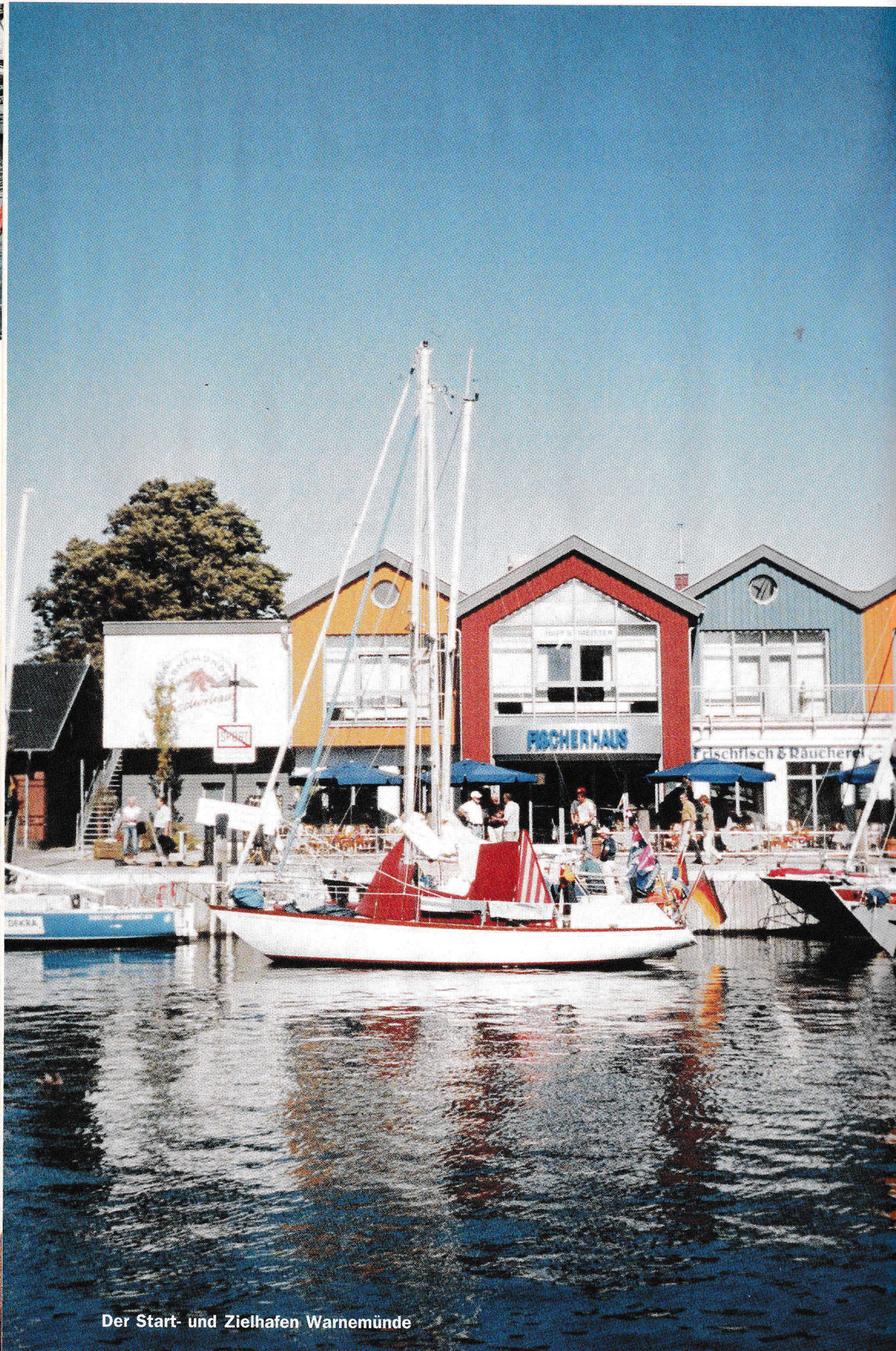


HEUTE S



Keine Frage,
Seit Jahren
Einstieg in
angebote un

Mehr unter mitsu

Der Start- und Zielhafen Warnemünde



Auf der Fahrt von Warnemünde nach Warnemünde

Als Fahrtensegler hat es mich immer schon gereizt, im Rahmen der Warnemünder Woche an der Rund Bornholm Regatta teilzunehmen.

