

*Ausgezeichnet im Fahrtenwettbewerb der
Kreuzer Abteilung des DSV mit einer
Bronze-Medaille*



Vorbereitung

Nach der Teilnahme einer Lufthansa-Yacht am Baltic Cup 2005 war die Resonanz für eine Teilnahme in 2006 so groß, dass die Charter einer zweiten Yacht erforderlich wurde.

Einige der Interessenten erfüllten zwar die formalen Voraussetzungen (SBF See, SKS), trauten sich eine Schiffsführung jedoch noch nicht zu. Aus diesem Grund kam bereits im Spätsommer 2005 T.S. auf mich zu, ob ich nicht bereit wäre, das zweite Schiff zu führen. Nach mehrmaligem Anfragen fand Ende Oktober ein Treffen fast aller interessierter Segler statt, zu dem ich eingeladen wurde, um meine potenzielle Crew kennen zu lernen. Dort wurde ich überzeugt, auf diesem Törn meine erste Hochsee-Regatta zu segeln. Bereits vier Tage später habe ich die Wünsche hinsichtlich Yacht und Törngestaltung abgefragt, um auf der „Hanseboot“ Ausschau zu halten. Bei einem gemeinsamen Mittagessen die Woche darauf wurde für den Vorschlag von T.S. votiert, eine Etap39s. Besonders schön war für uns die Tatsache, dass wir vor der eigentlichen Regatta noch drei Segeltage zusätzlich zum Segel- und Regatta-Training haben würden. Die gesamte Crew hatte reges Interesse bekundet, das Segeln zu erlernen bzw. vorhandene Fähigkeiten auszubauen.

Zur Vorbereitung auf den Törn hatte ich zu drei Terminen eingeladen, an denen theoretische Grundlagen vermittelt werden sollten:

7.4.06 Navigation (Positionen, Distanzen, Kurse) mit Vorstellung von Steuer- und Peil-Kompass, GPS, UKW-Handy, Sextant. Die für die Regatta ausgewählten Häfen werden in den Seekarten genauer betrachtet, eigene Ziele für die freien Tage davor ziehen wir für unterschiedliche Wetterbedingungen ebenfalls in Betracht; Knoten (Achtknoten, Kreuzknoten, einfacher und doppelter Schotstek) werden geübt.

12.4.06 Segeltheorie mit Form- und Gewichtsstabilität, Windkraft und Vortrieb, Kräftegleichgewichte und Bootstrimm; Knoten (Wiederholung, zudem Webeleinstek, Rundtörn mit 2 Halben Schlägen, Palstek) üben.

20.4.06 Lokale und globale Wettergeschehen, Auswirkung von Zyklonen und deren Fronten, Sinn und Aufnahme von Wetterberichten inkl. Erstellung und Auswertung von Wetterkarten; Knoten (Wiederholung, Stopperstek, lange Trompete, wichtige Knoten hinter dem Rücken oder mit einer Hand) üben.

Am letzten Vorbereitungstreffen am 2.5.06 besprechen wir die persönlichen und allgemeinen Mitbringlisten sowie die sich aus dem Menüplan ergebende Einkaufliste. Gegenseitig Segelbekleidung leihen oder wo günstig eigenes kaufen war bereits Bestandteil unseres regen E-Mail-Verkehrs.

Meine Crew ist sich einig, auf diesem Törn etwas lernen zu wollen. Dementsprechend richten wir unsere Urlaubsgestaltung aus:

Tag 1: Schleswig – Lindaunis

Die Schiffsübernahme erfolgt bei schönster Sonnenflaute anhand sehr umfangreicher Checklisten. Leider erst auf Nachdruck wird auf unsere individuellen Fragen eingegangen, z. B. Vorführung der Verlängerung/Spannvorrichtung für das zweite Vorstag – es funktioniert nicht. Nachbesserung erfolgt zwar prompt, wäre mit Bordmitteln jedoch nicht möglich gewesen.

Frühzeitig werden wir auf den geringen Wasserstand in der Schlei hingewiesen und beim Ablegen bestätigen wir sofort, dass wir Schlickkontakt haben und nur mit sehr viel Schub aus der Box und dem „Hafengelände“ freikommen. Daher lassen wir bei allen Engstellen der Schlei besondere Vorsicht walten und entscheiden uns, erst in der „Großen Breite“ das obligatorische Boje-Über-Bord-Manöver zu üben, mangels Wind leider nur unter Motor. Am Hafen von Lindaunis nutzen wir die Flaute und den Platz, um das Schiff besser kennen zu lernen. Wir legen mehrmals längsseits an der Mole an bevor wir endgültig in die Box gehen.

