Ostseewoche Deutsche Betriebssport Meisterschaften (ODBM)

- Wieder mit Beteiligung von G&D – Mitarbeitern -

Am 04.und 05. 10. fanden die Deutschen Betriebssportmeisterschaften im Segeln in Heiligenhafen statt und G&D trat zum dritten Mal an, diesmal gegen 68 startende Yachten und ca. 400 Segler. Neben G&D hatten sich andere prominente Firmenteams angemeldet, wie u.a. die Yacht-Racing-Crew von VW Nutzfahrzeuge, die KPMG, Ergo Versicherungen, Dräger, Deutsche Bank.

G&D trat in Liga 2 „Gute Regattasegler“ gegen 26 andere gewertete Boote an. Diese Einstufung in Liga 2 verdanken wir dem guten Abschneiden in den beiden letzten Jahren, als die G&D- Crew noch in Liga 3 „Beginners und Spaßsegler“ startete.

Die Crew bestand diesmal aus:

- Ulrich Kolzenburg (Skipper und Steuermann)
- Ralph Krysiak (Vorschoter und 2ter Steuermann)
- Holger Hugo (Großschoter und Co-Skipper)
- Thomas Donle (Vorschoter)

Auf zwei weitere erfahrene Crewmitglieder musste kurzfristig aus gesundheitlichen Gründen, auf ärztl. Anraten verzichtet werden, so dass diesmal eine sehr kleine, für ein optimales Handling der Yacht zu kleine, Crew für G&D an den Start ging. Als Boot wurde eine X-37 gechartert, die ab 29.09. zur Verfügung stand.

Die Crew reiste am Samstag, 29.09. an und nutzte die folgenden Tage, um sich auf einem Törn zu verschiedenen dänischen Häfen mit dem Schiff vertraut zu machen, sowie zu intensivem Regattatraining.

Bei den Wettkämpfen um die Meisterschaft belegten wir in der Gesamtwertung der Liga 2 Platz 20. Ein super Ergebnis für den Einstieg in diese Liga! Darüber hinaus gibt es realistisches Potenzial für eine bessere Platzierung im nächsten Jahr.

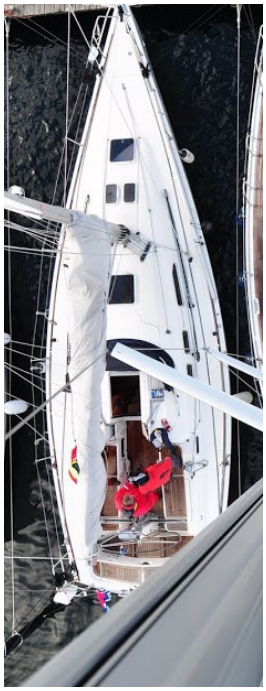
Anbei ein Bericht über die Tage vor und während der Wettkämpfe:

24/7 Wassersport

(Wasser von See, Wellen, Gischt, Regen, Kondenswasser im Boot, aus nassen Matratzen und nasser Kleidung..)
oder:

Der Ritt auf einem Sportgerät

von Thomas Donle



Samstag 29.09.
Abfahrt G&D 7:00
Ankunft ca. 15:30

Boot übernommen: alle Matratzen nass, wenig Stauraum, kleinen Liegeflächen. Wie hätte das mit den ursprünglich geplanten 6 Personen gehen sollen?!

Das Schiff ist insgesamt in relativ schlechtem Zustand. Einige Leinen sind beschädigt, der Rumpf am Bug sowieso, innen klemmen Türen und Verkleidungen, das Vorsegel lässt sich nicht tauschen…

Wir einigen uns darauf, dass es ich nicht um einen komfortablen Dampfer handele, sondern um ein Sportgerät! Das werden wir uns in den nächsten Tagen öfters ins Gedächtnis rufen, oder auch in den Wind schreien, wenn wir vor Kälte und/oder Nässe schlottern, oder nicht wissen, wo wir unser klatschnasses Ölzeug aufhängen (oder gar trocknen) sollen.
Wir nehmen das Boot in Beschlag, verstauen unser Zeug und gehen zum Abendessen in den „Alten Salzspeicher“

Danach gibt es in einer Kneipe eine kleine Billard-Meisterschaft: Team Achtern gewinnt. Team Bug ist chancenlos!

