

26. BHS Regatta 14. – 21. Sept. 2019

Bericht

Die ersten Busmitfahrer erschienen bereits um 0230 am P & R Parkplatz in Gauting. Trotzdem konnten wir erst einige Minuten nach 0300 starten. Weitere Mitfahrer wurden am Candidplatz aufgenommen. Ein Angestellter von Hans Pavle steuerte den Bus.

Unser Busfahrer legte mehr Pausen ein als Hans Pavle im Vorjahr. Wir erreichten Biograd gegen 1445.

Die Regatta-Skipper übernahmen ihre Yachten. Die Wettfahrtleitung richtete sich auf unserer Vereinsyacht LIBERTÁ ein. Manfred Sonnemann war Skipper. Mit an Bord: Seine Frau Christa, Wettfahrtleiter Gotthard Ost mit seiner Frau Maria, unsere Schriftführerin Monika Dachsel und Benjamin Turner mit seiner Freundin Lilian Busse. Monika zog nachts und zum Frühstück auf NEREJA um, weil LIBERTÁ zwar für 10 Personen zugelassen ist, aber in der Praxis nur 6 Schlafplätze bietet.

Auf dem Zielschiff NEREJA war Hellmut Krüger Skipper. Er wurde begleitet von Horst Jakob, Heinz Sieber und Horst Ubert. Die 4 Herren, alle im Seniorenalter, verdienen höchste Anerkennung dafür, dass sie sich bereit erklärten, die Zielschiffaufgaben zu übernehmen. Tag für Tag mussten sie oft stundenlang warten, bis die Regattaflotte schließlich am Zielschiff ankam.

Die erste Skipperbesprechung fand noch am Anreisetag um 1800 statt. Dazu mussten wir auf NEREJA ausweichen, weil auf LIBERTÁ gerade Mechaniker damit beschäftigt waren, die Selbststeueranlage zu reparieren. Der Wettfahrtleiter gab die Segelanweisungen aus, wies auf einzelne Punkte besonders hin und ermahnte alle, den sportlichen Ehrgeiz nicht zu groß werden zu lassen und so vorsichtig zu segeln, dass Verletzungen und Schäden vermieden würden. Die Funkverbindungen wurden erst am Sonntag überprüft. Für Sonntag wurden neben freiem Segeln Startübungen angekündigt.

Reinhard Riedl machte darauf aufmerksam, dass einige Skipper in ihrer Kautionsausfallversicherung das Regattarisiko nicht eingeschlossen hatten. Er regte an, ein Startverfahren mit weniger Risiko einzuführen. Nach ausführlicher Diskussion wollte die Mehrheit der Skipper beim traditionellen Startverfahren bleiben.

Der Abend in Biograd stand zur freien Verfügung. Die Startschiff-Crew nutzte auch in diesem Jahr die Gelegenheit, das für den Abschlussabend ausgewählte Restaurant CARPYMORE zu testen und wir waren auch in diesem Jahr zufrieden.

Sonntag, 15.09.2019 Biograd - Kukuljica

Nach den letzten Einkäufen – in Kroatien ist das auch am Sonntag möglich – liefen wir aus und machten uns auf den Weg nach Norden. Einen Versuch zu segeln gaben wir schnell wieder auf, weil der Wind zu schwach war. Wir hatten zeitweise weniger als 3 kn Fahrt gemacht.

Südlich der Marina Sukosan legten wir eine Startlinie und ließen die Startprozedur 3x ablaufen. Dazu verteilten wir die Aufgaben. Es erwies sich als hilfreich, dass Lilli die letzten 5 Sekunden vor jedem Signal mit lauter und klarer Stimme ansagte.

Zum Üben waren nur OSKAR und QUEBEC erschienen. Einige hatten sich abgemeldet. Zwei erschienen noch, als wir die Boje schon wieder einsammeln mussten, um rechtzeitig zur Pier-Party in Kukuljica zu sein. Die Startübungen waren insbesondere für die gesamte Crew des

Startschiffes sehr nützlich, weil wir so beim ersten Start am Montag schon eine gewisse Routine hatten.

