



FAHRTEN  
SEGLER  
**Shark24**  
2015

# **Mehr Meer – die Ostsee in Etappen**

**Ein(hand) Törn in vier Teilen**



⚓ Das erste Segelboot im Hafen von Barhöft. Und der Seenotrettungskreuzer „Theo Fischer“ im Hintergrund, der noch eine Bedeutung bekommen wird.





Der Törn „Rund Fünen“ mit den zwei einhand gesegelten Sharks GER 1685 „Yellow Shark“ (Detlef Tiedge) und GER 1293 „Tuulikki“ im Jahr 2014 hat mir wieder Lust und Mut auf ein bisschen mehr Ostsee gemacht. Dabei wollte ich der bei vielen Binnenseglern bekannten Erfahrung zu Leibe rücken, dass sich ein Sommertörn auf dem Meer von 2 Wochen irgendwie immer auch etwas begrenzt anfühlt, sowohl zeitlich als auch räumlich. Mit An- und Abreisereise, Bootauf- und -abbauen bleibt immer (viel zu) wenig Nettosegelzeit. Im Winter ist dann nach und nach die Idee eines Etappentörns quer durch die Ostsee konkreter geworden. Letztlich bedeutete das dann doch deutlich mehr Organisation als ein Revier in der Ostsee zu wählen, dort einen Starthafen zu suchen und dann vor Ort nach Wetter und Wind eine geschickte Rundtörn-planung zu machen. Diesmal waren bereits von Wiesbaden aus Aspekte wie Trailerstandplatz für mehrere Monate, Zuganbindung der jeweiligen „Zwischenhäfen“ und auch die Suche nach zuvorkommenden Hafenmeistern zu organisieren, die ein Auge auf Tuulikki werfen können, wenn das Boot jeweils ein paar Wochen unbeaufsichtigt auf die nächste Etappe wartet.

Für die Vorfreude allerdings ist diese intensive Planung und Vororganisation per Internetrecherche, Mailkontakten und Telefon sehr förderlich gewesen. Schon die ersten Schritte im November 2014 haben sich nach Törn angefühlt und Freude auf Meer gemacht. Ein ebenso wichtiger Aspekt war mir dabei, Familienfreizeit stärker mit (meiner) Segelfreizeit zu verbinden, denn die Segelsucht ist in meiner Familie leider oder zum Glück recht ungleich verteilt („Wir wollen nicht immer nur Segeln!“).

### 1. Etappe: Wiesbaden – Zingst – Barhöft (758 km/17 sm)

Als günstig hat sich erwiesen, den sowie geplanten Osterurlaub im Ferienhaus in Zingst an der Ostsee nutzen, um das Boot „einfach hinten dran zu hängen“ und vom Ferienhaus mit Ölzentralheizung, warmen Betten und heißen Duschen ausgestattet die ersten Sonnentage der frühen und noch unwirtlichen Saison nutzen zu können, um das Boot zu krannen, aufzutakeln, zu proviantieren und segelklar in einen günstigen Ausgangshafen, von dem aus dann die erste richtige Segeletappe starten sollte, zu „überführen“.

Dass ich mit dem Törnbeginn wirklich sehr früh war, zeigt sich am zweiten Tag in unserem Familienferienort Zingst, als das Boot auf dem Trailer direkt neben dem Ferienhaus eingeschneit war. Ohne diesen warmen und herrlich gemütlichen

⚓ Wer war das,  
der schon segeln wollte?





Rückhalt wäre wohl selbst mir die Moral dieses Törns vermutlich schon vor dem Kranen gebrochen. So aber „warten wir einfach noch ein paar Tage, Ostern ist ja noch lange hin“. Und die „Törnplanung“ nach dem Wetter und das Warten lohnen sich wirklich, denn die Sonne und die Segelmoral kommen dann tatsächlich, fast wie bestellt!

Das Kranen des Bootes wird zu einem herrlichen Gründonnerstag-Familienevent, der dreijährige Silas findet es ein großes Abenteuer, das Boot im noch völlig leeren und super netten Privathafen Kloss in Zingst mit einem alten Bagger zu kranen und beim Aufbauen dabei zu sein. Und ich genieße unsere „Arbeit“, wie Silas immer wieder betont, in der warmen Sonne genauso wie er.

