

Vereinsregatten – Die etwas andere Herausforderung

von Jan Bruns



Alle Fotos von Manuel Thiessen



Nach einem Jahr Coronapause hatte unser Verein für den 28. September 2021 seine jährliche Rumpf-Regatta angesetzt. Eine Yardstick-Regatta, wie sie viele von euch sicher kennen. In Ermangelung von homogenen Bootsklassen versucht dann die Regattaleitung nach bestem Wissen und Gewissen vergleichsweise gleichwertige Boote zu einer gerechten Klasse zusammenzufassen. Dies gelingt natürlich mal gut, mal weniger gut und ist stark abhängig von der Teilnehmerzahl. Bei uns auf dem Wattenmeer nimmt leider die Zahl der aktiven Regattasegler kontinuierlich ab. Regatten, die vor zehn Jahren noch um die hundert Boote an den Start brachten, haben jetzt noch gut die Hälfte oder weniger an Meldungen. Ein Phänomen, das leider auf viele Seeregatten zutrifft. Um so wichtiger ist es, so viel Vereinsmitglieder und Segelbegeisterte wie möglich zur Teilnahme zu motivieren.

Soviel zu den allgemeinen Schwierigkeiten eine Vereinsregatta im hohen Norden zu organisieren. Dies sollte aber auch nicht das Thema meines Beitrages sein. Ich möchte hier von einem tollen Tag auf See berichten und einer Regatta, bei der sich die Shark gegen ungleiche Gegner bei anspruchsvollen Wetterbedingungen behauptet hat.

Das Regattawochenende begann am Freitagnachmittag mit der Anreise der auswärtigen Teilnehmer. Diese kamen in diesem Jahr vornehmlich von Norderney, aus Horumersiel und aus Kempen. Es kam ein bunt gemischtes Völkchen aus regattabegeisterten Nordseeseglern zusammen. Nach erfolgter Anmeldung gab es ein lockeres und Corona-konformes Get-together am Bierstand. Es gab viel zu erzählen, man hatte sich ja schließlich lange nicht gesehen.

Am Samstagvormittag dann die Steuermannsbesprechung, bei der von der Regattaleitung besonders großer Wert auf safety und Seemannschaft gelegt wurde. Es waren schließlich für diesen Tag nördliche Winde mit 5 bis 6 Beaufort vorhergesagt und erst zwei Tage zuvor war im Seegatt zwischen Langeoog und Baltrum ein Segelboot havariert. Bei der Havarie verlor tragischer Weise ein junger Segler sein Leben.



Geplant sind zwei Starts. Der erste um 14:00 Uhr, der zweite dann, wie gewohnt, 10 Minuten später. Der Kurs ist schon seit Jahrzehnten der gleiche, denn im Watt muss man da segeln, wo Platz ist. Da ist es unmöglich, einen adäquaten Up and Down-Kurs auszulegen. Darum segeln wir hier mehr oder weniger in den Prielten, was quasi identisch ist mit den amtlichen Fahrwassern. Da ist eine Regatta vom Taktischen her mal mehr und mal weniger anspruchsvoll. Was es aber immer zu bedenken gibt, sind Strömung und Tidestand. Wer sich da für die falsche Taktik entscheidet, findet sich schnell am Ende des Feldes wieder. Wie sagt man noch gleich, Revierkenntnisse sind da nicht grundsätzlich von Nachteil.

Na dann man los. Crewbriefing mit Tanno und Christian, meine heutigen Mitsegler. Tanno kenne ich schon seit langem und habe auch vorher schon mit ihm auf seiner X79 die ein oder andere Regatta bestritten und gerade erst das Rolex Fastnet Race auf einer SWAN 38. Da haben wir dann auch den Plan geschmiedet, einmal gemeinsam auf der Shark eine Regatta zu segeln. Christian habe ich hingegen erst am Vorabend besser kennengelernt. Er wollte ursprünglich mit seiner Familiencrew auf einem 16er Jollenkreuzer an der Regatta teilnehmen. Hat sich dann aber angesichts der gemeldeten Windprognosen gegen einen Start entschieden und durch Tannos Vermittlung dann bei uns angeheuert. Beiden Mitsiegeln gemeinsam ist, sie kommen aus dem gleichen Verein, haben einen enormen Erfahrungsschatz im Regattasegeln auf der Nordsee und sind noch nie auf einer Shark gesegelt. Das sollte sich heute ändern.