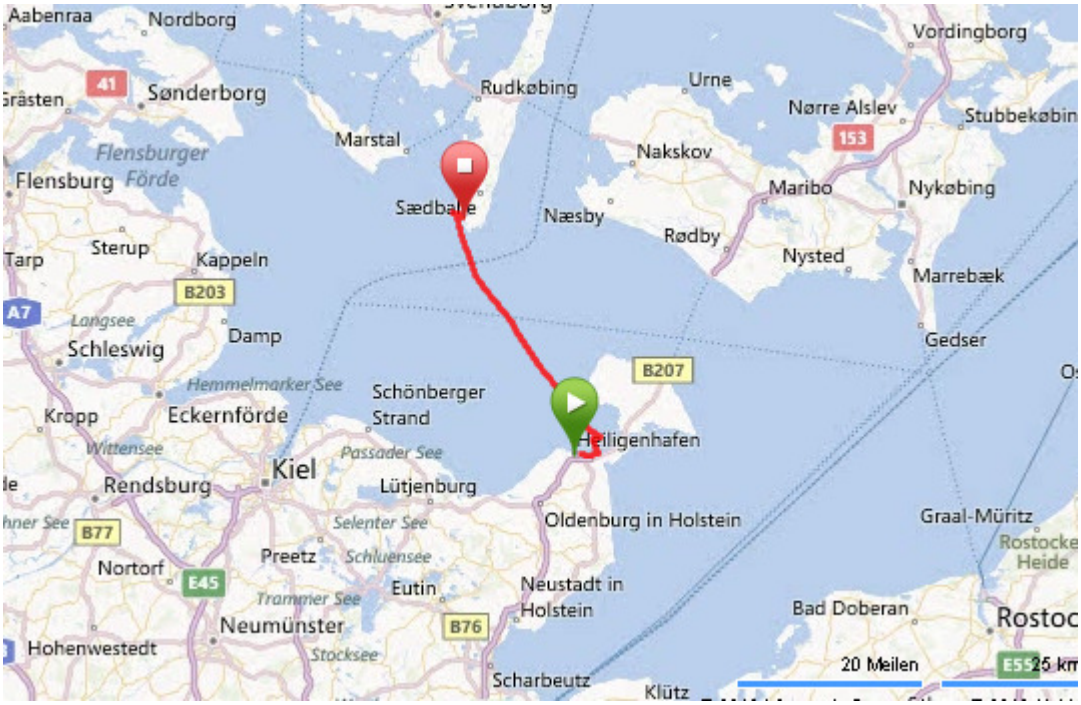
Sonntag, 30.09.
Aufstehen ca. 7:00
Alles ist nass! Ich werde das ab jetzt nicht mehr erwähnen.
Gemütliches Frühstück an Bord, schrecklicher Kaffee.

Sicherheitseinweisung, Klarmachen der Lifebelts, Checken der Seeventile, der Pyrotechnik… Klarmachen!
Ca. 11:00 Uhr
Auslaufen! Kurs Bagenkop, Dänemark!
Wir fahren einige Übungsmanöver, um das Schiff kennenzulernen. Nehmen dann klaren Kurs auf Bagenkop.
Die Welle steht mit knapp 1 Meter bei einem Wind zwischen 4 und 5. Das Boot fährt Lage und ist extrem luvgierig- lässt sich schwer steuern. Am Trimm müssen wir noch arbeiten.

Der Skipper „genießt“ den ersten Tag an Bord abwechselnd im Liegen/Sitzen oder Knien nach Lee…

Segeleinholen bei starker Welle und Wind, Ralph macht sein erstes Tänzchen an Deck.
Ab sofort nur noch eingepickt auf dem Vorschiff bei solchem Wetter!
Spektakuläres Geschaukel unter Motor in den Hafen. Holger legt nach Achtern an.

Ankunft Bagenkop
Nach 33 sm



Picknick mit 2 „Kuchenstücken“ und dem Rest vom schrecklichen Frühstückskaffee (Werden bald auf Bier umsteigen). Von anderen Seglern hören wir über Niedrigwasser an unserem nächsten Ziel. Wir werden unsere Pläne ändern.
Landgang und Besichtigung der örtlichen Sehenswürdigkeiten als da sind: Laden, Kirche.

