



Susanne – Klaus – Volker – Christian – Günther – Ortwin – Antonio

## **Törnbericht von der Hessenregatta 2012**

### **Die Vorbereitung**

Schon zum Ende der Hessenregatta 2011 stand es fest – die Regatta hatte so viel Spaß gemacht, sie hatte uns allen so viel gegeben, wir hatten uns so gut verstanden, es hatte alles so gut geklappt – das wollten wir wiederholen. Alle wollten auch wieder mitfahren, also war mein Auftrag schnell klar: Anmelden, Schiff suchen und buchen, alles zu organisieren.

Gleich zu Beginn stellte sich die entscheidende Frage: Bequem, viel Komfort, viel Platz für jeden und damit etwas schwerer, etwas behäbiger, etwas langsamer bei Wind unter fünf Bft oder leichter, spritziger und, das entsprechende Können vorausgesetzt, etwas schneller unterwegs sein?

Ein Schiff mit adäquater Regattaausstattung zu finden war gar nicht so leicht. Alle Vercharterer in unmittelbarer Nähe von Fehmarn hatten Ihre schnellen Schiffe auf Jahre hinaus immer an die gleichen Charterer zur Hessenregatta vergeben. Eines dieser begehrten Schiffe zu erhalten, war nicht möglich. Meine Umfrage und meinen Mitseglern ergab dann mehrheitlich – nimm wieder die „Emely“. So schlecht war das Schiff nicht und wir haben es darauf sehr bequem. Außerdem war das Schiff zu dem frühen Buchungszeitpunkt ca. 1.000 Euro günstiger, als bei unserm Törn in 2011.

Etwas später im Jahr ging dann Antonio mit seinem eigenen Schiff auf einen dreimonatigen Törn auf der Ostsee. Er hatte sich in verschiedenen Häfen etwas umgesehen und dann tatsächlich noch ein Schiff gefunden, das regattatauglich ausgerüstet war. Das hätten wir jetzt auch bekommen – nur waren die Rücktrittskosten bei der Bavaria 50 so hoch, dass es bei der „Emely“ blieb. Wir konnten nur hoffen, dass die Schäden aus dem letzten Jahr wie versprochen behoben wurden.

Das Schiff war gefunden, unsere Anmeldung zur Hessenregatta 2012 wurde auch angenommen, es konnte also losgehen. Unserem großen Ziel, um den Hessenpokal

mitzusegeln, stand ein Hindernis im Weg – es müssen von einem Club mindestens drei Yachten teilnehmen, um in die Wertung zu kommen.

Mein Bericht von unserer Teilnahme an der Hessenregatta 2011 hat unter den Mitgliedern des SRCA einiges Interesse geweckt. Dadurch wurde ich ermutigt, einen Aufruf zu starten, um noch zwei weitere Boote für den SRCA starten lassen zu können. Das erste Interesse flaute dann bei Einigen leider relativ schnell ab, andere waren beruflich verhindert – auf jeden Fall saßen bei der anberaumten Vorbesprechung außer Jürgen Vensky und mir nur noch zwei Interessenten im Clubheim – zu wenig, um noch ein oder zwei weitere Schiffe zu bemannen!

Also blieb es bei dem einen Schiff und jeder begann für sich mit der Vorbereitung auf die Wettfahrt. Antonio startete zu einem dreimonatigen Trainingstörn, alle anderen widmeten sich dem Studium einschlägiger Fachliteratur. Denn getreu unserem Motto, für die Hessenregatta 2012 sollte „Jeden Tag ein bisschen besser“ aus unserer Teilnahme in 2011 weiter für uns gelten, wollten wir unsere Plazierungen verbessern.

Zwischenzeitlich wurde dann unser See abgelassen, es war vorbei mit Segeln auf unserem schönen Gewässer, eine Alternative musste her. Susanne und ich fanden sie in Form einer einjährigen Schnuppermitgliedschaft beim GSC 84 Giessen. Wir wurden mit offenen Armen empfangen und bekamen einen schönen Liegeplatz für unsere Jolle. Wir haben einige schöne Stunden auf dem Heuchelheimer See verbracht und sind eine Regatta mitgefahren. **Vielen Dank an „die Giessener“.**

Irgendwann stellte sich dann heraus, dass der GSC 84 zwei Boote am Start der Hessenregatta hat und leider auch keine drei. Daraus wurde dann die Idee geboren, bei der Regattaleitung nachzufragen, ob wir nicht unsere beiden Clubs zusammen melden könnten, so dass wir gemeinsam drei Boote an den Start bringen und damit in die Wertung für den Hessenpokal kommen könnten. Leider war das nicht möglich. Jetzt kam eine andere Idee auf – Susanne und ich haben im GSC eine Schnuppermitgliedschaft für ein Jahr ab September. Das bedeutet, wir sind auch noch im nächsten Mai offizielle Mitglieder des GSC. Unser Boot wurde umgemeldet und startete ab sofort für den GSC, damit waren wir in der Wertung für den Hessenpokal.