Kukljica bietet einen kleinen, netten Hafen mit WC und Dusche (bei Andrang Wartezeiten). Der Hafen ist allerdings nach SE offen, so dass man bei Yugo trotz dreier Molen dort ziemlich unruhig liegen dürfte. Wir hatten eine ruhige Nacht. Es gibt dort einen gut geeigneten Platz für unsere Pier-Party, zu der PAULANER wieder einmal die beliebten 5l-Fäßchen spendiert hatte. Dort begrüßte unser Vorsitzender Thomas Schuster alle Teilnehmer und gab die Regattawimpel aus. Nach einem Fototermin begaben sich mehrere Crews zum Abendessen in das direkt am Hafen liegende Restoran CIAO CIAO:

Montag, 16.09.2019 – Kukljica – Veli Rat

Nach Windvorhersage sollte gegen 1300 NW mit Stärke 2 einsetzen. Die Entfernung bis Veli Rat beträgt ca. 25 Sm – zu lang für eine Wettfahrt bei wenig Wind. Deshalb wurde der Start bei der Einzelgefahrenstelle Plicina Sajda geplant und folgender Kurs ausgegeben:

Start nördlich der Insel Rivanj bei Einzelgefahrenstelle Plicina Sajda (im PDF nicht dargestellt)

1. Insel Velika Sestrica bleibt an Backbord, d. h. die Insel war zu runden
2. Insel Vrtlac bleibt an Steuerbord
3. Insel Trata bleibt an BB
4. Insel Kamenjak bleibt an BB
5. Durchfahrt zwischen den Inseln Tun Mali und Tun Veli
6. Insel Golac bleibt an BB

Ziel bei Insel Baricevac, d. h. an der Einfahrt zur großen Bucht (Zaljev) Pantera bei Veli Rat.

Das bedeutete, dass erst einmal 13 Sm bis zum Startgebiet unter Motorfahrt absolviert werden mussten. Dort stellte sich heraus, dass der Wind nicht aus NW sondern aus N kam. Deshalb wurde das Startgebiet in die Bucht zwischen den Inseln Rivanj und Idula verlegt und die Einzelgefahrenstelle Plicina Sajda wurde als erste an BB zu rundende Bahnmarke eingefügt. Alle Teilnehmer wurden über K72 informiert. Diese Änderung machte es möglich, die Startlinie so zu legen, dass keine Seite der Linie bevorzugt war. Allerdings konnte die Startlinie erst kurz vor dem Start gelegt werden, so dass die Teilnehmer wenig Zeit hatten, sich auf den Start vorzubereiten.

Nach dem Runden der Insel Sestrica wählten einige einen Kurs nahe an der Insel Sestrunj und erzielten damit offenbar einen taktischen Vorteil.

Die Wettfahrtleitung ankerte mit LIBERTÁ westlich der Insel Vrtlac, die als Bahnmarke an StB zu lassen war, und nahm hier einen Zwischenstand auf. Der Wind hatte nach einer Flautenpause rückgedreht, kam nun aus W und versprach für den Rest der Wettfahrt eine schöne Kreuz.

Zu früh gefreut!!! Die Flotte geriet bei den kleinen Inseln Trata und Kamenjak noch einmal in ein Windloch. Strom trieb einige Boote nahe an die Felsen, so dass sie die Maschine benutzen mussten. Außerdem zeichnete sich nun ab, dass die Flotte es nicht mehr schaffen konnte, vor Einbruch der Dunkelheit die Marina Veli Rat zu erreichen, wenn wir die Wettfahrt bis zum vorgesehenen Ziel fortgesetzt hätten. Deshalb wurde die Wettfahrt nun abgebrochen

