

ASV 100 Ostsee-Challenge – Jubiläumsregatta um die Ostsee mit der J-125 „needles and pins“

Was für ein großartiger Plan! Über 650 Meilen sollte es einmal um die Ostsee gehen. Naja, zumindest einmal um einen gefühlt ziemlich großen Teil der Ostsee.

Geladen hatte der Kieler ASV, der mit diesem potentiellen Offshore-Klassiker in spe sein 100-jähriges Jubiläum begehen wollte. Und schließlich gibt es für einen offshore-orientierten Verein wie den ASV kaum etwas Passenderes, als eine solche Regatta auszurichten. Da die Aktivitas bereits etliche Erfahrung mit der Ausrichtung von Regatten hat (und mit der Ausrichtung von Festen sowieso), konnte also eigentlich nichts mehr schiefgehen. Es sammelten sich also allerhand bekannte Namen auf der Meldeliste, darunter auch die needles and pins, die für einige Nächte mein nasses Heim werden sollte.

Geplant war eine Wertung in zwei Klassen – alle Schiffe sollten gemeinsam aus Kiel starten, Bornholm an Backbord umrunden und weiter an Kopenhagen vorbei durch den Sund fahren. Dort war geplant die Flotte zu teilen: Die großen Schiffe sollten noch um Læsø segeln, während die kleinen direkt um Seeland zurück durch den Großen Belt nach Kiel fahren sollten. Dass alle Theorie grau ist und Pläne nicht immer so aufgehen wie gedacht, sollte sich später noch bewahrheiten, doch vorerst war ein schöner, anspruchsvoller Kurs durch die westliche Ostsee abgesteckt.

Da große Teile unserer Crew ab Donnerstag wieder beruflich gefordert waren, beschlossen wir, die needles and pins durch Verwendung des alten, etwas kleineren Großsegels, Kürzung des Gennakerbaumes und Verkleinerung der Mannschaft unter die Ratinggrenze von 555 sec/sm in die kleine Gruppe mit der kurzen Bahn zu drücken. So konnten wir damit rechnen, schon Mittwochnacht wieder in Kiel einzulaufen.

Die weiteren Vorbereitungen waren schnell erledigt: einstauen, kleine Reparaturen, proviantieren mit Trockenfutter, um der spartanischen Küchenzeile auf n+p Rechnung zu tragen. Wir sammelten uns schließlich zusammen mit den anderen Crews am Steg des ASV. Bei der abendlichen Farewell-Party war die Stimmung wie zu erwarten gut. Selbst als am nächsten Morgen auf der Steuermannsbesprechung die aktuellen Vorhersagen der Wetterfuchse bekanntgemacht wurden, änderte sich das nicht. Hier lag die gute Laune allerdings eher daran, wie die Wettfahrtleitung mit launigen Worten die Situation beschrieb. Die Faktenlage bot allenfalls Gelegenheit für Galgenhumor. Nach einer Kreuz bei gutem Wind aus der Förde und Richtung Fehmarn sollte uns der Wind recht bald verlassen. Es wurde uns zwar in Aussicht gestellt, ab und an ein bisschen Wind zu finden, dieser sollte jedoch im Paket mit Regen kommen. Fazit des Wetterbriefings: Es wird sehr flau, außer es regnet – dann besteht auch Chance auf Wind.

Mit diesen nicht übermäßig rosigen Aussichten gingen wir also an den Start. Pünktlich um 1630 am Sonntag fiel der Startschuß vor dem Clubhaus an der Innenförde. Nach einem zugegebenermaßen unverdient guten Start war Ortskenntnis gefragt, um den besten Weg aus der Förde zu finden. Unter Berücksichtigung der Windverhältnisse der Abdeckung der restlichen Flotte zu entgehen, bescherte uns eine spannende Reise aus der Förde. Es zeigte sich, dass wir uns gegenüber den vergleichbaren Yachten gut behaupten konnten. Klar, dass die Hexe kurz nach dem Startschuss in Lee an der

gesamten Flotte vorbeistiefelte und uneinholbar in Richtung Laboe verschwand. Klar auch, dass wir gegenüber den kleineren Booten vorne lagen – interessant waren für uns die anderen Yachten nahe der Klassengrenze von 555 Punkten. In der Flotte der Vereinsyachten wie Haspa, Walross IV, Aquis Granus und natürlich dem gastgebenden Peter von Danzig konnten wir gut mitspielen. Spannend, auch wenn von den vorgenannten leider nur der Peter in unserer Klasse segelte.

Für Motivation war also gesorgt, als wir vor Stein den Schwenk übers Flach nach Osten machten und Fehmarn anlagen. Ein Dreher auf östliche Richtungen bescherte uns eine weitere Kreuz, die die Flotte bis weit in die Hohwachter Bucht verteilte. Ein großer Teil der Flotte geriet zumindest zeitweise außer Sicht, erst vor Fehmarn kamen wieder die meisten zusammen. Noch immer waren wir zusammen mit Haspa, Walross, Aquis Granus und SchoKaKola unterwegs.