Mit der direkten Gesamtstrecke von 270 Seemeilen bietet sie für uns Ostseesegler einen überaus anspruchsvollen Reiz. Text und Fotos: Tom Stender

Rund Bornholm

Die Vorbereitung: Auf dieser Regatta sollte meine PANGEA III, eine 33 Jahre junge IW 31, zumindest einen guten Eindruck hinterlassen. Daher folgte einem kompletten Unterwasserrefit auch noch eine gründliche „Obenrum-Erfrischung“. Mitte Mai strahlte mein Klassiker endlich im neuen Glanz, unten wie oben.

Mit meiner Crew legte ich das skandinavische Wachsystem fest. Zwei von uns vier wachen jeweils vier Stunden. Einen Monat vor dem Start schienen alle Vorbereitungen umsonst: Der vierte Mann fiel aus. Die Teilnahme drohte zu platzen. In der kurzen Zeit bis zum Start ein neues

Crewmitglied für diese Seeregatta zu finden, schien mir fast aussichtslos. Aber ich hatte Glück. Auf meine Internet-Anzeige im YACHT-Forum, meldete sich Klaas, ein begeisterter Jollen-Regattasegler aus Nordhorn. Wir trafen uns eine Woche vor der Regatta zum „Anschnuppern“ und zur Bewährungsprobe.

Als Training nahmen wir an der beliebten zwang- und meldelosen Mittwochsregatta im Segler Verein Trave e.V., Lübeck, teil. Wir segelten dem Regattafeld der modernen Cruiser und Racer zwar hinterher, aber unsere Bordgemeinschaft schmolz zusammen.

Mit allen Tricks und Trimmmöglichkeiten kitzelten wir aus PANGEA III die größtmögliche Geschwindigkeit heraus. Die Stärke des schlanken Bootes ist der Am-Wind-Kurs. Leider kostet die Rollgenau einige Grad, was auf einer Regatta zuverlässig am Siegereppchen vorbeiführt. Dafür war die restliche Segelgarderobe aber ganz passabel. Klaas erwies sich als Glücksgriff mit seinen Trimmerfahrungen auf Olympiajollen und deren Übertragung auf Dickschiffe. Schnell hatte er noch den Cunningham neu eingeschoren und getrimmt sowie die Genuaschotholepunkte versetzt und neu fixiert. ►



Der beste Platz für Bordfrau Kirstin



Warten auf die Crew

Nach diesem Einstand war Klaas sofort als Trimmer fester Bestandteil der Crew.

Warnemünde: Mit meiner Frau überführte ich die PANGEA III vom Heimathafen Lübeck nach Warnemünde. Dieser sonnenreiche Törn mit achterlichem Wind brachte mich auf den richtigen Geschmack auf die Regatta. Der steigerte sich noch, als vor Warnemünde die verschiedenen Regattafelder in Sicht kamen. Da war richtig was los und wir waren mittendrin. In Warnemünde ging meine Frau von Bord und machte Platz für Christoph, Harald und Klaas, die drei Meilenhungrigen. Gleich beim Einschiffen bemerkte Klaas, dass das Spinnakerfall hinter der Rollgenua angeschlagen war: „So können wir keine Spihalse fahren, das Fall muss getauscht werden.“ Auch das noch. Die Zeit lief, nur noch 14 Stunden bis zum Start. Klaas ging ans Werk und hielt eine halbe Stunde später das angebrochene, unbrauchbar gewordene Fallende in der Hand. Wir

spleißten es mit dem Ersatzfall zusammen und hofften, dass damit dem Regattaerfolg nichts mehr im Wege stand.

Die lockere Atmosphäre in Warnemünde, der sonnige Abend und die Aussicht auf einen leckeren Imbiss mit Umtrunk für die „Rund Bornholm“-Crews steigerten die Vorfreude weiter.