Die Rührigkeit des Giessener Segelclubs bescherte uns noch einige schöne Lehrstunden über die Wintermonate. Kurse über Motoren, Wetter, Seemannschaft und Regattasegeln halfen uns, unser Wissen aufzufrischen und die Wintermonate mit der Erweiterung unserer Kenntnisse zu überstehen.



Volker



Klaus



Günther



Susanne



Christian



Antonio



**Ortwin**

Anfang des Jahres erweiterte sich unsere Mannschaft, Günther fragte an, ob er noch mitkommen könnte. Gesagt – getan, unser Mannschaft bestand ab sofort aus Susanne, Klaus, Antonio, Volker, Christian, Günther und mir. Dadurch war es notwendig, die im letzten Jahr herausgearbeitete Rollenverteilung neu festzulegen. Das hatten wir in einem eigenen kleinen Seminar kurz vor der Regatta in unserem Seglerheim festgelegt. Die im Verhältnis zum Vorjahr stark abgespeckte Einkaufsliste wurde an dem Abend ebenfalls erstellt und damit war alles klar zum Ablegen.



**Klaus – Susanne – Ortwin – Günther**



**Günther bei der Vorbesprechung**

### **Freitag, 19.05.2012 – Skipper's Meeting**

Im Clubhaus der Offenbacher Rudergesellschaft Undine fand das obligatorische Skipper's Meeting statt. Susanne, Klaus und ich fuhren hin. Manfred Reinacher und Helmut Indra, unsere Mitstreiter vom Giessener Segelclub, waren auch da. Die Regattaleitung stellte uns wieder gut auf die Regatta ein, Überraschungen gab es nicht. Die Tagesziele waren uns vom letzten Jahr noch gut in Erinnerung. Zum ersten Mal in der Geschichte der Hessenregatta gab es eine Warteliste, mehr als 80 Yachten können die Organisatoren nicht zulassen. Die Warteliste zeugt jedenfalls von der Beliebtheit der Hessenregatta.

### **Freitag, 18. Mai 2012**

Eine gemeinsame Anfahrt war leider nicht möglich. Der Eine musste auf der Heimfahrt in Köln Zwischenstation machen, der Andere kam aus Holland, einer war schon vor Ort, manche konnten schon Freitags und wir erst Samstags anreisen, außerdem wurden wir direkt nach der Regatta in Berlin erwartet, da unser Patensohn Konfirmation feierte.

Ich fragte dann beim Vercharterer nach, ob uns die „Emely“ nicht schon ab Freitags zur Verfügung stehen könnte – im Hinterkopf schwang da mit, dass wir bei einem Bezug am



Freitag am Samstag schon mal einen Übungsschlag segeln könnten. Letztendlich übernachteten dann von Freitag auf Samstag Klaus, Günther und Christian.

### **Samstag, den 19.05.2012**

Volker reiste am frühen Samstag Vormittag an. Susanne und ich trafen am Samstag etwas später am Vormittag ein, nachdem wir am Vorabend unseren ältesten Sohn nach Kiel gefahren hatten und dort übernachteten. Antonio konnte leider erst am frühen Nachmittag am Samstag anreisen.

Da alle von der Einkaufsliste irgend einen Auftrag zum Erledigen hatten, dauerte das Einräumen des Schiffes in Etappen natürlich etwas länger, und der Check-In des Schiffes konnte auf zwingenden Wunsch des Hafenmeisters auch erst am Samstag erledigt werden. Das hatte letztendlich zur Folge, dass ein Probeschlag am Samstag doch nicht mehr möglich war.