und die Wettfahrtleitung kündigte an, den an der Insel Vrtlac aufgenommenen Zwischenstand als Endergebnis zu werten. Damit waren einige Skipper nicht einverstanden. Sie meinten, die Wettfahrt dürfe nicht gewertet werden, weil es vorher nicht angekündigt war, dass ein Zwischenstand als Endergebnis gewertet werden könne. Der Wettfahrtleiter vertrat die Ansicht, dass es einerseits wünschenswert sei, für die Vereinsmeisterschaft möglichst viele Wettfahrten zu werten und dass außerdem die Wertung an der Insel Vrtlac als Endergebnis zu einer sportlich fairen Wertung führen würde. Nach ausführlicher Diskussion bei der Skipperbesprechung am nächsten Morgen stimmten die Skipper mit 8:5 Stimmen für die Wertung.

Der Ort Veli Rat hat sich in den vergangenen 20 Jahren stark verändert. Damals gab es in den Buchten nicht einmal Muring Bojen. Yachten mit geringem Tiefgang konnten in der Bucht südlich von Veli Rat ankern. In den Sommermonaten wird das Wasser dort so warm, dass die Luft im ankernden Schiff nachts kaum noch abkühlt. Heute bietet die Marina mehr als 100 Liegeplätze und so ein Massenbetrieb wirkt erst einmal abschreckend. Damals konnte man zum Einkaufen an der kleinen Betonpier direkt hinter dem Laden kurz festmachen. Heute gibt es gegenüber vom Laden ein kleines Restaurant.

Die gemessen am Ort Veli Rat riesengroße Marina hat für uns allerdings auch einen Vorteil: Die Skipperbesprechung am nächsten Morgen lässt sich besser durchführen, wenn alle Boote nebeneinander an einem Steg liegen und die Skipper nur ein paar Schritte gehen müssen, um zu LIBERTÁ zu kommen. Wenn die Boote ankern oder an Bojen liegen, erfolgt die Kursausgabe nur über Funk. Das kann zu unnötigen Fehlern führen.

Dienstag, 17.09.2019 Veli Rat - Iž

Für heute war schwacher S angesagt und der direkte Kurs nach Iž hatte gut 17 Sm. Also waren wieder rund 13 Sm Motorfahrt angesagt, um ins Startgebiet zu kommen. Wir legten die Startlinie für den heute auszusegelnden Knut Reynartz Pokal nordwestlich der kleinen Insel Beli (NW von Iž) und ließen die Flotte nach S auf folgenden Kurs starten:

Start bei der Einzelgafahrenstelle NW der Insel Beli (in der NAVIONICS Karte als VELI bezeichnet)

1. Insel Mrtovnjak bleibt an BB
2. Insel Srdinji bleibt an StB
3. An der Nordspitze der Insel Iž Zwischenzeitnahme

Ziel westlich der Insel Rutnjak vor dem Hafen des Ortes Iž.

Bis zur Zwischenstandsaufnahme hatten die Boote gute Windverhältnisse. Danach in der Passage zwischen den Inseln Iž und Ugljan gerieten alle Boote in Flautenlöcher und starke Windrichtungswechsel. Nils Ubert kam damit am besten zurecht und gewann den Knut Reynartz Pokal. Das wurde am Abend im Restaurant LANTERNA gebührend gefeiert. Monika hatte das Lokal – es war von früheren Besuchen bekannt – ausgewählt und dort für uns die Plätze reserviert (so wie sie in allen Häfen auch die Liegeplätze reserviert hatte). Die Wirtin vom LANTERNA freute sich darüber, dass ihr Restaurant uns so gut gefallen hatte, dass wir es in diesem Jahr wieder ausgewählt hatten. Die Tatsache, dass wir in Iž dieses gut geeignete Lokal fanden, aber für Mittwoch in Sali kein entsprechendes, hatte dazu geführt, dass wir den Knut Reynartz Pokal wie im Vorjahr auch diesmal am Dienstag aussegelten.