Nach kurzer Einweisung in die Gegebenheiten auf der Lalone, so heißt meine Shark, dann die große Frage mit welchem Vorsegel soll denn nun gestartet werden. Da es zu diesem Zeitpunkt noch recht moderat war und keine großen Wellen von Land aus zu sehen waren entschlossen wir uns für die Genua I.

Die Shark wurde für die zu erwartenden Bedingungen klariert. Alles was nicht niet- und nagelfest war, kam von Bord bzw. wurde so gestaut, dass es sich nicht selbständig machen konnte. Spi-Geschirr auslegen und klarieren, Genua III unter Deck vorbereitet, Spisack im Niedergang aufgehängt und der Kurs zur Sicherheit im Plotter verewigt.

⚓ Vorsegelwechsel vor dem Start





Um eben vor eins dann Leinen los und mit vollem Groß und mit Motorunterstützung in Richtung Startlinie. Unsere Fahrrinne hat eine NW-Ausrichtung, das heißt bei den herrschenden Bedingungen mehr oder weniger gegenan. Es kam, wie es kommen musste. Der Wind nahm zusehends zu und uns wurde schnell klar, dass die Entscheidung für die Genua I wohl etwas zu optimistisch war und wir wechselten unterwegs dann gleich auf die Genua III. Das klappte wie am Schnürchen und wir waren noch rechtzeitig am Start, um noch einen Anlauf auf die Startlinie fahren zu können.

Aufgrund der Strömungsverhältnisse haben wir uns dann für einen Start im Norden der Startlinie am Pinend entschieden. Wie irgendwie alle, die hier schon einmal die Regatta gesegelt sind und um die Strömung wussten. Das führte dazu, dass es ein bisschen eng wurde dort oben.

Deshalb sind wir die Sache etwas defensiver angegangen und waren so nicht als eine der Ersten auf der Linie, aber dafür in Luv über dem Feld, konnten mit freiem Wind und dem nötigen Schrick in den Schoten schnell Boden gut machen und waren schließlich als Erste an der Wendemarke Richtung Langeoog. Hier nun die kleine taktische Herausforderung des Tages: Wie weit auf die Platte fahren, um dem Strom aus dem Weg zu gehen, aber auch noch Meter in Richtung nächster Wendemarke zu machen und dabei nicht vergessen zu gucken, was die Anderen denn so machen.

Mit gut einem Meter Tiefgang ist die Shark bestens für das Segeln im Watt geeignet. Die beiden anderen Boote an der Spitze hatten mehr Tiefgang und liefen auch mehr Höhe. Aber noch konnten wir unsere Spitzenposition halten. Dann kam ein unerwarteter Winddreher, mit dem es dann möglich war, die Tonne anzuliegen. Das hat die „Cheerio“, eine Sunlight 30, mit unserem 1. Vorsitzenden am Ruder als Erstes bemerkt und konnte so ihren Vorteil,



⚓ Mann, sind die groß!



dass sie deutlich mehr Höhe läuft als wir, direkt umsetzen und sich an die Spitze des Feldes setzen und so die Wendemarke als Erste runden. Dann folgte ein Am Wind Kurs in östliche Richtung, mit etwas offeneren Segeln, was uns dann wieder aufkommen ließ. Der nächst Kurs dann vom Osten Langeoogs in Richtung Ansteuerungstonne Baltrum sollte dann ein langer Spigang werden. So war es geplant. Doch dann drehte der Wind abermals und der Kurs wurde zu spitz für den Spi. Mit der Genua III hatten wir aber keine Chance gegen die größeren Boote mit deutlich mehr Segelfläche. Also was tun?

⚓ Hoch mit dem UPS



Von einem schönen Leichtwind Törn einige Tage zuvor, lag noch das Universal Purpose Sail kurz UPS von Raudaschl gepackt und einsatzbereit unter Deck. Der Bugsprit war noch montiert und es musste lediglich die Rollanlage angebracht werden. Da der Wind auf gute fünf abgenommen hatte war die Entscheidung getroffen, der UPS wird nach runden der Tonnen gesetzt. Christian befestigte die Rollanlage am Bugsprit und Tanno holte den UPS an Deck und befestigte die bereits ausgelegten Spi-Schoten daran.