Jeder bezog noch sein Kajüte, dann war es schon Zeit, mit dem Auto nach Burgtiefe zu fahren – die Skipperbesprechung wartete. In Burgtiefe stellten wir dann alle Autos auf dem öffentlichen Parkplatz ab, wo sie die ganz Woche über bleiben sollten, dann schnell zum Regattabus die Startnummer und den Regattawimpel abholen. Die Begrüßung und Einweisung durch die Regattaleitung war herzlich und bot keine Überraschung – die erste Etappe sollte am Sonntag von Burgtiefe nach Gedser in Dänemark gehen. Wegen der angesagten schwachen Winde war allerdings vorgesehen, unter Motor bis zur ersten Bahnmarke, der Tonne Staberhuk zu fahren und dort die Tagesetappe zu starten.



**Skippermeeting in Burgtiefe**

Wir besuchten noch die beiden Crews des Giessener Segelclubs, die ihre Charterbasis in Burgtiefe hatten und holten uns einen Wimpel für die Flaggenleine ab. Auch bei den beiden Schiffen hatte die Übernahme problemlos geklappt und die Erwartungen an die nächsten Tage wuchsen.

Das uns schon vom Vorjahr bekannte Restaurant hatte glücklicherweise noch sieben Plätze frei und nach dem Essen ging es zurück nach Großenbrode. Rechtzeitig in die Koje war für die ganze Woche angesagt, da wir jeden Morgen früh raus mussten. Die Hörbereitschaft für die Durchsagen der Regattaleitung stellte morgens um 7.00 Uhr eine Herausforderung dar.

### **Sonntag, den 20.05.2012**

Wir schafften es tatsächlich, rechtzeitig aufzustehen und den Funk abzuhören. Was für ein Glück – Susanne passte auf und bekam mit, dass wegen des entgegen der Vorhersage viel

stärkeren Windes der Regattastart doch vor Burgtiefe stattfand und die Tonne Staberhuk nur als Bahnmarke an Backbord zu umrunden war. Alle Anderen wären doch tatsächlich unter Motor zur Tonne losgefahren, um von dort zu starten.

Frühstücken, noch mal Wetterbericht holen, Startpunkt festlegen, Kurs kontrollieren, Bahnmarken und Ziel in die Karte einzeichnen, Strömungsverlauf ansehen, Rettungsweste und Klamotten bereitlegen, Backschaft durchführen, Schiff innen aufklaren, alle zur Toilette, und immer Hörbereitschaft, falls sich doch noch etwas am Regattaverlauf ändern sollte – bis sieben Leute tatsächlich fertig sind, ist so ein Morgen an einem Regattatag eigentlich immer zu kurz, obwohl viele Dinge schon am Abend vorher erledigt werden können. Zusätzlich wurde beim Auslaufen noch mal das stehende und laufende Gut kontrolliert und das eine oder andere zurechtgelegt.



**Vor der Startlinie vor Burgtiefe**

Ablegen, zur Hafeneinfahrt hinaus, durch den Vorhafen, Schiff außen aufklaren, dann noch die sieben Seemeilen von Großenbrode zur Startlinie vor Burgtiefe zurücklegen und „Motor aus“, mindestens zehn Minuten vor dem Startzeitpunkt für unsere Gruppe: Wir mussten ca. zwei Stunden vor dem Start für unsere Gruppe los. Auf der Strecke zum Start konnten wir endlich die Segel hochziehen und schon mal alles in Fahrt testen. Wir waren positiv überrascht, die dringenden Reparaturen, die uns noch aus dem letzten Jahr bewusst waren, wurden alle erledigt.

Das Gewimmel an der Startlinie war wieder sehr beeindruckend und als wir an der Reihe waren, hat unser Start sehr gut geklappt – wir gingen nur ein paar Sekunden zu spät über die Startlinie.



**Taktik-Diskussion über den weiteren Kurs auf der ersten Etappe**

Unsere Taktik für den Tag lautete: Von der Gruppe absetzen um freien Raum zu haben und dann mit guter Geschwindigkeit zur ersten Bahnmarke. Am Windkurse bei viel Wind mit gerefften Rollsegeln – das ist nicht die große Stärke der „Emely“, aber für die nächsten zwei Tage stand uns genau dies bevor. Bis zur ersten Bahnmarke wählten wir einen Kurs nah unter Land, um uns von dem großen Pulk freizuhalten. Das klappte ganz gut und wir waren schwer beschäftigt mit dem Trimmen der gerefften Rollsegel. Nach der Rundung der Bahnmarke ging es weiter hoch am Wind Richtung Zieltonne vor Gedser. Nach unserem Gefühl lagen wir nicht schlecht, wir waren sehr gespannt auf die Ergebnisliste am Abend.