Mittwoch, 18.09.2019 Iž Veli - Sali

Die Wettervorhersage hatte NE3 mit stärkeren Böen vorhergesagt. Die auf dem Kurs herrschenden Windverhältnisse kann man im Hafen von Iž nicht gut beurteilen, weil der Ort von gut 100m hohen Bergen eingeschlossen ist.

Die Wettfahrtleitung gab folgenden Kurs aus:

1. Start zwischen den Inseln Skoljic und Tomesnjak
2. Insel Veli Skolj bleibt an StB
3. Insel Bisage bleibt an StB
4. Aufnahme des Durchgangs in einem Tor zwischen Nordtonne und LIBERTA zwischen den Inseln Tukoscak und Mrtonjak
5. Insel Tukoscak bleibt an StB
6. Insel Bisage bleibt an StB
7. Ziel vor der Hafeneinfahrt von Sali

Im Startgebiet stellte sich heraus, dass wir statt NE3 tatsächlich SE2 hatten. Deshalb änderte die Wettfahrtleitung den Kurs. Der Start fand nun zwischen den Inseln Tomesnjak und Mrtovnjak statt und erste Bahnmarke war der Lt auf der kleinen Insel Balabra Mala. Auch die Stelle zur Aufnahme einer Zwischenwertung wurde an diese Änderung angepasst: LIBERTÁ ankerte nun nördlich der kleinen Insel Skolj Veli. Die Flotte kam allerdings nicht bis dorthin. Der Wind wurde so schwach, dass die Wettfahrt gegen 1530 ohne Wertung abgebrochen wurde. Ein Protest wegen Wegerechtsverletzung wurde deshalb nicht verhandelt.

In Sali war der Hafen so überfüllt, dass die beiden Boote, die als letzte in den Hafen kamen, an der Außenmole längsseits im Päckchen anlegen mussten. Nils Ubert und seine Crew meldeten sich ab und umrundeten in einer Nachtfahrt die rund 25 Sm lange Insel Dugi-Otok.

Der Wettfahrtleiter führte die Crew der LIBERTÁ in die Konoba KOD SIPE, die etwas abseits vom Hafen liegt und überwiegend von Einheimischen besucht wird. Es gab eine der Jahreszeit entsprechend eingeschränkte Speisekarte, wir wurden freundlich bedient und der empfohlene Fisch war von bester Qualität.

Die Lärmbelästigung im Hafen, die so legendär sein soll, dass sie auf Internetportalen beanstandet wird, hielt sich in dieser Nacht in Grenzen. Es gab nachts ein wenig Regen, der uns zwang, die Luken zu schließen.

Donnerstag, 19.09.2019 Sali - Žut

Wieder war NE angesagt. Hier in Sali konnte der Wettfahrtleiter sich bei einem Gang bis zur Landspitze an der Hafeneinfahrt einen Eindruck vom Wind im vorgesehenen Startbereich verschaffen. Es blies tatsächlich mit NE3. Aber bis zum Start drehte der Wind auf E. Das zwang uns, die schon gelegte Startboje wieder aufzunehmen und sie etwa 250 m weiter nordöstlich erneut zu legen. Der Ankerplatz für LIBERTÁ lässt sich an dieser Stelle kaum ändern, weil die zum Ankern geeignete 12 - Meter Flachstelle nur eine sehr geringe Ausdehnung hat.

Für Donnerstag wurde folgender Kurs ausgegeben:

1. Start vor der Hafeneinfahrt von Sali
2. Insel Mrtonjak bleibt an BB
3. Insel Tukoscak bleibt an BB
4. Insel Lavdara Mali bleibt an BB
5. Einzelgefahrene stelle Plic Balabra bleibt an StB
6. Zwischenstandaufnahme zwischen den Inseln Kurba Mala und Brusnjak
7. Insel Maslinjak bleibt an BB
8. Insel Scitna bleibt an BB
9. Insel Maslinjak bleibt an BB
10. Ziel östlich der kleinen Insel Hrid Did (hrid bedeutet KLIPPE)

Die Winddrehung auf E vor dem Start führte dazu, dass die erste Bahnmarke, die Insel Mrtonjak, mit einem Anlieger erreicht werden konnte. Es ist zwar wünschenswert, den ersten Bahnschenkel so zu legen, dass die Boote kreuzen müssen, aber das war an dieser Stelle und bei dem herrschenden Wind nicht machbar.