Während Silas die Pantry und die bereits gebunkerten Vorräte komplett ausräumt und ein Kapitänsdinner vom Feinsten vorbereitet, setze ich genauso aufgeregt die neue kleine Arbeitsfock, über die ich mir lange und viele Gedanken gemacht habe. Ausgangspunkt waren mehrere Gegenan-Fahrten mit 5-6 Beaufort beim letzten Törn, bei denen ich mit der normalen Arbeitsfock immer das Gefühl hatte, dass in den Böen mit komplett killendem Groß im 2. Reff aus mehr oder weniger kontrolliertem Segeln eher ein „Durchkommen“ wird. Auch

sind die vielen Einhandwenden beim Aufkreuzen bei diesen Windstärken eine echte Schinderei, vor allem wenn ich die Fock nicht noch in der Wende wirklich dicht und in die Klemme bekomme. Schließlich treibt mich auch die Frage nach einem geeigneten Sturmvorsegel seit einiger Zeit um.

Die neue „Arbeitsfock 2“ hat deshalb deutlich weniger Fläche bekommen, mit 6 qm gerade so groß, dass es bei einem relativ geschlossenen Segelplan bleibt. Zusätzlich habe ich nach Ideen von Wilfried Erdmann, der das „venezianische Reffen“ von Vorsegeln einer Furlex aus guten Gründen vorzieht, die Fock mit einer Reffreihe versehen lassen. So könnte ich mich dann, das ist die Idee, bei Starkwind zunächst mit kleiner Arbeitsfock von 6 qm



⚓ Schwerwetterbeseglung





aus dem Hafen wagen. Wenn es dann tatsächlich noch schlimmer käme, bliebe ein weiteres Reff auf Sturmfockgröße von 3 qm, ohne alleine einen kompletten Vorsegelwechsel auf dem Vorschiff vornehmen zu müssen. Die Arbeitsfock 2 habe ich zusammen mit dem Segelmacher Kilian König vom Edersee konzipiert und umgesetzt. Selbst international erfolgreicher Regattasegler im Flying Dutchman habe ich ihn als einen hervorragenden Partner für solche „Spezialprojekte“ kennengelernt.

Die Törnplanung nach dem Wetter bekommt bei Lufttemperaturen von 6 bis 8 Grad und einer Wassertemperatur von 6 Grad auch für den ersten „Überführungstörn eine ganz große Bedeutung. Sehr entspannend ist dabei die reichlich zur Verfügung stehende Zeit im „Backup-Ferienhaus“ mit 12 Tagen Osterurlaub, der ja sowieso auch ohne Boot stattgefunden hätte.

Am Ostersonntag ergibt sich dann tatsächlich das ideale Wetterloch mit Sonne, um von Zingst nach Barhöft zu segeln. Der wie zu jedem Saisonbeginn große Genuss am allerersten Schlag auf dem Wasser wird bei diesem tollen Revier noch größer als sonst. Herrlicher Sonnenschein und 3-4 Beaufort sind ideale Bedingung, wenn auch in der Grabow die Füße sehr kalt werden und nur durch Sonneneinstrahlung wieder auf angenehme Temperaturen gebracht werden können. Zum Glück sind meine alten und nicht wirklich geeigneten Gummistiefel wenigstens blau und nehmen jeden Sonnenstrahl direkt auf.

## 2. Etappe: Barhöft – Stralsund – Greifswald – Stralsund – Barhöft (75 sm)

Von Barhöft aus habe ich die erste größere Segeletappe mit vier Segeltagen Ende April zusammen mit meinem Bruder Tobias geplant. Tobias kennt die Shark von der WM 2013 auf der Müritz und der EM 2014 am Thuner See mittlerweile recht gut. Die relativ weite Strecke von Barhöft vorbei an Hiddensee quer über die Ostsee nach Dänemark will ich mir noch nicht einhand zutrauen, vor allem nicht bei diesen Wasser- und Lufttemperaturen.

Tobias' beruflich-erzwungene Absage wenige Tage vor der Anreise nach Barhöft erfordert dann jedoch eine innere Umstellung, denn auf die Schnelle konnte sich keine(r) der fragten Segelfreunde für diese vier Tage Segeln freimachen. Letztlich wird aber nicht das Segeln, sondern die Anreise mit der Bahn zum größten Abenteuer dieser ersten Etappe: der große Streik der Lokführer hätte fast das Auslaufen am Donnerstag in aller Frühe verhindert.