Rum um die Tonne. Die „Cheerio“ war mit ausreffen beschäftigt und wir hatten das UPS als „Wurst“ gesetzt, das Boot auf Kurs gebracht und dann nur kurz an der Schot gezogen und das UPS entfaltet sich. Ab ging die wilde Fahrt! Kurz danach drehte sich Tanno zu mir um und meinte mit einem breiten Grinsen: „Der mach wohl nen bisschen Wind!“. Für einen kurzen Augenblick kam ich mir vor wie auf einem Ocean Racer, volles Groß, Genua III und UPS. Alles stand und war gut händelbar. Dann aber doch die Genua weggenommen und uns voll auf den UPS konzentriert, denn der zerterte ganz ordentlich an den Schoten und dem Rigg. Wir mussten uns trotz des recht einfachen Kurses (AWA 70 bis 110 Grad) voll auf das konzentrieren, was wir da tun. Denn seien wir mal ehrlich, für diese Bedingungen ist ein UPS eigentlich nicht gedacht. Ich hätte ihn auch nicht gesetzt, wenn ich nicht schon im letzten Jahr unter ähnlichen Bedingungen den UPS gesegelt hätte und das heutige Wellenbild nicht passend gewesen wäre.

So aber war die Shark in ihrem Element. Ordentlich Wind und lose Schoten, läuft! Schnell wurde der Abstand zum Feld größer und wir gingen als erstes Boot um die Wendemarke, Ansteuerung Baltrum und wieder auf Kurs Richtung Ziel. Kurz vor der Tonne den UPS einrollern und bergen, die Rollanlage blieb angeschlagen, man weiß ja nie. Es folgte ein Am-Wind-Kurs in Richtung Bensorsieler Fahrwasser. Da wir nun den Strom mit uns hatten reichte die Genua III als Vorsegel aus, um ordentlich Fahrt zu machen. Der Wechsel auf die Genua I hätte uns zu viel Zeit gekostet.



Auf dem Weg zur Wendemarke A17 kamen dann wie erwartet, die beiden Boote mit einem Yardstick um die 90 auf und haben uns schließlich auch überholt. Auf dem Weg ins Ziel haben wir dann noch einmal den UPS setzen können, und somit den Abstand nicht zu groß werden zu lassen. Für den Zieleinlauf musste der UPS aber leider wieder geborgen werden, da der Kurs immer spitzer wurde. Wir gingen als drittes Boot über die Linie und waren darüber total happy, denn in unserer Klasse der Kielboote waren wir als kleinstes Boot „First Ship Home“. Zur Belohnung gab es für Crew und Skipper die verdiente Ration Rum und es ging wieder zurück in den Hafen. Am Liegeplatz angekommen erst einmal die Lalone trockenlegen und raus aus dem Ölzeug. Am Ende hatten wir eine Strecke 12,2 Meilen, eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 6,2 Knoten und einen Toppseed von 10,2 Knoten gelogt. Auf der Regatta-Party im Anschluss an die Siegerehrung wurde mit vielen Seglern geklönt und alle samt waren überrascht über das Leistungspotenzial der Shark. Viele hatten zwar schon gehört, dass sie ein schnelles Boot ist, das auch viel Wind abkann, aber live miterlebt hatten sie es bis dato noch nicht.

Am Sonntag dann doch noch ein Hauch von Einheitsklassensegeln, denn wer das Rumfass gewinnen möchte, musste sich mit den anderen Klassengewinnern auf einem Dreieckskurs im Opti messen. Erst wer sich hier bewiesen hatte, durfte das prall gefüllte Rumfass mit nach Hause nehmen. Ich konnte leider aufgrund von familiären Verpflichtungen nicht teilnehmen und muss somit noch auf mein erstes Rumfass warten.

Fazit dieses Wochenendes: Die Teilnahme an Vereinsregatten nach Yardstick bieten eine tolle Möglichkeit Werbung für die Shark zu machen, andere Segler für sie zu begeistern und gleichzeitig wird die örtliche Regattaszene belebt. Denn nur wenn es genügend Teilnehmende Crews gibt, dann finden auch weiterhin auch in nicht ganz so optimalen Revieren Regatten statt und motivieren so andere Crews doch mal mit ihren Booten teilzunehmen.

Tanno und Christian zumindest freuen sich schon auf die nächste Gelegenheit mit der Shark zu segeln!

Zum Abschluss sei noch kurz erwähnt, dass der UPS bei solchen Bedingungen nur gesegelt werden sollte, wenn die Crew, der Bugspriet, die Fallen und Schoten für solche Bedingungen geeignet sind. Bitte nicht den schon beschriebenen IKEA-Bugspriet ausprobieren, das dürfte von wenig Erfolg gekürt sein!



Regattakurs