Nach dem Start konnte auch die Crew der LIBERTÁ für knapp eine Stunde Segelvergnügen genießen, ehe wir an der Zwischenaufnahme wieder die Boje auslegen und ankern mussten. Anschließend nutzten wir den schönen Ankerplatz für eine angenehme Brotzeitpause. Dann gab es noch eine Stunde Segeln bei sehr gutem NE, ehe wir am Steg der Marina Žut fest machten.

Es gab einen Protest, weil ein Skipper meinte, mehrere Boote hätten den Kurs nicht korrekt abgesegelt. Der Protestierende zog seinen Protest zurück, nachdem ihm klar geworden war, dass er die Angaben zum Kurs nicht richtig verstanden hatte.

Freitag, 22.09.2019 Zut - Biograd

Erstmals gab es in dieser Woche richtig guten Wind: NE5 mit 6er Böen. Wir gaben folgenden Kurs aus:

1. Start bei Hrid Did
2. Insel Gangarol bleibt an StB
3. Insel Bisaga Mala Bleibt an BB
4. Insel Bikarijica bleibt an BB
5. Insel Blitvica bleibt an BB
6. Insel Runjava Kotula bleibt an BB
7. Ziel westlich der Insel Sveta Katarina

Außerdem kündigte der Wettfahrtsleiter an, mit LIBERTÁ zwischen der Flachstelle westlich der kleinen Insel Babuljas Mali und der Einzelgefahrene stelle östlich dieser Insel ein Tor einzurichten, an dem der Zwischenstand aufgenommen werden sollte. Diese Zwischenstandsaufnahme kam nicht zustande, weil LIBERTÁ den vorgesehenen Ankerplatz erst erreichte, als die führenden Boote schon durch waren.

Vor dem Start meldete QUEBEC sich ab. Diese Entscheidung verdient ganz besonderen Respekt. Denn die im Regattasegeln wenig erfahrene Skipperin ließ sich nicht durch falschen Ehrgeiz in ein Risiko treiben, welches sie als zu hoch einschätzte. Sie traf eine klare Entscheidung gegen die Teilnahme an dieser Wettfahrt.

Auf ROMEO brach kurz vor dem Start die Leine, mit der ein Block für die Großschot an der Baumnock befestigt ist. Der Schaden konnte behoben werden und ROMEO startete mit großem Abstand hinter dem Feld. Dieser Einsatz lohnte sich. ROMEO konnte mit einem 4. Platz in der letzten Wettfahrt den 2. Platz in der Gesamtwertung verteidigen.

Es gab in dieser letzten Wettfahrt einen Protest, der aber nicht verhandelt werden musste, weil beide beteiligten Boote die Wettfahrt aufgaben.