Denn das Boot hatte ich an Ostern zwar bis hin zu Brot und Trockenobst komplett gebunkert, allerdings fehlten mir noch ausreichende Spritreserven, um die geplante Überfahrt von Barhöft nach Klintholm auf Falster mit rund 40 sm bei Flaute zur Not auch unter Motor durchführen zu können. Mit viel Glück konnte ich mit der einzigen West-Ost-Verbindung von Hamburg nach Stralsund an diesem Tag den Hafen Barhöft kurz vorm Abschließen der Tankstelle erreichen.

Nach intensivem Analysieren und Vergleichen von vier Wetterberichten (dwd.de, dmi.dk, yr.no, windfinder.com) und ständigem Hin- und Herdenken fühle ich am Abend vor dem ersten großen Auslaufen alleine in Barhöft doch ziemlich ratlos mit der Frage, ob ich die





ursprünglich zu zweit schon anspruchsvolle Etappe nach Klintholm auch alleine wagen könnte. Mit dieser etwas trüben Stimmung gehe ich dann recht spontan zum Seenotrettungskreuzer „Theo Fischer“, der aufgrund des noch geschlossenen Nothafens Darßer Ort in Barhöft stationiert ist. Der sehr zuvorkommende und hilfsbereite Vormann winkt mich an Bord und hat mit mir gemeinsam auf der Brücke die Wetter- und Törnauaussichten analysiert. Insgesamt hellt er meine Stimmung und meine Moral enorm auf und gibt mir Zuversicht, die Überfahrt nach Klintholm am nächsten Morgen in der Frühe auch alleine zu probieren. Zunächst macht mir sein locker dahingesagter (und vermutlich doch recht ernst gemeinte) Abschiedssatz die gerade gewonnene Zuversicht fast wieder zunichte: „Und wenn es nicht klappt, funken Sie uns an, wir holen Sie dann halt zurück!“ Nach längerem Einwirken jedoch haben mich dieser Satz und die eilig in meinem Funkgerät abgespeicherte MMSI des Seenotrettungskreuzers dann doch mutig gemacht. Donnerstag stehe ich um 5 Uhr auf, mache das Boot klar und verlasse im noch Halbdunkeln mit eingeschalteten Positionslampen den Hafen.

Der Westwind hat jedoch leider deutlich früher zugelegt als vorhergesagt. Er sollte erst gegen Nachmittag aufbrisen. Beim Versuch, im Fahrwasser wenigstens kurz mal ein paar Hundert Meter in Richtung Westen zurückzufahren, um zu wissen, wie es sich wohl hinter Hiddensee Richtung Dänemark für ein paar Stunden anfühlen könnte, habe ich meine stundenlange Entscheidungsfindung in zwei sehr nassen Minuten umgeworfen. Nur mit ausgerollter Fock bin ich die knapp 10 Seemeilen nach Stralsund abgelaufen, um dort erst mal zu frühstücken. Die „Theo Fischer“ habe ich noch im Strelasund angefunkelt und „Entwarnung“ gegeben.



⚓ Nicht der Erste in Stralsund, aber fast der einzige.

Dieser nette und hilfreiche Kontakt mit den DGzRS-Leuten war wieder einmal eine typische „Einhanderfahrt“, zu zweit wären wir wohl nie auf den Gedanken gekommen, dort zu fragen.

Selbst die Duschen in Stralsund sind noch nicht geöffnet. Der nette Hafenmeister lässt mich deshalb auf einem der führerscheinfreien Hausboote duschen, die dort in Richtung Müritz und Berlin verchartert werden.





Am Freitag geht dann auf dem Weg nach Greifswald das eigentliche Segeln in dieser Saison so richtig begeistert los: bei moderaten Wetterbedingungen, sowohl in Bezug auf Temperatur als auch auf Wind, konnte ich gleich den im Winter konzipierten Gennakerbaum testen, der nach den ersten Erfahrungen den Segelstand auf sehr tiefen Kursen erheblich erleichtert.

Greifswald ist ein schönes Törnziel, alleine die Marina der Hansewerft mit ihrem Ausrüstungskai, an dem gerade zwei 50-Fuß-Schiffe aufgeriggert werden, ist beeindruckend, auch wenn ich mir mit meiner Tuulikki unter all den hochbordigen neuen Hanseyachten ausgesprochen klein vorkam.

Der Rückweg über den Greifswalder Bodden nach Stralsund ist dann bei 2-3 Beaufort und mittlerweile aus südlicher Richtung wehendem Wind und toller Sonne wie geschaffen für 6 kn SOG mit Toppinnaker.