Vor dem Umtrunk kam die Arbeit: Steuermannsbesprechung. Die Bootshalle des Warnemünder Segel Clubs war zum Bersten voll. Die Offiziellen begrüßten das Seglervolk und erklärten: Die Rund Bornholm Regatta wird nach den neuen IMS-Regeln gewertet und unterliegt einigen Änderungen, wie zum Beispiel einer festzulegenden Regatta-Route.

Für uns bedeutete das, Bornholm ist im Uhrzeigersinn zu runden. Desweiteren wurden versetzte Gruppenstarts, ähnlich dem Einzel-Känguru-System festgelegt. Wir kamen in die erste Gruppe und würden uns am nächsten Morgen um 08:30 Uhr auf den Weg machen müssen.

Klaas bemerkte, dass das Spinnakerfall hinter der Rollgenua angeschlagen war:

„So können wir keine Spihalse fahren!“

Anschließend unterrichtete uns der Meteorologe Dr. Reiner Tiesel über das aktuelle Wettergeschehen. Overhead-Satellitenkarten zeigten den bevorstehenden Wetterverlauf deutlich an: Eine klassische West-Hochdrucklage sollte ruhiges „unspektakuläres“ Wetter mit moderaten westlichen Strömungen bringen. Lediglich eine kleine Randstörung mit „einer Isobare“ könnte etwas mehr Thermik verursachen.

Dankbar für dieses Vorhersagen machten wir uns auf in das Festzelt, um den Regattahappen mit Umtrunk zu genießen. Nach einigen – doch mehr als geplanten – Getränken folgte eine ruhige Nacht im Hafen.

Der erste Tag: Um 06:00 Uhr weckte uns Musik aus dem Weltempfänger. Mit einem ausgiebigen Frühstück tankten wir Kraft für die bevorstehende Zeit auf See. Dann wurde es ernst. Hart am Wind überquerten wir als drittes Boot die Startlinie. Mit sportlichen 4 bis 5 Beaufort ging es auf einem Am-Wind-Kurs Richtung Darßer Ort. Unsere Yardstick-Bootsgruppe I blieb über weite Strecken dicht zusammen.

Der rasante Start hatte uns zwar ein gutes Stück nach vorne gebracht, aber mit dem schönen Wind war es bald aus. Nach der Rundung von Darßer riss der bedeckte Himmel auf und der Wind wurde schwächer und schwächer.

Hinter Darß konnten wir aber abfallen, um endlich Kurs auf Hammerodde auf Bornholm anzulegen. Mit dem nun raumen Wind von bis zu 3 Beaufort wurden im Feld die ersten Spinnaker gesetzt. Sofort wurde unser Abstand zur Gruppe größer. Wir zogen nach. Der Spinnaker füllte sich. Mit den moderaten 3 Beaufort von achtern segelten wir in „unserer Gruppe“, zusammen mit einer 28iger

Dehler und einer 30iger Etap in einen Bilderbuch-Sonnenuntergang. Wir bargen das Groß um dem Spinnaker mehr Bewegungsfreiheit zu gönnen. Ich zündete meine Petroleumlaterne an, um im Cockpit ein wenig Licht zu haben. Die Positionslampen unserer Gruppe schwebten wie Glühwürmchen über dem Wasser. Ein fantastischer Nachtstart für unsere Crew, die, außer Co-Skipper Christoph und mir, bisher noch keine Nachtfahrt-Erfahrung hatte.

Zur neuen Erfahrung gehörte leider auch die in alles hineinkriechende Feuchtigkeit des Hochdruckwetters. Schnell war das ganze Schiff nass wie nach einem starken Regenguss. Aber mit reichlich heißem Pfefferminztee aus der Thermoskanne ertrugen wir diesen ungemütlichen Aspekt der Nachtfahrt. Gegen 4:00 Uhr wurde es wieder hell und die vorausgelenden Yachten wurden sichtbar.

Der zweite Tag: Nach der ersten Hundewache hatte ich wie ein Stein geschlafen. Um 08:00 Uhr waren es noch 12 Meilen bis zur nordöstlichen Huk von Hammerodde. Von

Bornholm war allerdings nichts zu sehen. Eine Dunstwalze versteckte die Insel vor uns. Pünktlich zum Frühstück hob sich der Vorhang und die Insel lag im gleißenden Sonnenlicht vor uns.

