ski und Skischuhen mangelt, dem können wir zum Preis von 20 Euro

gutes Material (Carvingski) zur Verfügung stellen.

Wer also Lust hat, der möge sich möglichst bald bei Malchers persönlich, per Telefon (3351079) oder Mail (malchers@t-online.de) melden.

Für Elternmitreisende haben wir ein Hotel- und Gaststättenverzeichnis mit Preisen parat.

Kordula und Wolfgang Malcher



Die Club-Boutique bietet an:

Rennstander	€	5,50	
großer Stander	•	6,25	
kleiner Stander	•		3,50
Anstecknadel (groß)	•	7,75	
Anstecknadel (klein)	•	6,25	
Aufkleber (Stander)	•	0,60	
Jackenabzeichen	•	10,50	
Mützenabzeichen	•	5,50	

Inserate in den CLUB-NACHRICHTEN :

1 Seite	(einmaliges Erscheinen)	•	55,-	
1 Seite	(viermaliges Erscheinen)	•	155,-	
½ Seite	(einmaliges Erscheinen)	•		27,-
½ Seite	(viermaliges Erscheinen)	•		100,-
1 Beilage	(einmaliges Erscheinen)	•	55,-	
1 Beilage	(viermaliges Erscheinen)	•	155,-	
1 Seite (farbig)	(einmaliges Erscheinen)	•		310,-
1 Seite (farbig)	(viermaliges Erscheinen)	•		460,-

Die nächste Ausgabe der CLUB-NACHRICHTEN

erscheint im **Dezember**, Redaktionsschluss **15.11.2002**

Namentlich gekennzeichnete Beiträge stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion oder des Clubvorstandes dar.

Impressum

Herausgeber: Spandauer Yacht-Club e.V.
Scharfe Lanke 31-35, **13595 Berlin**

World-Wide-Web <http://www.spyc.de>

© 2002 **Redaktion & Layout** Jürgen Lucht
Ritterfelddamm 87, **14089 Berlin**
Tel.: 365 19 19, Fax: 36431450

e-mail jlucht@onlinehome.de

Druck Druckerei Heinrich Schaßberger
Malplaquetstr. 14 a
13347 Berlin
Tel.: 455 77 71