⚓ Die Kleiderstange hatte bestimmt nicht damit gerechnet, vom Sperrmüll gerettet zu werden und ihr zweites Leben in edler Funktion auf einer Shark zu verbringen.

⚓ Der Stadthafen von Greifswald lädt zur Rundfahrt auf eigenem Kiel ein, der Holzteich der Marina der Hansewerft ist allerdings der bessere Liegeplatz.





Im Strelasund allerdings ist es aus mit der beschaulichen Raumschotstour. Der Spi muss geborgen werden und der Anlieger bei aufbrisendem Wind verlangt nach dem 2. Reff. Durch dieses Rundum-Programm der beiden Segeltage zwischen den Hansestädten hat sich diese Etappe mit ihrer problematischen Anreise mehr als gelohnt. Wenn auch unplanmäßig, eigentlich wollte ich ja bereits erheblich weiter im Westen sein, ist das Zurückkommen nach Barhöft mit den beiden aufmerksamen Hafenmeistern am Sonntag ein beruhigendes Gefühl, denn nun sollte Tuulikki erstmal vier Wochen hier alleine liegen.

### 3. Etappe: Barhöft – Hesnæs – Warnemünde – Kühlungsborn – Wismar – Travemünde – Grömitz – Burgstaaken (224 sm)

Nach einer 4-wöchigen „Arbeitsunterbrechung“ in Wiesbaden wird der zweite Versuch von Barhöft über Dänemark nach Fehmarn zu segeln mit diesmal genügend Planungsvorlauf zum schönen Erfolg. Detlef und ich absolvieren eine Art Triathlon: wir fahren mit dem Auto nach Rostock, von dort mit dem Zug nach Barhöft, dann mit Tuulikki über Dänemark nach Warnemünde.

Die 43 sm der Überfahrt von Barhöft nach Hesnæs am ersten Tag werden bei stetig zunehmendem und dabei auch auf Südwest rückdrehenden Westwind zu einem einzigen Anlieger. Ein regattamäßig konzentriertes Höhelaufen am Wind, 8 Stunden lang, wird das Filetstück dieser Etappe des Törns. Am folgenden Tag hat der Wind noch weiter zugenommen, sodass wir uns zu einem Dänemark-Hafentag entschließen, bei dem wir mit dem Bus den nächsten dänischen Hafen Stubbekøping „anlaufen“. Der dritte gemeinsame Tag führt uns dann von Hesnæs nach Süden Richtung Gedser. Mit den Vorhersagen des weiter abflauenden Windes entscheiden wir uns vor Gedser kurzfristig um und laufen nicht dessen Yachthafen ein Stück nördlich des Fährhafens an, sondern kreuzen die an diesem Tag nur wenig befahrene Kadettrinne und fahren direkt weiter nach Warnemünde.



⚓ Fast Teil der Fährlinie Gedser-Warnemünde





Durch den erforderlichen Außenborder auf den letzten 8 Seemeilen nach Warnemünde kommen wir uns selbst dabei fast wie eine Linienfähre vor, mehrfach begegnen und überholen uns die beiden Scandlines-Fähren, die zwischen Gedser und Warnemünde pendeln. In Warnemünde bringe ich Detlef mit der S-Bahn leider schon zu seinem Auto zurück, weil sein Urlaub schon zu Ende ist.

Abends ist es total spannend, den Funkverkehr der zahlreichen großen Schiffe im Hafen auf „Warnemünde Traffic“ zu hören, besser als Radio zu hören. Meine Etappe geht am anderen Morgen wieder einhand weiter. Es braucht tatsächlich einige Zeit, bis ich mich nach den drei schönen gemeinsamen Segeltagen an das (völlige) Einhandsegeln und auch das Alleinsein gewöhne. Auf dem Weg von Warnemünde nach Kühlungsborn will sich meine innere Anspannung dann auch nicht lösen, vermutlich auch wegen einer beunruhigenden Gewittervorhersage, die zwar zum Glück nicht eintritt, die sich kurz vor Kühlungsborn jedoch noch mit einer kräftigen Schauerbö zu rechtfertigen sucht.