Mittlerweile rückten die späteren Starter auf. Aus dem Morgendunst achteraus schoben sich die Racer und Cruiser an uns vorbei. In Schleichfahrt näherten wir uns der ersten Meldestelle. Als wir Hammerodde rechtweisend 180 Grad peilten, benachrichtigten wir die Regattaleitung per Handy.

Wie geahnt, folgte der „Wind“ dem Inselverlauf und drehte auf Nord. Daher nahmen wir den Spinnaker auf den anderen Bug. Um die Mittagszeit passierten wir die Insel recht dicht in einem größeren Regattafeld. Der Ausblick auf die Insel war herrlich. Kleine Häfen wechselten mit sauberen Stränden, alles erschien im freundlichen Sonnenschein zum Greifen nahe und einladend. Aber wir segeln Regatta, wollen also nicht faul im Hafen liegen und auch nicht zum Baden gehen. Nein, wir nutzen die Leesituation, um zu kochen und lassen die Maschine eine Stunde im Leerlauf laufen, um die Batterien zu laden.

Der Wind brist weiter auf. Wir setzten wieder den Spinnaker. Sofort springt das Log auf über 7 Knoten. In Lee zog die GATSBY mit einem mächtigen Spinnaker an uns vorbei. An der nächsten Huk kam sie kräftig ins Geigen. Wir waren gewarnt. Also schnell unseren Spinnaker weg, denn da hinten kachelte es! Wir luvten nach der Huk an und rauschten unter Genua und Groß mit satten 7 Knoten in Richtung Dueodde, der Südhuk von Bornholm und damit zur zweiten Meldestelle. Nach der Handymeldung bei der Regattaleitung war Bergfest. Leider fiel es für uns aus. Von der Luvseite Bornholms mussten wir ordentliche Wellen aus dem Bornholmsgatt abreiten und zwei Crewmitglieder litten unter Seekrankheit. Opfergaben wurden reichlich dargebracht ...

Langsam musste eine Entscheidung getroffen werden, wie wir taktisch klug zurücksegeln wollten. Nach der Vorhersage von DP07 auf Kanal 66 drehte der Wind von Nordwest auf Südwest. Der Großteil des Feldes kreuzte Bornholm luvseitig Richtung Südschweden auf. ▶



Dehler

Kron Yachten GmbH
in 24 376 Kappeln
Tel. 0 46 42 - 964 960
Fax 0 46 42 - 964 962
www.kronyacht.de

schnell – sicher – wertvoll

www.desig.de
ihr internethafen



Blue Yachting
www.blue-yachting.de 1989

BÉNÉTEAU

Tel. 0421 - 6398754 Fax 0421 - 6398755
Bremen - Lesum ulrich.schuerg@t-online.de

www.windsteueranlagen.de
Hanseboot Halle 1 OG · Stand 24



Viel Sonne, aber wenig Wind. Das sollte sich jedoch bald ändern



Sicher ist sicher: Vor der zweiten Nacht zurrten wir die Rettungsinsel ordentlich fest

Das wollten wir uns aber nicht antun, zumal die Hälfte der Crew ziemlich bleich um die Nase war. Wir vertrauten daher auf den für später vorhergesagten Südwest. Also segelten wir nach Süden, Richtung Swinemünde in Polen. Hinter dem Adlergrund wollten wir dann eine Wende machen und an der Küste wieder hoch nach Hiddensee segeln. Leider war die Entscheidung, von Bornholm auf Südkurs zu gehen, falsch. Aber wir ertrugen den weiter wehenden Nordwest mit kollektiver Fassung. Statt dicht an der Küste hochzusegeln, kreuzten wir in der dieser Nacht wieder fast auf Nordkurs, Bornholm entgenen.