**Hoch am Wind auf dem Weg nach Gedser**



**Kommen sie näher oder nicht?**

Kurz vor dem Ziel waren wir in Schlagdistanz zu unseren Mitstreitern vom Giessener Segelclub, die in der zweiten Startergruppe gestartete Halberg Rassy 38 mit Skipper Manfred würde das Ziel von uns dreien als erste passieren, kurz danach die Bavaria 40 Vision aus der vierten Startergruppe mit Helmut als Skipper und dann wir aus der fünften Startergruppe mit der Bavaria 50 CR. Ohne ein weiteres Boot zwischen uns ging es in voller Fahrt an der Zieltonne vorbei.



**Nach dem Zieldurchlauf vor Gedser  
Manfred Reinacher und Crew auf der  
Hallberg Rassy 37**



**Helmut Indra und Crew**

Gerade als wir gezeitet hatten, mussten wir noch ein bisschen zaubern. Eine auf Backbordbug aus Luv kommende Yacht hielt voll auf die Zieltonne zu und ließ uns keinen Raum mehr zum Ablaufen. Zugegebenerweise mit Vorfahrt, da wir auf Steuerbordbug unterwegs waren – es hätte aber nicht sein müssen. Wir waren gezwungen, eine Gefahrenhalse zu fahren und gerieten dabei auf das Flach, das durch die Südtonne, die als Zieltonne fungierte, begrenzt war. Zum Glück war das Wasser an der Stelle noch über vier Meter tief, so dass keine Gefahr bestand.





**Helmut Indra und Crew auf der Bavaria 40 Vision**

In Gesellschaft der Giessener Yachten segelten wir noch bis zur Ansteuerungstonne von Gedser. Segel bergen neben einer riesigen Fähre war kein Problem und dieses Jahr hielt auch unser Motor und wir konnten problemlos die schmale Zufahrt zum Hafen von Gedser passieren. Vom Hafenmeister bekamen wir einen schönen Platz zugewiesen. Rückwärts zwischen die Dalben gefahren und schon waren wir fest. Das war ein schöner Tag .

Bei der Skipperbesprechung stellte sich dann heraus, dass wir als sechster (unter Anwendung der Yardstickzahl) in unserer Gruppe gezeitet wurden, und damit waren wir bei dem Kurs hoch am Wind mit gerefften Segeln sehr zufrieden.

An diesem ersten Tag haben wir uns durch die Erweiterung der Mannschaft und der daraus resultierenden Änderung der Rollenverteilung noch etwas finden müssen und ich habe mir die Abtastversuche der Einzelnen aufmerksam angesehen. Am Ende des Tages hatte aber jeder seinen Platz gefunden, was dann über die nächsten Tage nur noch gefestigt wurde und am Ende waren alle mit ihrer Rolle zufrieden.

In Gedser wurde an Bord gekocht, es gab eine sehr leckere Hähnchenpfanne mit Pilzsoße und Gemüse. Zwischendurch gingen Susanne und ich zur Skipperbesprechung um für den nächsten Tag gewappnet zu sein. Auch hier keine Überraschung – der Tag wurde genauso angesetzt wie im letzten Jahr, nur war es in 2012 kein Spinnakerkurs sondern wie schon gestern eine Fahrt hoch am Wind.

Die Zutaten für unseren Nudelsalat für den Grillabend am nächsten Tag im Fischereihafen von Stubbeköbing wurden noch gemeinsam klein geschnitten und der Salat fertig gemacht. Das abendliche Ritual stand auch noch aus, die Vorbereitung für den nächsten Tag.



Wetterbericht einholen, Strömungskarten ansehen, Start, Bahnmarken und Ziel in die Karte eintragen, GPS programmieren, schon mal Gedanken über die Taktik machen, abends war immer genug zu tun.

### **Montag, den 21.05.2012**

Heute morgen hatten wir glatt vergessen, den Funk rechtzeitig einzuschalten. Und wenn nun wie gestern wieder eine Änderung bekannt gegeben wurde? Ich bin daraufhin mindestens bei 10 Skipper gewesen und habe gefragt, ob bei der Durchsage der Regattaleitung eine Änderung zu gestern Abend dabei gewesen war. Ich bin dann unverrichteter Dinge wieder zu unserem Schiff zurück gegangen – keiner der Gefragten hatte überhaupt Hörbereitschaft durchgeführt, alle sind davon ausgegangen, dass hinter den Anderen herfahren schon zum Ziel führt.