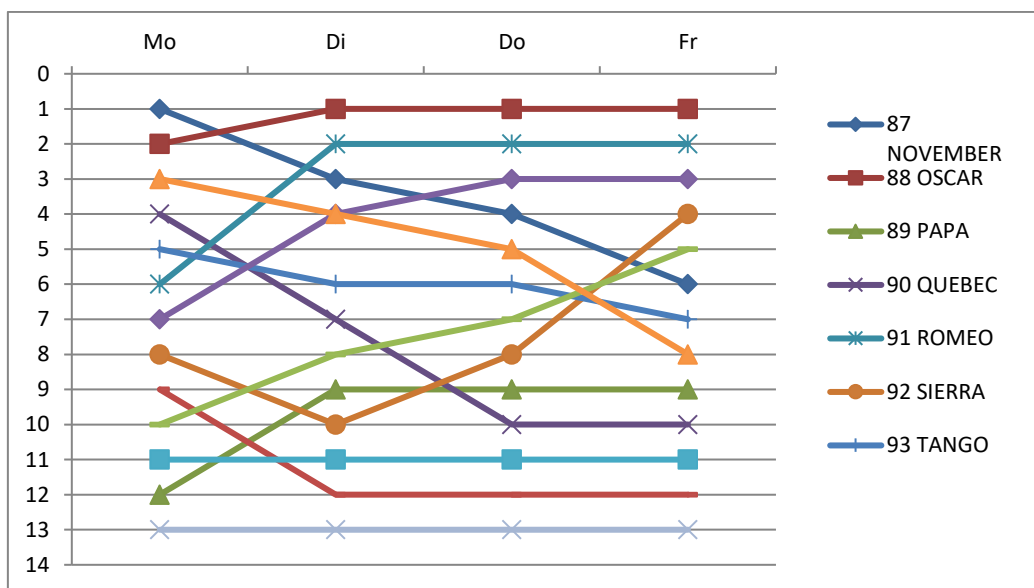
Im Verlauf der Wettfahrt ließ der Wind nach, drehte auf NW und dann zurück auf NE. Nils Ubert mit der OSCAR erreichte das Ziel um 14.36 Uhr, das letzte Boot um 15.56. Das reichte für die Teilnehmer gerade eben, um im Hafen den Rückgabe-Check durchführen zu können und sich für den Abend mit gemeinsamem Abendessen und Siegerehrung (Beginn 1900) fertig zu machen.

Wir begaben uns ins Restaurant CARPYMORE. Nachdem alle gesättigt und zufrieden waren, führte der Wettfahrleiter die Siegerehrung durch und unser Vorsitzender Thomas Schuster sprach zum Abschluss noch einen Toast auf den neuen Vereinsmeister Nils Ubert und auf seine Crew aus. Einige wenige feierten noch bis nach Mitternacht.

Ein Blick auf den Verlauf der Wettfahrten zeigt:

Nachdem Stefan Dohna (87 NOVEMBER) die erste Wettfahrt gewann, konnte Nils Ubert (88 OSCAR) alle weiteren Wettfahrten für sich entscheiden und wurde mit nur 5 Punkten aus 4 Wettfahrten Vereinsmeister. Zweiter wurde Michael Thunig auf ROMEO mit 16 Punkten vor Reinhard Riedl auf Whiskey mit nur einem weiteren Punkt Rückstand.

Verlauf der Platzierungen von der 1. Wettfahrt bis zum Endstand



Das Diagramm zeigt beispielsweise, dass VICTOR sich vom 10. Platz am Montag auf den 5. Platz in der Gesamtwertung am Freitag verbesserte.

Nach Abschluss der 4 gewerteten Wettfahrten ergab sich folgender Endstand:

Platz	Skipper	Boots-Name	Nr.	Punkte	
1.	Nils Ubert	OSCAR	88	5	
2.	Michael Thunig	ROMEO	91	16	
3.	Reinhard Riedl	WHISKEY	96	17	
4.	Dieter Kenkenberg	SIERRA	92	24	2
5.	Thomas Schuster	VICTOR	95	24	3
6.	Stefan Dohna	NOVEMBER	87	26	
7.	Peter Metz	TANGO	93	27	
8.	Maximilian Maiwald	YANKEE	98	28	
9.	Andreas Raith	PAPA	89	37	
10.	Sabine Weisgerber	QUEBEC	90	39	4
11.	Michael Edelmann	XRAY	97	39	5
12.	Tristan Daude	UNIFORM	94	39	6
13.	Bertold Kühnert	KIKI	1	49	

Fazit:

1. Alle Skipper sollten bei zukünftigen Veranstaltungen rechtzeitig auf die verschiedenen Möglichkeiten, sich zu versichern, hingewiesen werden.
2. Alle Rudergänger verhielten sich in diesem Jahr bei den Starts so diszipliniert, dass dabei keine Wegerechtsverletzungen beanstandet wurden.
3. LIBERTÁ hatte mit Benni und Lilli zwei ganz junge Crewmitglieder an Bord, die mit ihrem Einsatz, ihrer Kraft und ihrem Wissen ganz wesentlich dazu beitrugen, dass das gesamte Unternehmen gelang. Hoffentlich im nächsten Jahr wieder!
4. Wir liefen mit Veli Rat einen Ort an, den viele Vereinsmitglieder zum ersten Mal kennen lernten.
5. Die Entfernung von Biograd nach Veli Rat beträgt aber auf kürzester Route 34 Sm. Unsere ELAN 350K schaffen das bei Bora mit beispielsweise 5 Windstärken in 4 Stunden. Aber nicht bei dem Wind, den wir dann tatsächlich hatten! Dafür war der am Montag ausgegebene Kurs ganz offenbar zu lang.
6. Wir müssen uns grundsätzlich überlegen, ob wir Orte, die von Biograd so weit entfernt sind, in unsere Planungen aufnehmen oder nicht, ob wir also relativ lange Motorfahrten in Kauf nehmen wollen oder nicht.
7. Die Wettfahrtleitung muss noch besser als bisher planen, wie Bahnverkürzungen vorgenommen werden können, wenn der Wind uns im Stich lässt.
8. In den kroatischen Küstengewässern gibt es nur sehr wenige Plätze, die zum Legen einer Startlinie geeignet sind. Wir können zwar die Boje mit einer langen Leine auch in tiefem Wasser legen (nur der Mann, der hinterher das Ankergewicht hoch ziehen muss, ist nicht begeistert – Benni hat diese Aufgabe aber klaglos übernommen). Mit 60m Ankerkette auf LIBERTÁ sind wir aber bei jedem Start darauf angewiesen, eine Flachstelle zu finden, die nicht tiefer als 20m sein darf. Solche Stellen sind an den meisten kroatischen Küsten sehr rar. Eine zusätzliche Ankerleine an der Kette könnte

- uns mehr Freiheitsgrade geben. Aber das zum Auf- und Abbauen der Startlinie notwendige Ankern wäre dann mit noch mehr Aufwand verbunden.
9. Die Wettfahrtregeln schreiben in Regel 26 vor: „Die Zeitgebung erfolgt durch die optischen Signale. Das Ausbleiben eines Schallsignals ist nicht zu beachten.“ Wir sollten darüber nachdenken, ob wir diese Regel für unsere Vereinsmeisterschaft beibehalten wollen. In der Praxis sieht es doch so aus, dass das Einholen der BHS-Flagge bei NULL bei weitem nicht so sicher zu beobachten ist – zumal in einer eventuell hektischen Vorstartphase – wie das Schallsignal, das auch über Funk übertragen werden kann.
 10. Warum kam LIBERTÁ nicht rechtzeitig zu dem bei der letzten Wettfahrt vorgesehenen Tor? Das bei Windstärke 5 notwendige Reffen des Großsegels erwies sich bei der auf LIBERTÁ vorhandenen Reffleinrichtung mit Refflein, die sich gegenseitig beklemmen, als so mühsam und zeitaufwändig, dass 4 erfahrene Segler das Manöver abbrachen, nachdem das schlagende Großsegel einen zweiten Mastrutscher zerbrochen hatte. Wie soll das funktionieren, wenn es mal richtig bläst? Der Schifferrat sollte sich ernsthafte Gedanken über Änderungen der Reffleinrichtung (kein Durchschleifen am Vorliek) machen und alle Mastrutscher durch solche mit einer ausreichenden Qualität ersetzen lassen.
 11. Die Tatsache, dass die Schoten von CodeZero, Fock und Groß im Cockpit beidseits auf jeweils einer Winsch bedient werden müssen, machte „wilde“ Hilfskonstruktionen notwendig und erscheint bei viel Wind als sicherheitsrelevanter Mangel.
 12. Die von einer weiteren Firma dazu gecharterte KIKI erwies sich als vollkommen chancenlos. Dies lag daran, dass sie ein Großsegel hatte, welches offensichtlich kleiner war, als die der anderen 12 Boote, und außerdem war das Unterwasserschiff der KIKI großflächig mit Muscheln und Algen bewachsen. Skipper Bertold Kühnert und seine Crew zeigten angesichts dieser gravierenden Mängel einen bewundernswerten Humor.
 13. Wenn bei einem Protest, an dem zwei Boote beteiligt sind, und wenn die Skipper der beiden Boote Tatsachenbehauptungen aufstellen, die sich gegenseitig widersprechen, und wenn das Schiedsgericht sich außerdem nur auf diese Aussagen stützen kann, weil keine Beweise (Video) oder unabhängige Zeugen vorhanden sind, dann muss das Schiedsgericht sich nach Uli Finckh eine Meinung darüber bilden, welche Behauptungen als glaubwürdiger erscheinen. Ein Schiedsspruch, der so zustande kommt, führt mit großer Wahrscheinlichkeit dazu, dass das unterlegene Boot den Schiedsspruch als falsch und ungerecht ansehen wird. Dennoch muss es diesen Spruch aber sportlich fair hinnehmen. Denn jeder Teilnehmer an einer Sportveranstaltung weiß, dass auch Schiedsgerichte irren können. Trotzdem müssen deren Entscheidungen akzeptiert werden. Für das Boot, das von einer fehlerhaften Entscheidung betroffen wird, ist so etwas bitter. Trotzdem sollte jeder den Humor bewahren.