Die einbrechende Nacht bescherte uns dann unstete Winde aus fast allen Richtungen. Das ganze spielte sich ohne Regen ab, und so (im Einklang mit der Wetterprognose) auch reichlich flau. Nach unzähligen Segelwechseln irgendwo zwischen leichter Genua und tiefem Gennaker hungerten wir uns mühsam Richtung Ost. Die Reise wurde immer langsamer; hatten wir den Montagmorgen noch vor Gedser erlebt (langsam genug!), standen wir zu Einbruch der Dunkelheit erst vor Rügen. Die gute Nachricht betraf den für uns zwar nicht wertungs-, aber doch motivationsrelevanten Teil der Flotte, die 50- bis 55-Füßer. Offensichtlich hatten sie beim Topfschlagen in der Flaute weniger Glück gehabt als wir und hatten nicht genug Wind, um wieder auf uns aufzukommen. Erst vor Rügen kamen nun von achtern Segel in Sicht, ohne aber deutlich aufholen zu können. Wir konzentrierten uns daher auf die SchoKaKola, die einige Meilen voraus wie wir versuchte, das Beste aus den spärlichen Brisenstrichen vor der Küste zu machen. Währenddessen entdeckten wir, dass sich zwei Profilssegmente der Rollanlage voneinander gelöst hatten. Die Verbinderschrauben hatten sich herausgearbeitet, nun rutschte der obere Teil des Profils hoch, wenn man das Genuafall nachsetzte. Notgedrungen versuchten wir eine Reparatur mit reichlich Tape, der allerdings kein sonderlich langes Dasein vergönnt war. Das bedeutete für uns, dass wir nur noch die schon gesetzte schwere Genua fahren konnten. Bei einem Wechsel hätte das Risiko bestanden, das Vorliek an der scharfen Kante zwischen den Segmenten einzureißen.

Mit diesem taktischen Handicap gingen wir in die – wieder mal reichlich flau – Nacht. Erst gegen 0600 kam reichlicher Wind auf, der uns plötzlich mit Geschwindigkeiten von teils über 18kn nach Bornholm trieb. Aber wie das so ist mit schnellen Spigängen, meistens sind sie auch wieder schnell zu Ende, weil eine Bahnmarke, Land oder sonstige Unannehmlichkeiten im Wege stehen. So auch in unserem Fall. Bornholm war zu Ende, wir bereiteten das Gennakerbergen und Anluven nach Norden vor. Während wir, noch unter Gennaker, anfangen, um die Ecke zu biegen, nahm der Wind unter Land deutlich ab. Wir beschlossen also, noch eine schnelle Halse Richtung Südost einzuwerfen, um wieder in den guten Wind zu kommen. Und guten Wind sollten wir bekommen. Nach wenigen hundert Metern hatten wir wieder 20kn Wind. Kurz darauf eine Windkante, kleine Wirbel auf dem Wasser, und schon schlug eine 30-Knoten-Bö, verbunden mit einem kräftigen Dreher, auf unsere arme J-125 ein. Das Boot tat das einzig Logische, fiel um und trieb mit schlagendem Gennaker nach Lee. Um das Boot wieder unter Kontrolle zu bringen, musste der Gennaker runter, dazu wiederum mussten wir die Tackline ausrauschen lassen und das Fall sacken lassen, bis das Segel fast auf dem Wasser lag. Wie kräftig der Wind versuchte, uns das Segel wieder zu entreißen, wird vielleicht deutlich, wenn man sich vor Augen führt, dass es den Takling von der Tackline gerissen hat.

Nach einem lauten und nassen Manöver war der Gennaker endlich wieder unter Deck. Es gelang

uns, die Genua auszurollen. Ein Blick ins Rigg zeigte uns, dass wir mit der zweiten Saling ein kleines Loch ins Groß gestochen hatten, so dass noch ein Großberge, -flick und -setzmanöver fällig wurde.

Nachdem sich schließlich die allgemeine Aufregung gelegt hatte, konnten wir uns endlich wieder aufs Segeln konzentrieren. Die lange überfällige Freiwache wurde in die Koje verwiesen, die andere Hälfte der Crew segelte unsere mittlerweile reichlich nasse Carbon-Höhle um die Insel – teilweise sogar mit weggerollter Genua, nur unter gerefftem Groß. An Bord wurde es extrem ungemütlich. Nicht nur der klitschnasse Gennaker sorgte für eine gewisse Grundfeuchte unter Deck, auch durch den Gennakerbaum fand der ein oder andere Liter seinen Weg ins Boot.