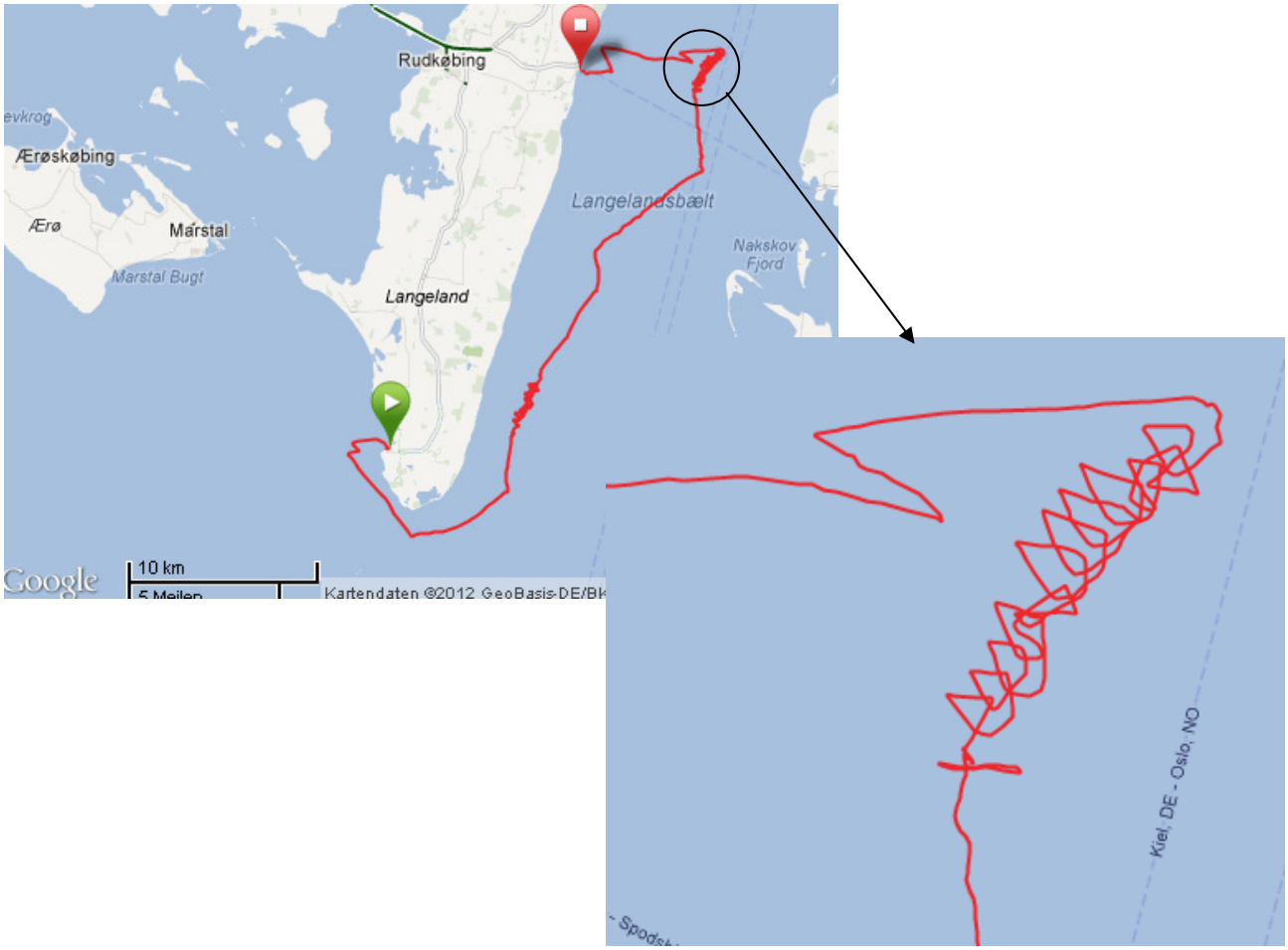
Abends:
Candle light dinner im einzigen Restaurant „Hafenblick“ Es ist der letzte Abend vor Saison-Ende und die Küche gibt nochmal alles. Wir genießen Panade mit Fischkern und Pommes Gigantos.
Danach gibt’s noch einen Umtrunk an Bord mit (u.a.) wissenschaftlichen Gesprächen über den anatomischen Aufbau der Spi-Nock, dann Schlafen

Montag, 01.10.
Aufstehen ca. 7:00
Gemütliches Frühstück an Bord, schrecklicher Kaffee

Wir starten ca. 09:45 Uhr und segeln südlich um Langeland herum.

Das Wetter ist ruhig und sonnig- kein Regen!
Ausbringen von Ulis selbstgebauten Bojen- Regattatraining!
Wende hier, Halse da- alles muss schneller gehen, und exakter und runder.

Pause und Weiterfahrt Richtung Spodsbjerg
Vor Spodsbjerg: Nochmals Ausbringen von Ulis Bojen- Regattatraining!



Danach Einholen der Segel, Einfahrt in den Hafen
Schon vom Meer aus spürt man einen starken Geruch nach Schweinestall. Die Hoffnung, dass sich dieser bis zum Hafen verweht, erfüllt sich nicht.