Tag 2: Lindaunis – Ærøskøbing

Da uns heute vorerst kein Wind beschert sein wird suchen und finden wir ein Alternativprogramm zum durchgehenden Motoren: Einkaufs- und Reparaturstopp in Kappeln, denn Zeisinge sind Mangelware und der Salontisch wackelt in jeder Welle. Erst später am Nachmittag kommen wir dem eigentlichen Urlaubszweck Segeln zeitweilig näher. Beim jedoch bald wieder abnehmenden Wind werden wir von zwei begleitenden Tümmelern erfreut. Das Pärchen schwimmt gute zehn Minuten mit uns mit: Überholen an Backbord, vor dem Bug nach Steuerbord wechseln und sich wieder zurückfallen lassen, um hinter uns Luft zu holen – einen Kringle nach dem anderen.

Tag 3: Ærøskøbing – Søby

Anhand des Wetterberichts planen wir einen langen Schlag um Langeland herum mit Nachtziel Damp. Doch noch lange vor Svendborg-Sund stellt sich der Wind ganz anders ein und wir segeln so langsam, wie es langsamer kaum geht. Doch mit neuem Ziel gewinnen wir Spaß daran, mittels Boots- und Segeltrimm, auch den letzten Hauch Wind in Geschwindigkeit umsetzen. Die Tümmeler überall tragen ihr Übriges dazu bei.

Beim Einlaufen in Faaborg sind wir erstmals nicht allein im Hafen unterwegs und lassen vorsichtshalber alle nachfolgenden Yachten passieren, damit vermeiden wir – zwar langsam aber dafür souverän und sicher – unnötig hektische Motormanöver und liegen überrascht doch schneller als die anderen fest an einem tollen Liegeplatz mit optimaler Grillmöglichkeit.

Zur Dämmerung nutzen wir die Brise und lassen uns in die Nacht treiben. Zwar schaffen wir nur knapp den halben Weg unter Segeln bis nach Søby, dafür gewinnt die Crew alle möglichen Eindrücke einer nicht mehr missen wollenden Nachtfahrt: Leitfeuer, Richtfeuer, Seezeichen und Leuchtturm, Schall, Reflexionen, Sternenhimmel und die Anpassung der menschlichen Sinne an die Nacht.

Beim Anlegen in der sehr engen Boxengasse nutzen wir ganz bewusst den Radeffekt, der uns hier noch mehr hilft, als bisher beim längsseits Anlegen.

Tag 4: Søby – Damp

Mit etwas Wind und viel Ehrgeiz zum Trimmen machen wir uns auf den Weg nach Damp. Schließlich wollen wir nicht zu spät ankommen, denn dort nehmen wir unser letztes Crew-Mitglied Michael an Bord. Die abendliche Eröffnungsveranstaltung mit Meldung auf den künftigen Start-Katamaran lässt uns auf unsere Lufthansa-Kollegen und all die anderen Crews treffen: Ohne es zu wollen ist der Kampfgeist geweckt!

Tag 5: Damp – Ærøskøbing

Als Wachführerin – und um es zu lernen – übernimmt T.S. die Sicherheitseinweisung für M.W. An dieser gibt es kaum etwas zu ergänzen.

Noch nie habe ich auf dem Steg so viele Handys im Einsatz gesehen, es ist halt Muttertag.

Der erste Regatta-Tag bringt endlich Wind. Da wir diesen noch nicht gewohnt sind reduzieren wir schließlich sogar die Segelfläche. Gleich am Start sammeln wir die ersten Regatta-Erfahrungen: Wir weichen einem Fischerfähnchen aus und konzentrieren uns auf die Ziellinie, als unser Schiffsname aus der Quäke schallt und wir zu einem Strafkreis wegen Frühstart aufgefordert werden. Vollkreis mit Wende und Halse beim ersten Mal Wind? Da der Kreis nicht für sofort gefordert ist können wir alle Manöver in Ruhe besprechen und sie dann mit Lob der Regattaleitung ausführen.

Kurz vor der Zieldurchfahrt müssen wir direkt vor uns miterleben, wie ausgerechnet die andere Lufthansa-Yacht zu dicht am Zielboot vorbeizieht, als eine Schot unklar und die Genua back kommt. Der Schreck sitzt auch bei uns tief, doch die Kollision bleibt ohne ernstesten Personenschaden.

Im Hafen erfahren wir, dass eben dieses Fischerfähnchen die Startboje war und nicht die Sperrgebiets-Tonne, die bei der Skipper-Besprechung erwähnt wurde. Die letztjährigen Regatta-Teilnehmer wussten dies, wir lernen es lachend beim Anlegebier.