Der dritte Tag: In der Nacht zuvor hatte ich eine Doppelwache übernehmen müssen. Ziemlich gerädert wachte ich um 08.00 Uhr auf. Ein Blick durch das Kajütfenster machte mich hellwach. Wir waren mitten in einem Schifffahrtsweg! Gerade fuhr ein roter Tanker etwa drei Kabellängen an uns vorbei. Als ich leichenblass aus dem Niedergang lugte, befand Christoph, der Co-Skipper, jetzt die Wende einzuleiten, raus aus der Schifffahrtsstraße, um endlich in die „richtige“ Richtung zu segeln. Nach dem Frühstück war mal wieder Ladezeit, eine Stunde Maschinenlauf – weil kaum Krängung – um die Batterien zu laden. Spätestens jetzt

war absolut klar, dass wir uns tatsächlich falsch entschieden hatten: Vom Regattafeld war seit dem gestrigen Abend nichts mehr zu sehen, von Rügen beziehungsweise Hiddensee ebenso wenig und der Südwest stellte sich auch nicht ein. Stattdessen drehte der Wind aus westlichen Sektoren also gegenan. Mittags frischte es endlich auf und wir konnten nach der Wende flott in die Tromper Wende segeln.

Nun galt es, Richtung Hiddensee aufzukreuzen. Leider hielt der Wind nicht durch und ließ uns nach zwei Stunden verhungern. Zum Trost kochte ich für uns ein leckeres Currygericht. Mit vollen Mägen kreuzten wir bei leichtem Südwest Richtung Dornbusch/Hiddensee, den wir in den frühen Abendstunden queren hatten.

Nur noch ein „Windwunder“ konnte uns jetzt in der regulären Regattazeit – bis zum nächsten Mittag – nach Warnemünde bringen. Der Luftdruck stieg. Zu Beginn meiner 20-Uhr-Wache machten wir noch einen Schlag raus, um dann einen Anlieger zu haben. Bereits um 21:00 Uhr lag das erste Reff im Groß. Trat da ein Wunder, auf das ich gehofft hatte, nun endlich ein? Um 21:30 Uhr war nach meiner Berechnung der Anlieger geschafft. Es folgte die Wende, wobei es im Schiff ordentlich krachte. Der Blick in die Kajüte zeigte die Ursache: Durch die Wende war die Freiwache auf der mittlerweile entstandenen Luvkoje mitsamt dem

Nur noch ein „Windwunder“ konnte uns jetzt in der regulären Regattazeit nach Warnemünde bringen.

gesenkten Salontisch aus der Verzerrung gerutscht und in die gegenüberüberliegende Pantryzeile geknallt. Dieses Missgeschick nahmen wir gelassen in Kauf – der Wind kam ... Wir setzten uns ins Cockpit und jauchzten förmlich über das Geschenk der Götter: einen ordentlichen Westwindnordwest mit etwa 6 Beaufort. Das Boot segelte mit gerefftem Groß und Wasser schaufelnder Genua 7 Knoten auf hartem Am-Wind-Kurs. Wir machten so viel Lage, dass die

Gischt manches Mal bis ins Cockpit geflogen kam. Dazu schickte der zunehmende Mond sein silbriges Licht. War das ein weiteres Geschenk des Himmels, um uns den Weg nach Darßer Ort zu weisen?

Gegen Mitternacht stand bereits eine grobe See, in der das Boot fast bis zum Kielansatz aus den Wellen herausarbeitete, um in das nächste Tal einzuschneiden. Zu meiner Beruhigung stellte ich wieder einmal fest, wie gut die Konstrukteure Sparkman & Stephens gearbeitet haben: Die IW 31 ist ein Schwerwetterschiff mit scharfen Vorsteven und tiefem S-Spant, das die Wellen förmlich aufschneidet, ohne in die Täler zu krachen, wie es viele neue Yachten mit ohrenbetäubendem Knallen und zitterndem Rigg tun.

Der vierte Tag: Mit Highspeed rundeten wir Darßer Ort. In der Morgendämmerung kamen wir zum letzten „Checkpoint“ Rosenort, von dem wir uns telefonisch bei der Regattaleitung melden sollten. Um 05:30 Uhr war es endlich soweit. Man hatte nicht mehr mit uns gerechnet, sondern vermutet, dass wir aufgegeben hätten. Was für ein Tiefschlag zu dieser frühen Stunde! Dem jungen freundlichen Herrn an der Strippe verkündete ich kurz und knapp unseren Ankunftszeitpunkt mit zirka 07:00 Uhr. Auf der Luvseite kam plötzlich eine etwas größere Yacht mit demselben Kurs auf. Ein Regattateilnehmer?