Wirkliche Entspannung und innere Freude spüre ich dann zum Glück wieder bei dem rundum schönen Segeltag nach Wismar. Die abschließende ausgedehnte Hafenrundfahrt in der abendlichen Sonne in den drei Hafenbecken der Hansestadt führt mich schließlich an den Wasserwanderrastplatz im Holzhafen. Die tolle geschäftige Atmosphäre und das ästhetische Kranballett in der Abenddämmerung faszinieren mich fast mehr als die dritte Hansestadt auf meinem Etappentörn mit ihren wunderschönen Winkeln.

⚓ Ballett der ganz eigenen Art: die Kräne im Holzhafen von Wismar.





Auch der Abschluss dieser Etappe über Travemünde nach Burgstaaken auf Fehmarn wird beschaulich. In Burgstaaken liegt Tuulikki wiederum 4 Wochen alleine unter der Obhut vom großartigen Hafenmeister Ernst Hoff, während ich mich erneut in Wiesbaden den beruflichen Aufgaben widme.



⚓ „Viele Wellen sind da!“

#### 4. Etappe: Burgstaaken – Orth – Marstal – Strynø – Orth – Burgstaaken (109 sm)

Die letzte Etappe des Ostseetörns beginnt in Burgstaaken wiederum mit einer Crew, diesmal mit einem lange geplanten, kleinen (drei Jahre alten) Experiment: Schiffsjunge Silas ist zusammen mit seiner Mutter Kerstin und mir das erste Mal für einen Törn auf einem Segelboot. Dazu haben wir uns bewusst die möglichen kurzen Distanzen rund um Fehmarn ausgesucht. Das Experiment scheint zu gelingen: Silas ist begeistert von der für ihn absolut passenden Ergonomie der Kajüte der Shark. Er nutzt seine Stehhöhe im ganzen Boot und genießt die für einen Dreijährigen optimierte Arbeitshöhe der Pantry und die Erreichbarkeit aller spannenden Ausrüstungsgegenstände der Tuulikki.

Auch die kleineren Segelabschnitte lassen sich bei den guten und moderaten Windverhältnissen kindgerecht gestalten: vom gemeinsamen Steuern, dem Spielen in der Kajüte bis hin zum minutenlangen Wellenschauen und Sinnieren. Ich wäre sehr glücklich, wenn (s)ich ein bisschen von der Segelfaszination auch auf die „kleine“ Familie übertragen hätte, denn auch bei mir ist Einhandsegeln nicht immer nur ein Bedürfnis und ein Wunsch. Oft genug ist es eben nur die beste „Notlösung“, wenn die Segelbegeisterung in der Familie nicht gleichverteilt ist.





⚓ Strynø in der Abenddämmerung. Ruhe und Natur pur.



Nach einem wunderschönen Familienwochenende zu Dritt wird dann der erneute Abschied ins Einhandsegeln im Hafen Orth auf Fehmarn ganz schön traurig. Genau in diese trübe Situation, die durch die traumhafte und naturnahe Abendstille in Orth noch verstärkt wird, tritt ein berührender Zufall (oder vielleicht gar kein Zufall?): eine wunderschöne alte englische Holzjacht läuft an mir vorbei in den schmalen langen Hafen ein. Spontan gehe ich von Bord, um dem Einhandkollegen beim Anlegen die Leinen anzunehmen. Immer mehr bekomme ich die Ahnung, dass dies Marc Bielefeld sein könnte, dessen Buch „*Wer Meer hat, braucht weniger*“ ich gerade zu Beginn dieses Etappentörns mit Begeisterung gelesen habe. Sein Bericht vom Auszug aus seiner Wohnung in Hamburg auf seine Yacht, von seinem Leben und Arbeiten auf dem Boot über mehrere Monate im Jahr hinweg, haben viele Gedanken und Impulse in mir bewirkt und diesen Etappentörn sicherlich sehr unterstützt.

Und tatsächlich, als wir uns gegenseitig begrüßen und vorstellen, bestätigt sich meine Ahnung und wird zur freudigen Überraschung und Begegnung. Später sitzen Marc und ich noch eine Zeitlang in seinem Cockpit und tauschen uns über die Gedanken und Gefühle rund um „*Meer und weniger*“ aus. Am Ende hat mein Meilenbuch eine wunderschöne Widmung von Marc.

So bin ich wieder gut gelaunt auf das Einhandsegeln eingestellt und laufe am anderen Morgen in der Morgendämmerung ganz still und beschaulich ohne Motor unter Segeln aus und quere die Ostsee ein zweites Mal nach Marstal auf Æro. Diese 42 ganz entspannten Seemeilen genieße ich, noch immer angetan von der gestrigen Begegnung. Das ist Einhandsegeln in seiner schönsten (inneren) Form, ein zu sich selbst kommen im wahrsten Sinn des Wortes.