Tag 6: Ærøskøbing – Assens

Wieder einmal herrscht Schwachwind, doch genau das ist unser Vorteil, denn den erforderlichen Trimm können wir inzwischen! Belohnt werden wir mit Platz 5 bei immerhin sieben Aufgaben. Zudem können wir unterwegs die Ruhe nutzen, um mit dem Sextanten zu „spielen“ und die Navigation mittels Höhenwinkel zu üben.

Tag 7: Assens – Dyvig

Nicht lange nach der Hafenausfahrt kommen wir in Nebel. Abseits des Fahrwassers lassen wir gut Ausschau haltend zwei Yachten im Kielwasser zurück. Die Sichtweite beträgt nur wenige Schiffslängen. Als sich der Nebel später hebt stellen wir erschreckend fest, dass sich das gesamte Regattafeld in unmittelbarer Nähe befindet – ohne dass wir was davon mitbekommen haben. Das nächste Mal würden wir lieber im Hafen bleiben.

Sportlich spannend wird es heute einmal beim Foto-Finish mit zwei anderen Yachten um Platz 3. Uns ist klar, dass wir mit unserer Ente die langsamste Yacht haben, doch noch sind wir vor ihnen – bis zur Siegerehrung, da bleiben uns nur Platz 5 und das Lob der anderen für exzellentes Segeln mit einem solchen Schiff.

Tag 8: Dyvig – Sønderborg

Kurz nach dem Start verpassen wir einen Winddreher und fallen ans Ende zurück. Bei abnehmendem Wind können wir jedoch wieder aufholen und aufgrund unseres geringeren Tiefgangs schließlich dichter unter Land bleiben und somit direkter auf das Ziel zuhalten. Damit verteidigen wir unsere Position im Regattafeld gegenüber den offensichtlich schnelleren aber tiefergehenden Yachten bis ins Ziel.

Tag 9: Sønderborg – Damp

Nervenkitzel für einige beim Öffnen der Päckchen, denn wie es üblich ist legen die inneren Yachten zuerst ab. Aber mit Ruhe gelingt alles reibungslos. Bei dem für uns stärksten Wind fahren wir alle Manöver souverän und können auf die Sekunde die Startlinie überfahren. Leider kommt für unsere Taktik

der erwartete Winddreher viel zu früh und wir müssen auf die Kreuz. Am Wind merkten wir den fehlenden Lateralplan und das dafür höhere Gewicht. Heute sind wir ohne Chance und fallen immer weiter zurück. Auf dem langen Schlag nach Süden kommen wir ganz langsam der zuletzt gestarteten Mumm 36 näher. Doch als die genaue Zielposition durchgegeben wird und wir etwas anluven müssen hat sich das Rennen für uns entschieden. Wir können nicht wie die Mumm an den Schoten zu ziehen. Wir müssen über Stag gehen. Da spüren wir endgültig den Unterschied zwischen Regatta-Ziege und „aufgeschäumter Ente“. Doch da wir auch bei Böen mit bis zu 7 Bft. wieder nicht aufgegeben haben nehmen wir die Rote Laterne gern entgegen. Die Wetterberichte für den nächsten Tag sind widersprüchlich, daher entscheiden wir uns dazu, erst am nächsten Morgen, dafür aber zeitig, ausgeschlafen und vor allem bei Tageslicht in die Schlei einzulaufen.

Tag 10: Damp – Schleswig

Auch mit nur zwei Mann ist das frühe Ablegen kein Thema mehr. Es hat sich ausgezahlt, den ganzen Törn über alle Manöver im Vorfeld mit der gesamten Crew zu besprechen.

Nahe der Küste bei ablandigem Wind und aufgehender Sonne dahinrauschend werden wir erst so richtig wach, als wir uns von dem Schwimmbagger freihalten müssen, der manövrierbehindert aus dem Marinehafen ausläuft. Unter Motor geht es dann in die stärker strömende Schlei. Mit zusätzlichen Anlegern in Kappeln und Brodersby sowie dem Rückwärts-an-der-Boje-festmachen runden wir unsere Erfahrungen ab. Da der Wasserstand in der Schlei gegenüber dem Törnbeginn weiter abgenommen hat stimmen wir mit dem Vercharterer ab, dass wir deshalb und wegen der starker Böen im Wikinghafen festmachen. Es wäre ärgerlich, ausgerechnet beim letzten Anleger im Schlick vor dem Renz-Steg zu verhungern oder gar noch Schaden am Schiff zu verursachen. Bei dem selbst im Hafen sehr böigen Wind können wir den Bug nicht im Wind halten und gehen schließlich mit dem Heck voran in die Box. Nun haben wir auch so ziemlich alle Anlegevarianten durchexerziert.