Tatsächlich liefen wir beide bis zur Warnemünder Mole gleich auf, wobei wir die ersten waren, die über die Linie fuhren. Wenigstens ein kleiner Erfolg nach drei Tagen und Nächten non-stop. Vermutlich war es mein morgentlicher Telefon-Gesprächspartner, der unseren Zieleinlauf stoppte und einen Zielschuss abgab.

Wir hatten es geschafft. Doch statt in Siegestaumel auszubrechen, war Seemannschaft angesagt: Maschine an, Segel runter, Hafenanöver. Wie in Trance fuhrn wir in Schleichfahrt auf dem „schlafenden“ Alten Strom. Alles still, keine Welle – ein merkwürdiger Zustand nach diesem Törn.

Die ersten Schritte an Land waren auch für mich mehr als ungewohnt. Gegen 07.30 Uhr stolperten wir in Ölzeug zum Regattabüro, in der Hoffnung, dort „Häppchen mit warmen Getränken“ vorzufinden. Vergeblich. Das Büro war um diese Zeit noch geschlossen. ▶

Bonyachts presents:



Packet craft
360 Express NEU

Eleganz und Kraft, ein perfektes Zusammenspiel von Harmonie und Power, dafür steht die neue Motor-Yacht von Island Packet. Dieses Kraftpaket wurde das erstmalig auf der HISWA 2003 in Europa vorgestellt. Durch den angenehm gestalteten Interior und dem Motorpaket von 2 x 350 PS ist diese Yacht eine gelungene Verbindung von Fahrspaß und Wohlbefinden. Nähere Informationen finden Sie auch auf unserer Homepage www.bonyachts.com oder rufen Sie uns einfach an.



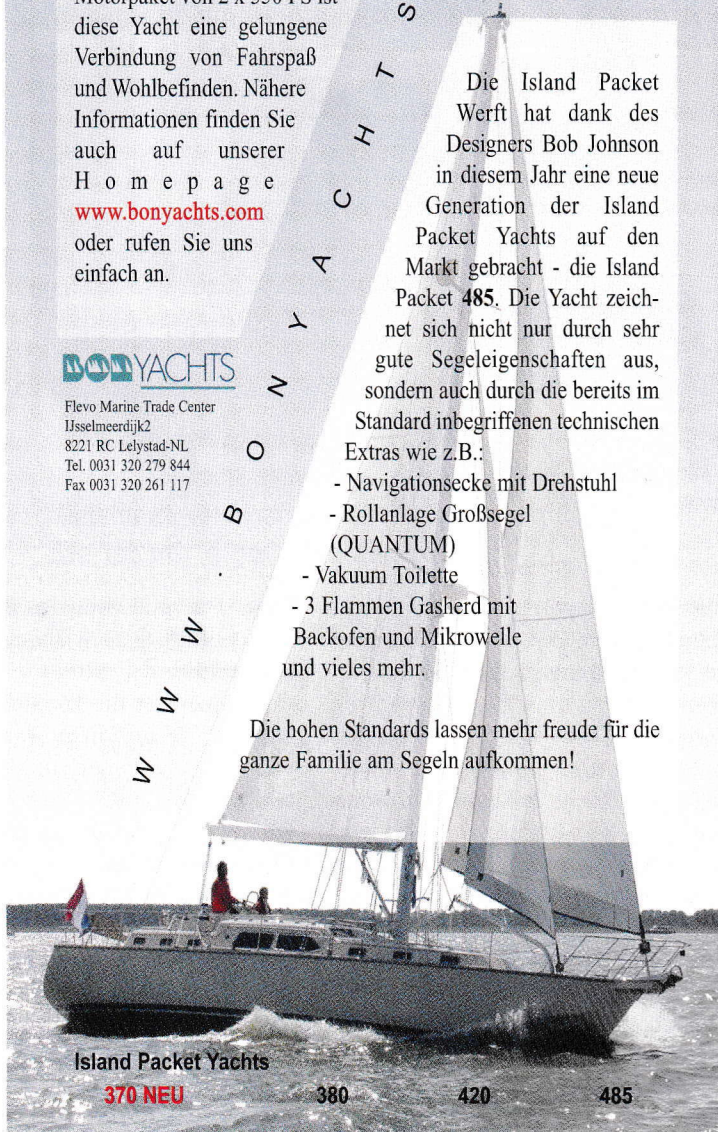
Flevo Marine Trade Center
Hesselmeerdijk2
8221 RC Lelystad-NL
Tel. 0031 320 279 844
Fax 0031 320 261 117



