

Nach zwei interessanten und abwechslungsreichen Jahren auf dem Startschiff, der 17.5 m-Yacht „Sea Angel“, sollte es dieses Jahr im Mai für mich wieder richtig zur Sache gehen. So heuerte ich beim stellvertretenden Wettfahrtleiter Martin auf seiner Hanse 400 „Elise“ an. Wir waren schon einmal 2006 mit der „Special One“ Zweiter in unserer Startgruppe geworden, doch diese Yacht hat inzwischen aufgrund ausgelutschter Segelgarderobe und schlechter Yardstick-Zahl keine Chance mehr, sich im vorderen Feld zu platzieren. Mit mir auf der „Elise“ segeln noch Hermann, Eric und Carsten; alle waren schon bei der Hessenregatta dabei.

9. Mai: Übernahme, Verholen und Training (SW-W 3)

Während ein Teil der Crew zum Einkaufen fährt, machen wir Bastelstunde: Wir haben zwar einen Blister gemietet, aber der Vercharterer hat keinen passenden Bugbeschlag dazu. „Den hat der Eigner sich gespart“ (naja). Um den Blister dennoch vor das Vorstag zu bekommen, knüpft Skipper Martin ein Makramée, um daran die Talje für den Blister-Hals anzuschlagen. Außerdem wechseln wir aufgrund der Wetteraussichten die Selbstwendefock gegen eine Genua.

Am frühen Nachmittag beginnt das Training zwischen Heiligenhafen und Burgtiefe. Wir schlagen probeweise die auf 100% gereffte Genua zwischen den Wanten an und sind überrascht, wie viel Höhe die „Elise“ damit läuft: Wir erreichen 25 Grad am Wind bei guter Geschwindigkeit, wobei man dem Windinstrument auch nicht immer glauben kann, wie sich später herausstellt.

Den Abend beschließen wir in der „Tonne 21“, wo wir erwartungsgemäß jede Menge Bekannte treffen. Unter anderem sitzen Claus Gerold und Thomas Kreher mit Crew der „Stella di Mare“ am Nebentisch; sie werden am Ende Vierte in ihrer Startgruppe.

10. Mai: Burgtiefe – Gedser (W-NW 3-4)

Bei gleißendem Sonnenschein starten die fünf Gruppen am Morgen in die 18. Hessenregatta. Wir kommen unter Genua recht gut über die Linie. Schon vor der Südostspitze Fehmarns, Staberhuk, gehen die Spis nach oben – fast schon traditionell auf dieser Etappe. Wir merken schnell, dass wir mit unserem Blister nicht mit der Spi-Fraktion mithalten können, die deutlich tiefer laufen kann als wir. So erreichen wir die Zieltonne vor Gedser nur als Elfte unserer Startgruppe, aber aufgrund des tollen Wetters mit bester Stimmung. Endlich hat nach vielen grauen Wintermonaten die Segelsaison wieder begonnen!



11. Mai: Gedser – Stubbeköbing (N 3-4, z.T. schwachwindig)

Aufgrund der Insolvenz des Yachthafens Klintholm wird dieses Jahr Stubbeköbing im Grønsund angelaufen. Die Glücklichen sind diesmal die, die unter Land geblieben sind. Dort steht der Wind durch, während sich weiter draußen während des Schlages Flautenlöcher auftun, in denen nicht nur wir für längere Zeit herumdümpeln. Da nutzen weder Segeltrimm noch Leekrängung. Dass man Wind kommen sehen kann, merken wir an der näher rückenden Windkante, die von Land her auf uns zurückt: Innerhalb von Minuten briest es wieder auf gute 3 Bft. auf. So erreichen wir das Zielschiff sogar noch als Vierte unserer Gruppe.

Der Hafenmeister hat sich ordentlich angestrengt und Stromkabel verlegt, einen großen Grill vorbereitet und einen Trompeter für die abendliche Flaggenparade engagiert. Man liegt in Fünferpäckchen nebeneinander. Demgegenüber scheint der Ort noch im Winterschlaf zu liegen: Nur ein paar Jugendliche donnern mit dröhnenden Auspuffrohren immer rund ums Quadrat.



12. Mai: Stubbeköbing- Warnemünde (NE 3, z.T. schwachwindig)

Der Start läuft heute ganz prima: Wir pirschen uns auf Backbordbug unter Großsegel an die „Sea Angel“ heran, um direkt nach dem Startsignal den Blister aus der Tüte zu holen und loszudüsen. Die Spi-Fraktion kann die nächste Zwangstonne bereits anlegen, während wir höher fahren müssen – aber dafür mit mehr Speed. Eigentlich sieht alles ganz gut für uns aus, bis der Wind auf unserem Kurs wieder zeitweise einschläft und das Feld in einiger Entfernung an uns vorbeizieht. Ein Spezialist rundet zwar die Ecktonne W69 des Verkehrstrennungsgebiets „Kadetrinne“ korrekt, legt dann aber direkten Kurs auf Warnemünde an und durchläuft damit das VTG – zeitweise sogar gegen die allgemeine Verkehrsrichtung. Andere schauen ihm interessiert zu und schließen sich an. Die Übeltäter werden freigesprochen, weil dieses Verhalten nicht als klarer Verstoß in den Regatta-regeln steht... das wird 2010 bestimmt anders sein. Muss man denn alles vorschreiben bzw. verbieten? Fast sieht es so aus. KVR und Co. scheinen nur Vorschläge zu sein.