Gotthard Ost, Wettfahrleiter

Auf Initiative von Lilian Busse entstand ein Entwurf für eine BHS Hymne. Mehrere Crews dichteten jeweils eine Strophe nach der Melodie und dem Rhythmus von „Hamborger Veermaster“. Das Lied wurde am Abschlussabend uraufgeführt.

BHS-Hymne – 1. Entwurf

Melodie nach „Hamborger Veermaster“

Wenn in den Kornaten die Bora steif weht – to my hoh-da, to my hoh-da
Unser Segler sich schön auf die Seite legt – to my hoh-da, hoh-da, ho!

Refrain:

Fahr', Mannschaft, fahr'
Mit uns'rer Libertá –
Hier leben wir uns're Träume aus,
Das Meer ist unser zweit's Zuhause.

Wir sind in Kroatien zur Wettfahrt hier – auf der Tango, auf der Tango
Wir haben viel Durst, darum trinken wir Bier auf der Tango, Tango, oh!

Refrain:

Fahr', Mannschaft, fahr'
Mit uns'rer Libertá –
Hier leben wir uns're Träume aus,
Das Meer ist unser zweit's Zuhause.

Die Crew der Libertá ist nun bereit – fünf Minuten, fünf Minuten
Die Wettkämpfer ziehen hoch das Segelkleid – vier Minuten bis zum Start!

Refrain:

Fahr', Mannschaft, fahr'
Mit uns'rer Libertá –
Hier leben wir uns're Träume aus,
Das Meer ist unser zweit's Zuhause.

Die Papa fällt, es tönt lang das Horn – eine Minute, eine Minute
Und alle Schiffe drängen nach vorn – ahoi, volle Fahrt voraus!

Refrain:

Fahr', Mannschaft, fahr'
Mit uns'rer Libertá –
Hier leben wir uns're Träume aus,
Das Meer ist unser zweit's Zuhause.

De Becher voll Gin, den Blick nach vorn – to my hoh-dah, to my hoh-da
de Quebec's Crew stürmt durch Murters Morn – to my hoh-dah, hoh-da ho!

Kurs der LIBERTA während der Vereinsmeisterschaft 2019