Die Island Packet Werft hat dank des Designers Bob Johnson in diesem Jahr eine neue Generation der Island Packet Yachts auf den Markt gebracht - die Island Packet 485. Die Yacht zeichnet sich nicht nur durch sehr gute Segeleigenschaften aus, sondern auch durch die bereits im Standard inbegriffenen technischen Extras wie z.B.:

- Navigationsecke mit Drehstuhl
- Rollanlage Großsegel (QUANTUM)
- Vakuum Toilette
- 3 Flammen Gasherd mit Backofen und Mikrowelle und vieles mehr.

Die hohen Standards lassen mehr Freude für die ganze Familie am Segeln aufkommen!



Island Packet Yachts

370 NEU

380

420

485



Klaas möchte nur noch eines: Ankommen



Also, keine Begrüßung, keine Häppchen und kein heißes Getränk. Schade, das hätte uns sicherlich sehr gut getan.


Zurück an Bord machten wir uns landfein, gingen von Bord und bestellten in einem Restaurant ein wohl verdientes Sekt-Frühstück. Nach dem ersten Schluck schief ich auf dem Stuhl selig ein.

Abends war die Siegerehrung auf der Seebühne am Teepott. Leider waren die meisten Crews längst wieder auf Heimatkurs oder zum Charterstützpunkt zurückgekehrt.

Die „Rote Laterne“ blieb uns erspart, denn wir kamen auf den vorletzten

Platz. Die SEB II holte den Pokal „First Ship Home“, jedoch außerhalb jeder Konkurrenz.

Gewonnen hat die FÜRCHTE NIX, eine Mumm 36 mit dem Yardstickwert von 86. Zum Vergleich: Unser Yardstickwert ist 109.

Für mich bleibt diese Regatta in bester Erinnerung, denn Crew und Schiff sind wohl behalten zurückgekehrt. Die physischen Strapazen hätten sich mit entsprechendem vorherigen Training stärker begrenzen lassen. Außerdem waren wir überproviantiert. Aber das sind Details, die wir beim nächsten Mal sicher besser machen werden. 



Eckdaten der Fahrt

Regattastrecke über Grund: 354 sm, gesegelte Zeit: 71 Stunden, davon 27 Stunden unter Spinnaker (und alles ohne einen einzigen Regentropfen!)

Geschwindigkeit: Im Schnitt zirka 5 Knoten

Kartenmaterial: Kartensatz 1,2,3; südschwedische Detailkarten, Hafenfürer Dänemark/Deutschland

Weitere Informationen zur Regatta Rund Bornholm finden Sie unter: www.Rund-Bornholm.de

Sicherheitsausrüstung

Vier-Personen-Rettungsinsel, automatische Rettungswesten mit Spraycaps und Notleuchten, UKW-Seefunkanlage, Seenotraketen, Rauchmittel, Überlebenstasche (Grap Bag) mit Notfallmedizin-Ausrüstung, Funkgerät, Garmin GPS, Lot, Sumlog

Das Schiff

Typ: IW 31, gezeichnet von Sparkman & Stephens, Länge 9,60, Breite 2,70, Tiefgang 1,60 Meter, Schwedischer IOR-Werftbau aus dem Jahre 1970, Massiv/Handauflegeverfahren, zwei Hunde/Wachkojen, Längspantry an Backbord, U-Sofa an Steuerbord mit abenkbarem Tisch (Doppelkoje), Toilettenraum, Vorschiffkojen

Weitere Informationen

zum Schiff gibt es auf der offiziellen Internet-Seite unserer schwedischen Freunde: www.IW31.info
Info-Seite der „Adventure“ (PALSTEK 2002) www.Flyingswan.de
IW-Charterseite: www.Ostseeyachting.de