Neben uns machen Schweizer fest, kommen grade von Stockholm. Klingt komisch: Seglerbegriffe in Schweizer Dialekt!

Landgang:
Interessante öffentliche Beschilderung: „ Dein Hund – Dein Scheiße!“ steht da. Offenbar gibt’s hier ein Problem.

Restaurants sind geschlossen
Einkauf im Supermarkt: Zutaten für ein Dänisches Festmahl.
Danach: Dänischer Abend mit Pölser (dänischen Hotdogs) an Bord.

Später am Abend stellen wir fest: „Dein Hund- **Mein** Scheiße !!!“ Unschöne Schuhsohlen-Profil-Füllung löst Putzattacke an Bord und Schuhewaschen aus. Ja, hier gibt es wohl ein Problem…

Schlafen

Dienstag, 02.10.
Aufstehen ca. 7:00
Gemütliches Frühstück, gigantische Spiegeleier auf dänisch fluffigem Toast, schrecklicher Kaffee

Klarmachen, Auslaufen, Kurs Rödby

Das Wetter ist angenehm: Seit dem Frühstück regnet es nicht mehr. Es gibt ausreichend Wind. Ausbringen von Ulis Bojen- Regattatraining

Flaute, dann wieder Wind, Sonne!!!! Gemütliche Rauschefahrt vorm Wind mit Musik auf den Außenlautsprechern: Erst Hans Albers, dann Reggae - yeah!

Vor dem Hafen Abwarten von 2 Riesenfähren -dann Einfahrt.
Plötzlich zeigt das Echolot nur noch 1,5 m Wassertiefe an- großes „P“ auf Skippers Stirn.
Dann die Erklärung: Aufgewühlter Grund durch die Fähre stört den Sensor- fahren weiter und setzen nicht auf.

Anlegen rückwärts in ungemütlichem Hafen. Charme von Industrie-Gebiet. Müssen den Anleger erstmal von Möwendreck befreien.
Keine Restaurants. Kein Mensch da, kein Hafenmeister (der kommt aber am nächsten morgen um 7:30 zum Kassieren ans Boot)

Immerhin: Es gibt klaren Himmel und einen schönen Sonnenuntergang.
Und aus der Kombüse gibt’s später Spaghetti aus der Bordverpflegung.

Beim letzten Landgang zum Zähneputzen praktisches Sicherheitstraining:
Ein unbedachter Schritt beim Verlassen des Bootes führt zum Abrutschen:
Ich hänge zwischen Heck und Hafenmauer im stinkigen Hafenwasser. „Mann über Bord!“
Ich kann mich selbst retten. Zum Glück ist nix schlimmes passiert… jetzt geht’s eben mit schmerzhafter Rippenprellung weiter- unpraktisch!

Schlafen

Mittwoch 03.10.
Aufstehen ca. 7:00
Gemütliches Frühstück, schrecklicher Kaffee

Heftiger Wind und starke Welle, schon im sehr gut geschützten Hafenbecken. Wir wollen heute zurück nach Heiligenhafen- ausgerechnet von dort kommt der Wind, also sportlicher Amwind-Kurs - die ganze Zeit!

Wir ziehen die Segel sicherheitshalber schon im Hafen auf (Reff), warten eine Fähre ab und tasten uns hinaus.
Sofort starke Krängung, wir schaukeln heftig über Wellen - dank Reff liegt das Boot gut am Wind, stabil, schiebt aber starke Lage. Ich setze mich auf die Backe und friere dort die nächsten Stunden.
Holger geht schlafen- keine dumme Idee.
Es ist zwar ungemütlich aber trotzdem toll! Wir haben das Boot bei rauen Bedingungen in der Gewalt, reiten die Wellen und genießen die Weite des Meeres.

Schon gut so ein Ölzeug! Ralph hat am Abend trotzdem nasse Füße- das Wasser ist unter der Hose hochgestiegen und dann von oben in die Stiefel gelaufen…

Ankunft nach 43 sm und 7 Stunden in Heiligenhafen- Müde! Kalt! Nass! Warum machen wir das eigentlich? Ach ja… wir reiten ein Sportgerät!

Viele Menschen sind auf den Anlegern unterwegs, viele Boote tragen schon Firmenflaggen. Anzeichen der bevorstehenden Meisterschaften! Wir machen das Boot klar, hissen die G&D-Flagge. Sie schimmert schön in der untergehenden Abendsonne.