Der Folgetag in Marstal droht aufgrund der 6 nicht nur angesagten Windstärken zum Hafentag zu werden. Doch die Idee nachmittags noch die gerade mal 9 sm vor dem Wind nach Strynø, der kleinen zu Langeland gehörenden Insel, zu fahren, fasziniert mich vor allem wegen der luxuriösen Möglichkeit, meine neue kleine Arbeitsfock unter Realbedingungen auf der Kreuz testen zu können, ohne in den nächsten Hafen kreuzen zu müssen. Wieviel außerhalb der Landdeckung von Æro wirklich auf der Ostsee los ist, lässt sich unschwer an





der Logge erkennen: vor dem Wind mit zweitem Reff im Groß und der 6 qm kleinen Arbeitsfock läuft Tuulikki selten unter 8 kn. Eine Seemeile vor Strynø kommen dann die Minuten der Wahrheit: Ich nehme die Fock dicht und luvte auf Amwindkurs an, so als müsse ich zurück nach Marstal. Innerhalb von Sekunden sind Tuulikki und ich recht nass, die ersten Eindrücke der neuen Arbeitsfock aufgrund der noch nicht richtig eingestellten Holeyunkte noch etwas verhalten und unklar. Also falle ich zurück auf Vorwindkurs ab, klemme Autopilot an und stelle die Fockholepunkte weiter nach vorne. Danach geht es hoffnungsvoll zum zweiten Mal auf die nasse Kreuz. Nun scheint sich das Konzept zu bestätigen: Tuulikki lässt sich auch in den guten 6 Windstärken in Böen mit dem Großsegel gut kontrollieren, fährt nahezu ohne Ruderdruck schnurgerade und läuft dabei zwischen 5 und 6 Knoten. Ein weiterer großer Vorteil zeigt sich nach der ersten Wende mit diesem Segel: das Dichtholen auf dem neuen Bug geht erheblich leichter als mit der regulären Arbeitsfock, gerade einhand ist dies ein entscheidender Vorteil auf längeren Kreuzstrecken bei viel Wind. Nach diesem kurzen ersten Test falle ich sehr zufrieden auf Vorwindkurs Richtung Strynø ab und genieße dann die Ruhe des absolut stillen dänischen Fleckens Natur.

### **Fazit und Perspektive:**

Nach 21 Tagen, 18 davon auf See und insgesamt 425 sm ist das Experiment „Mehr Ostsee vom Binnenland aus“ sehr geglückt. Die Verteilung der teilweise kleinen Segelzeiten war immer noch sinnvoll, weil das Boot nur einmal auf auf- und abgetakelt werden musste. Gegenüber einem festen Liegeplatz an der Ostsee blieb zwischen Greifswald und dänischer Südsee der „Törncharakter“ erhalten.

Ein Etappentörn scheint mir eine gute Organisationsform für „mehr Ostsee“ zu sein. Über meine eigenen Möglichkeiten im Sinne von „Alleinnutzung“ kommt mir dazu die Idee, ob nicht innerhalb der Shark-Klassenvereinigung ein solches Modell denkbar wäre. Ich könnte mir durchaus vorstellen, meine „Tuulikki“ in der Saison 2017 interessierten Shark-seglern in der Ostsee zur Verfügung zu stellen. Insbesondere könnte damit – wenn auch nicht gleich im ersten Jahr – die Idee eines umfangreicheren Etappentörns mit verschiedenen Crews in fernere Gewässer in greifbare Nähe rücken.

Zusammen mit dem Fahrtensegelobmann würde ich gerne über weitere Konkretisierungen und die praktische Realisierung nachdenken. Deshalb wäre es schön, wenn sich interessierte Sharksegler direkt an mich oder an den Fahrtenobmann wenden, um Möglichkeiten für 2017 auszuloten. Wenn wir es schaffen, als Klassenvereinigung einen gemeinsamen Etappentörn durch die Ostsee auf die Beine zu stellen, könnte das auch ein Anlass für einen Bericht in der „Yacht“ und weitere öffentlichkeitswirksame Aktivitäten für die Shark als Fahrtenboot sein.

*Text und Fotos: Sebastian Schul*

*GER 1293 Tuulikki und Vorschoter auf GER 2000 Kaiser von China*

---