Etwa in der Mitte der Nordseite kam von achtern ein Segel in Sicht. Da sämtliche Fahrtensegler sich verständlicherweise in sichere Häfen begeben hatten, konnte es sich eigentlich nur um einen weiteren Regattateilnehmer handeln. An der Nordwestecke war schon klar, dass es die Bank von Bremen war, die sich da von achtern herankämpfte. Auf dem langen, windigen und äußerst holprigen Amwindstück nach Falsterborev wurden wir schließlich doch überholt. Während der Wind nach Stunden langsam abnahm, fuhren wir einige Meilen hinter der Bank um die Ecke in den Sund ein. Die Bremer gerieten außer Sicht, und wir konzentrierten uns auf den ausnahmsweise mal wieder flauen Spigang nach Norden. So ist es sicher verständlich, dass wir uns durchaus wunderten, als wir von achtern überholt wurden – von einem weißen Boot mit einem großen Bremer Schlüssel im Spi. Dieses dritte Mal, dass wir von der Bank von Bremen überholt wurden, sollte nun aber auch das letzte Mal sein. Aufgrund der Verzögerungen durch die Flaute im ersten Teil des Rennens hatte die Regattaleitung eine Bahnverkürzung beschlossen. Die Bremer, in der „großen“ Gruppe geführt, ließen zwar Læsø aus, mussten aber weiter nach Norden um Seeland herum, während für uns das Gate am Drogden-Fort den Wendepunkt darstellte. Von dort fuhren wir wieder nach Süden Richtung Møn. Die Fahrt dorthin gestaltete sich unspektakulär – mittlere Winde um 12kn, wenig Welle und eigentlich durchaus angenehme Segelbedingungen. Geprägt durch leidvolle Erfahrungen mit Møns Klint als äußerst flaue Gegend hielten wir respektvollen Abstand zu den weißen Kreidefelsen. Zwar hatten wir deutlich schwächere Winde als noch in der Faksebucht, wollten aber auch nicht noch weiter um die Klippen herumfahren. Nach Møn dann wieder der Klassiker: Windkante, deutliche Zunahme und ein 40-Grad-Dreher. Ab jetzt war das Programm klar: Kreuzen bis Kiel. Bei Winden um 20 bis 25kn bolzten wir uns nach Westen. Das Schiff war mittlerweile vollständig zur Tropfsteinhöhle geworden. Alles war nass, flog impertinent der Schwerkraft folgend nach Lee und entsprechend reduziert war der Komfort unter Deck. Besonders deutlich wurde das einem Benutzer der Leekoje (needles and pins hat leider nur zwei Kojen pro Seite), der sich in seiner Freiwache an Deck begab. Irgendetwas hatte ihn geweckt, er war nur nicht mehr sicher, ob es nun das hochschwappende Wasser war, das die Koje durchnäßte, oder die aufschwimmenden Proviantkisten, die von unten gegen die Rohrkoje polterten.

Abgesehen vom gelegentlichen Lenzen, einigen Schauerböen und den so typischen Gewittern über Warnemünde geschah aber wenig Aufregendes. Es war keine Konkurrenz mehr in Sicht, lediglich einige SMS von Land gaben uns eine Vorstellung von unserer Platzierung in der Flotte. Dennoch genossen wir noch einen schönen Abend vor Fehmarn, einen fast romantischen Sonnenuntergang über strahlend grünen Brechern, bevor uns ein letztes Mal die Nacht einholte. Die Fahrt in die Förde war dann ein im positiven Sinne interessanter Abschluss des Rennens. Bei südlichen Winden galt es wie beim Start die günstigste Kreuz nach Kiel zu finden, unter Berücksichtigung von flauen Stellen, unbeleuchteten Kabeltonnen und der unvermeidlichen Berufsschiffahrt in der Enge von

Friedrichsort. Endlich, nach drei Tagen und zehn Stunden gingen wir über die Ziellinie vor dem ASV. Dort wurden wir begrüßt von der Wettfahrtleitung, Mark Schürch und Nico Danzenbächer, die es sich nicht nehmen ließen, uns nicht nur zu zeiten, sondern unsere Leinen anzunehmen und uns mit Bier und Eintopf zu versorgen. Jeder, der schon einmal eine Langstrecke gesegelt ist, weiß, was das wert ist, und wird nachvollziehen können, wie sehr wir das zu schätzen wussten. Es ist diese Art des ASV, Regatten mit diesem netten, persönlichen Umfeld zu organisieren, die die Veranstaltungen an der Kiellinie immer wieder vom Rest abhebt.

So bleibt uns als Fazit nur ein großes Dankeschön an den ASViK für eine großartige, wenn auch von widrigen Winden begleitete Regatta (bitte nochmal machen!). Ein weiteres Dankeschön geht an Uli Münker, der kurzfristig seine Teilnahme absagen musste, und doch nicht zögerte, uns mit seinem Boot spielen zu lassen. Und natürlich dem Kieler ASV noch einmal die herzlichsten Glückwünsche zum 100jährigen Jubiläum – mögen weitere 100 folgen!

Mathias Brückert,
„needles and pins“ – crew