Hendrik Busemann kommt an Bord (5 facher Deutschen Meister im Seesegeln) und begleitet uns zum Abendessen in den „Alten Salzspeicher“.
Segler-Fachgespräche! Morgen wird Hendrik mit uns trainieren!

Schlafen

Donnerstag 04.10.
Aufstehen ca. 7:00
Gemütliches Frühstück, schrecklicher Kaffee

Warten auf den Segelmacher. Wir haben eine recht kleine Rollfock und wollen sie durch die größere Genua ersetzen um den Wind besser nutzen zu können. Die Fock lässt sich nicht herunterziehen- irgendetwas klemmt!
Ein Mitarbeiter des Vercharterers lässt sich im Bootsmannsstuhl den Mast hinaufziehen und befreit die Fock mit vielen kräftigen Hammerschlägen.
Die Genua muss angepasst werden- Warten auf den Segelmacher mit der Genua.

Ca. 11:00 die Genua ist da! Aufziehen und los geht’s!
Auslaufen! Manöver fahren. Hendrik gibt uns viele Hinweise, wie wir unsere Abläufe optimieren können um die Manöver schneller und besser zu fahren.
Leitspruch: *Es ist egal was Du machst, aber mach es schnell!*

Wir lernen einiges über Segeltrimm und ein paar Kniffe, die auch später bei den Wettfahrten zur Anwendung kommen.
Das Ausbaumen der Genua mit Spi-Baum wird nun auch noch auf Zeit geübt- das werden wir im Wettkampf brauchen. Nun kommen Ulis Bojen ein letztes Mal zum Einsatz. Wir stecken eine Startline und üben das Starten. Es gilt- möglichst mit, oder möglichst kurz nach dem Startschuss mit hoher Geschwindigkeit über die Startlinie zu segeln- keinesfalls zu früh! Gar nicht einfach mit windkraftbetriebenem Boot, das ständig in Fahrt gehalten werden muss und

einem Getümmel von Konkurrenten mit demselben Ziel. Hier sind gute Taktik und Können gefragt!

Morgen wird's ernst!

Fahren zurück nach Heiligenhafen.
Die ODBM wird in einem großen Zelt eröffnet.
Ca. 400 Teilnehmer mit 68 Booten.
Es gibt ein paar offizielle Reden und Essen.

Freitag 05.10.; 1. Wettkampftag!
Aufstehen ca. 6:00
Gemütliches Frühstück, schrecklicher Kaffee
Uli geht zur Skipperbesprechung, kommt ca. 08:45 zurück.
Heute gibt's die Langstrecke:
Ca. 32 Seemeilen Regattastrecke.
Wir starten in Liga 2 „Gute Regattasegler" mit 32 anderen Booten. Die Einstufung in Liga 2 verdanken wir dem guten Abschneiden in den beiden letzten Jahren, als die G&D- Crew noch in Liga 3 „Beginners und Spaßsegler" startete.

Klar machen zum Auslaufen!
Mit uns verlassen viele Boote den Hafen.
Schon am Vorabend wurde über den Kurs, die Windverhältnisse und Wetter gefachsimpelt. Der Wind pendelt zwischen 3 und 5 soll dann am frühen Nachmittag nachlassen. Am späten Nachmittag ist dann Starkwind angesagt- da sollten wir wohl wieder im Hafen sein.

Regatta. Erstes Rennen. Langstrecke:

Wir kreuzen hinter der Startlinie auf und ab und zählen die Zeit bis zum Startschuss.
Noch 5 Minuten! Der Adrenalinspiegel steigt- hätte nicht gedacht, dass das so spannend wird (Hilft aber gegen Rippenschmerzen!).
Eine Minute noch! Nehmen Fahrt auf. Jetzt keine Fehler machen! Startschuss und schwupp, wir sausen über die Linie. Guter Start!
Auf geht's, Kurs erste Boje. Um uns herum viele Boote.
Schnell sind wir vorn im Feld an der ersten Tonne – geübt ist geübt. Klar zur Wende! Klar! Ree!
Das Boot wirft sich auf die andere Seite, das Groß knallt nach Lee, die Fock auch.
Dicht holen! Verdammt ! Dicht holen! Die Backbordschot reagiert nicht – gibt das Segel nicht frei - die Fock flattert im Wind, das Schiff wird instabil. Was ist da los? Verdammt! Die Backbordwinsch ist falsch herum belegt- da tut sich nix! Der Wind zieht die Fock- keine Chance, mit der Hand einzugreifen- Müssen in den Wind drehen. So ein Mist! Keine Zeit zum Nachdenken, Winsch abwickeln neu belegen, anziehen, kurbeln. Klar! Gehen zurück auf Kurs.
Wertvolle Sekunden sind verloren, mindestens 6 oder 7 Boote konnten unser Missgeschick nutzen und zogen an uns vorbei!
Keine Zeit zum Jammern, der Ritt geht weiter.
Ein Boot nach dem anderen müssen wir uns wieder holen – verdammt harte Sache.