Wir haben vor Warnemünde, das wir trotz hartem Fight gegen einen Konkurrenten nur als Zehnte erreichen, noch ein Erlebnis der dritten Art: Uns begegnet eine Feierabend-Regatta mit ca. 25 Schiffen auf der Ziellinie, die uns genau entgegen segeln! Nur das cool bleiben der Steuerleute verhindert hier Kollisionen und Schrammen... und alle an Bord haben dabei den Atem angehalten.



Am 13. Mai erleben wir einen wunderbar sonnigen Ruhetag im schönen Warnemünde mit abendlicher „Schuppenfete“, die wir erst nach Mitternacht und reichlich anregenden Getränken verlassen. Eine Seglerin aus einer konkurrierenden Crew hat noch versucht, mich mit Feiglingen und wilden Tänzen für die nächste Etappe außer Gefecht zu setzen, aber ohne Erfolg :-))

14. Mai: Warnemünde – Grömitz (E 3-4, später 5-6)

Der Wind hat weiter recht gedreht und es ist – natürlich – wieder Spi-Wetter. Heute nehmen wir uns vor, nicht zu weit vom Idealkurs wegzusegeln und statt dessen unter Blister hin- und herzuhalten. Hermann auf dem Vorschiff muss schnell feststellen, dass ihm dabei der tänzelnde Blister mit seinen Schoten fast die Knochen bricht... ab da ziehen wir das Leichtwindsegel bei jeder Halse in den Bergesack, klariere alles und setzen ihn dann wieder auf dem anderen Bug. Der Wind frischt auf und zwischenzeitlich lesen wir 9.2 Knoten Speed über Grund ab! Dann plötzlich: Unser Blister weht nach vorne aus und legt sich sanft neben das Schiff ins Wasser. Das Blister-Fall ist gerissen! Es muss wohl irgendwo an der Mastausfädelung gescheuert haben. Wir ziehen das nasse Tuch mit vereinten Kräften an Bord. Wegen des gebrochenen Falls kann kein Blister mehr gesetzt werden. So beenden wir die Etappe ganz am Ende des Feldes unter Genua... dabei hatte der Segeltag wieder so vielversprechend begonnen. Wenigstens hat der Blister nichts abbekommen, wie sich später zeigt.

Später im Hafen frischt der Wind weiter auf. Zwischenzeitlich zeigt die Windex in Böen 8 Bft. Ein Regattateilnehmer treibt vor einer Box in die Steine. Beim Zurücksetzen touchiert er eine einlaufende Yacht. Das Geschrei ist groß... Mancher hat Probleme, seinen vertörnten Spi zu klariere. Unsere Nachbarn am Steg brauchen dazu fast zwei Stunden. Viele tauschen ihre Vorsegel gegen kleinere aus, denn für den letzten Tag ist eine harte Kreuz mit viel Wind angesagt.



15. Mai: Grömitz – Heiligenhafen (E 5-6, See 1.5 m)

Zehn Yachten haben sich vor der letzten Etappe abgemeldet. Die bevorstehende Kreuz zur Tonne Fehmarnsund-Ost bei ordentlich „Hackwelle“ ist zu viel. Die „Sea Angel“ kann keine fest stehende Startlinie auslegen, weil ihr Ankerbeschlag gebrochen ist. Wir starten unter gerefften Segeln wieder mit der innen geschoteten Genua. Endlich ist mal ein Kurs angesagt, der unsere „Elise“ fliegen lässt! Steuermann Martin muss alles geben, um die Yacht auf Kurs zu halten. Sobald sie versucht, unkontrolliert anzuluven, hilft nur noch schnelles Auffieren von Groß oder Traveller. Sobald der Kurs wieder anliegt, wird dichtgeholt. Bis zum „Schwarzen Grund“ laufen wir maximale Höhe. Ich sitze an der Backbord-Genuawinsch und kann mich nicht erinnern, eine Schot jemals so dicht gekurbelt zu haben. Zum Teil gehen wir zu Zweit an die letzten Windungen ran. Jede Wende nervt, weil danach das Ganze von vorn losgeht. Wir holen uns blaue Flecken, die Muskeln brennen. Aber es macht riesig Spaß, das Schiff so schnell laufen zu sehen! Im Schnitt 7.5 Knoten. Bilanz an der Zieltonne: Heute Platz Sieben, insgesamt leider nur Platz 11 (von 13) in unserer Startgruppe.

Nie war ich mit einem Schiff danach so schnell in Heiligenhafen. Wir surfen bei 6 Bft. vor dem Wind, und alle, die Heiligenhafen bei Ost 6 kennen, wissen was uns im Hafen erwartet... die Manöver an der Tanke und in der Box sind haarsträubend. Wir kommen ohne Schäden an, ganz im Gegensatz zu anderen Chartercrews an diesem Tag...

Fazit: Das war eine tolle Woche! Viel Sonne, ordentlich Wind, schöne Erlebnisse, aber nächstes Jahr auf jeden Fall mit Spinnaker an Bord!