Wildes überholen setzt ein, beruhigt sich jedoch schnell. Das Feld löst sich rasch auf- es werden verschiedene Taktiken gefahren und so fahren alle ihre eigenen Kurse.

Der Wind frischt auf. Auf Amwindkurs sitzen Ralph und ich auf der „Backe“ um die Krängung zu vermindern. Zuviel Krängung kostet Geschwindigkeit. Ach so, es regnet natürlich. Das ist aber egal- wir werden sowieso nass.
Wir umrunden die Tonnen und Bojen, unsere Manöver klappen jetzt. Das Feld ist aufgelöst. Treffen immer mal wieder Konkurrenten. Unsere Position gegenüber Ihnen ist unklar. Egal, wir fahren so gut wir können.
Früher Nachmittag: Eine Flaute erwischt uns auf Vorwindkurs Richtung letzte Boje. Das Schiff steht. Soweit wir andere Boote sehen geht es Ihnen genauso. Lediglich einpaar Spi-Boote bewegen sich langsam. Bald frischt der Wind wieder etwas auf und wir trimmen auf Schwachwind (Sprayhood hoch, Gewicht nach vorn…)
Nehmen Fahrt auf. Am Horizont hinter uns ein fieses dunkles Wolkenband.
Blick nach vorn: Das Ziel (Boje vor Fehmarn-Sund Brücke) ist näher als die Wolken, könnte gut gehen! Und wieder Blick nach hinten: Uupps, die Wolken sind beeindruckend schnell näher gekommen. Jetzt ist klar: die Flaute war die sprichwörtliche Ruhe vor dem Sturm! Segel reffen!

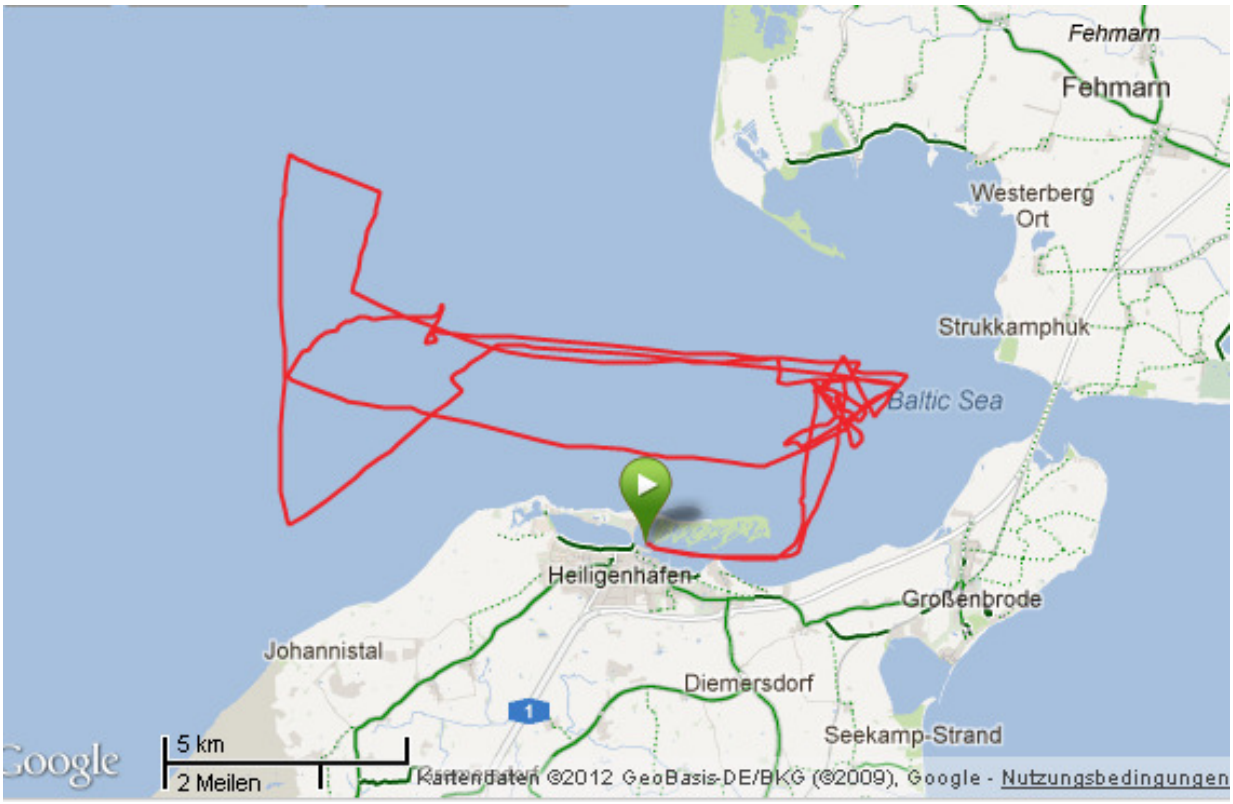
Der Sturm bricht los. Wellen türmen sich auf.
Wind der Stärke 8, mit Böen von 42 Knoten treibt uns auf Vorwindkurs auf die letzte Boje zu, Wir machen über 8 Knoten. Rumpfgeschwindigkeit! So müssen wir um die Boje wenden und dann auf Amwindkurs zurück, über die Ziellinie. Wir wissen, das wird ein Kampf!
Die Boje kommt. Klar zu Wende! Ree! Das Boot schmeißt sich auf die Seite. Wir können uns kaum halten in der Plicht. Klettern auf die Steuerbordwand. Ralph ist noch unten und kurbelt an der Backbordwinsch die Fock dicht.

Er fährt bis zu den Knien im Wasser mit, kämpft sich dann auch nach oben auf die Steuerbord-Seite und so reiten wir durch den Sturm. Wir könnten 2-3 Mann mehr auf der Backe brauchen, um die Krängung zu verringern. Das Wasser spült über die Backbord Reling und schäumt über das Vorschiff auf uns zu. Uli muss am Steuer kräftig ackern um den Kurs zu halten und Holger an der Groß muss ständig nachtarieren. Unter diesen Umständen sind einfache Wenden sportliche Höchstleistungen und wir machen einige davon.
Dann, das Startschiff- es markiert die Ziellinie (die haben sicher auch Spaß, lassen sich ohne Segel kräftig durchschaukeln). Wir schießen über die Linie, dann recht bald in den Wind um

die Fock einzuholen. Das Groß lassen wir zu Stabilisierung draußen und motoren Richtung Hafen.

Was für ein Ritt! Das war klasse!

Nach 9 Stunden, Regen Wind, Sturm, Flaute, Anspannung und 52 sm erreichen wir den Hafen.



Am Abend, Treffen im Festzelt.
Nun erfahren wir dass das Zielschiff wegen des Sturmes nicht selbst einfahren konnte, sondern von den Seenotrettern der DGzRS reingeschleppt wurde.
Die Zielboje hat sich in dem starken Wellengang losgerissen und auf den Weg durch den Sund nach Russland gemacht. Wir gehören zu dem Letzten die sie gesehen haben… hoffentlich nicht zu den Allerletzten!

Jetzt gibt es die Auswertung.
Sie ist etwas ernüchternd für uns. In unserer Liga sind 32 Schiffe gestartet und 27 wurden gewertet. Wir haben Platz 20 erkämpft.
Das war das erste Rennen um die Meisterschaft. Mal schauen, ob wir uns morgen noch steigern können.

Müde!

Samstag 06.10.; 2. Wettkampftag!
Aufstehen ca. 6:00
Gemütliches Frühstück, schrecklicher Kaffee
Uli geht zur Skipperbesprechung, kommt ca. 08:45 zurück.
Es wird 2 Rennen geben. Strecken von ca. 2 sm werden gesteckt.

Es regnet, aber das kennen wir ja schon. Bei miesem Wetter laufen wir aus und fahren Richtung Startschiff. Wir experimentieren bei einigen Manövern mit unseren Segeln. Reffen, oder nicht, ist hier die Frage. Unser Schiff ist sehr instabil und lässt sich mit 4 Mann bei stärkerem Wind schlecht unter Vollzeug fahren. Gerefft geht's dann ganz gut und kostet auch keine Geschwindigkeit. Sollte der Wind jedoch nachlassen fehlt uns die Segelfläche… Für Reffmanöver ist auf der Kurzstrecke keine Zeit. Die meisten anderen Boote haben Vollzeug gesetzt- sind aber meistens auch mit 6-8 Personen besetzt. Entscheiden uns für 1 Reff.
Kreuzen hinter der Startlinie, warten angespannt auf den Start.
Noch 10 Minuten! Der Regen hat der Countdownuhr, die wir beim Steuer installiert haben den Garaus gemacht! Keine Zeit mehr das Ersatzgerät zu holen. Mist! Mitzählen! Noch 5 Minuten!
Der Wind lässt nach. Neue Entscheidung: kein Reff! Also unter Zeitdruck Reff rausholen! Haben wir geübt- funktioniert.
Noch 1 Minute, nehmen Fahrt auf! Sicher steuert Uli uns durch den Wust von Startbooten knapp nach dem Schuss über die Startlinie mit hoher Geschwindigkeit! Geübt ist geübt!
Wir sind gut positioniert, ein Großteil des Feldes fährt hinter uns. Auch auf der Kurzstrecke gibt es verschiedene Taktiken und alle setzen Ihre Wendpunkte individuell. Das Feld reißt auf, doch alles bleibt in Sichtweite. Wir rasen auf die erste Boje zu, müssen um sie herum wenden- viele Boote in unmittelbarer Nähe mit demselben Ziel. Volle Konzentration- muss klappen! So ein Malheur wie gestern darf uns nicht mehr passieren! Beim Belegen der Winschen mit den Schoten passe ich heute besonders auf!
Ah- alles geht gut, unsere Manöver klappen und wir sind nicht langsam!

Das erste Rennen ist geschafft- ca. 20 Minuten Pause bis zum zweiten Rennen. Schokolade, Kuchen, Wasser, was noch an Board zu finden ist kommt nach oben und wird vernichtet. Brauchen Energie! Und Reduktion von Adrenalin (Anmerkung des Skippers).

Das zweite Rennen verläuft ähnlich- es gibt keine Zeit zum Ausruhen. Wir machen keine dramatischen Fehler, sehen trotzdem nur wenige Boote nach uns ins Ziel laufen. Scheinbar können das viele noch besser als wir.

Die Rennen sind vorbei, es hört auf zu regnen, die Sonne kommt raus- was soll das?!
Wir fahren Richtung Hafen und genießen die warmen Strahlen, holen die Segel ein und motoren zum Steg.

Siegerehrung am Abend:

Erst gibt's einige offizielle Reden. Warum sagt den Funktionären eigentlich keiner wie man so was macht?
Nun die Sonderpreise: „Besondere Fairnis", „Besonders Manöver", „Trostpreis für Pechvögel, denen vor dem ersten Rennen das Schiff gerammt und so beschädigt wurde, dass sie nicht teilnehmen konnten"….
Nun geht's endlich los mit den Plätzen, die über die Meisterschaft aus den 3 Rennen ermittelt wurden. Zuerst Liga 3 (die Spaßliga)….
Jetzt endlich, Liga 2 (die guten Regattasegler). Platz 27- nicht wir! Sie bekommen einen Trostpreis. Ab Platz 24 bibbern wir mit. Irgendwo hier verorten wir uns.
Am Ende wird es Platz 20. Nicht schlecht, fürs erste Mal in dieser Liga, mit reduzierter Mannschaft! Nur 19 waren noch besser als wir!
Platz 20 in der Gesamtwertung errechnet sich aus unseren 3 Einzelergebnissen. In Wettfahrt 1 (Langstrecke): Platz 20; Wettfahrt 2: Platz 20 und Wettfahrt 3 :23. Platz.

Nur 19 waren noch besser als wir!

Jetzt gibt's noch Live Musik mit „Suzi & the Seniors"- 60er Jahre Rock. Die sind wohl eine echte Nummer im Norden. Nicht schlecht- aber die Müdigkeit ist wieder da.
Zurück zum Boot: Ein letztes Mal feuchte Matratze in sportlicher Enge!

Sonntag 07.10.

Aufstehen diesmal schon um 06:00

Kein Frühstück.
Klamotten zusammenpacken. Alles aus dem Schiff holen und in Taschen verstauen. Schiff klarmachen zur Übergabe, nach 7 Tagen und 259 Seemeilen.
Um 08:00 ist der Vercharterer da zu Abnahme. Wir haben uns gut gehalten: haben das Boot nicht weiter beschädigt. Lediglich den Klodeckel hat's zerlegt…ist halt ein Sportgerät.
Dafür haben wir einen Fender erbeutet, den wir in Bagenkop aus dem Hafenbecken gefischt haben. Das sollte dann doch OK sein.

Jetzt treten wir die Rückreise an und freuen und auf unsere großen trockenen Betten…und irgendwie auch schon aufs nächste Mal!

Mehr Infos und Fotos zu der Regatta gibt's hier:
http://www.ostseewoche.com