Ich fand dann doch noch jemanden, der die Durchsage mitgehört hatte – es gab keine Änderung zu der Ankündigung von gestern Abend. Noch einmal Wetterbericht einholen, Schiff auflären, zum Ablegen fertig machen, aus dem Hafen fahren – wieder klappt alles problemlos. Heute war der Wind so stark, dass wir mit gerefften Segeln losgefahren sind. Der Start klappte mit ein paar Sekunden Verspätung wieder problemlos. Nach dem Start Segel trimmen klappte auch auf Anhieb ohne viel zu probieren, wir konnten gut mit den Anderen mithalten.

Dann flaute der Wind etwas ab. Wir vergrößerten die Segel und ab dem Zeitpunkt stimmte etwas nicht mehr. Wir fielen gegen die anderen aus unserer Gruppe mehr und mehr zurück. Alles Segel trimmen half nichts mehr, wir fuhren hinterher. Außerdem konnten die Anderen mehr Höhe laufen, was letztendlich dazu führte, dass wir kurz vor dem Ziel noch einmal einen Holeschlag fahren mussten, was uns auch nicht unbedingt weiter nach vorne brachte. Wir fuhren als zweit letzter unserer Gruppe über die Ziellinie. Für uns etwas enttäuschend, nach dem Vortagesergebnis hatten wir uns etwas mehr erwartet. Aber, wir hatten ja noch einen Streicher, nehmen wir doch einfach diesen, den Montag, Dies war nun der Plan, wollten wir doch die anderen Tage wieder besser sein.

Überlegungen im Nachhinein ergaben, dass unser schlechtes Abschneiden mit ziemlicher Sicherheit auf eine Mischung aus zu nah unter Land fahren (Strömung gegen uns), zu viel Segelfläche (teilweises Ausreffen nach dem kurzfristigen Abflauen des Windes und beim Wiederauffrischen nicht mehr einreffen) und zuviel Mastbiegung (am Morgen vor der Regatta hatten wir noch die Fallen der Genua und des Großsegels durchgesetzt und bei der Aktion das Achterstag auf volle Spannung gebracht und dann nicht mehr gelockert) zurück zu führen war.

Nach dem Runden der Zieltonne (Ansteuerungstonne des Grönesund) hatten wir auf dem Kurs durch den Grönesund Rückenwind mit 5 Bft. Endlich Rauschefahrt mit vollen Segeln, die „Emely“ lief über 10 Knt – leider außerhalb der Wertung aber es machte tierischen Spaß.



**Im Fischereihafen von Stubbeköbing**



**Susanne beim Entspannen**

Im Fischereihafen von Stubbeköbing ging es schon sehr eng zu. Einige Yachten hatten vor Heckanker und mit Bug voraus an der Kaimauer festgemacht. Dadurch reduzierte sich der Platz enorm – das Päckchenliegen vom Vorjahr bot an der Kaimauer entscheidend mehr Yachten einen Liegeplatz. Wir fanden seitlich an einem Holzkai noch einen Platz und erhielten nach und nach doch noch fünf Päckchenlieger, was durch die permanente Rennerei über unser Deck für einige nächtliche Unruhe sorgte. Auf einem der Schiffe in unserem Päckchen musste nämlich eine Segelreparatur durchgeführt werden, und offensichtlich wurde das Segel am nächsten Morgen um 04.30 Uhr geliefert.



**Grillen in Stubbeköbing**



**Die Grills waren immer gut belegt**

Der Grillabend in Stubbeköbing war wieder ein absolutes Highlight. Es ist schon Klasse, wenn vierhundert Segler gemeinsam Grillen und zusammen sitzen. Unser Nudelsalat und der grüne Salat schmeckten super zu den Steaks. Nächstes Jahr müssen wir nur eigene Gläser oder Becher mitbringen, falls es wieder Freibier geben sollte. Mangels Bechern musste die Regattaleitung das Bier wahrscheinlich alleine austrinken.



**Das Startschiff, die Famagusta im Hafen von Stubbeköbing**



**Abendstimmung im Fischereihafen von Stubbeköbing**

Die Skipperbesprechung enthielt keine Überraschungen für den langen Schlag nach Warnemünde. Wir mussten früh aufstehen, da eine Stunde gegen den Wind aus dem Grönesund heraus angesagt war. Der Wetterbericht versprach achterlichen Wind in ausreichender Stärke und mit diesem Wind mussten wir dann vorbei am Verkehrstrennungsgebiet und dem Fahrwasser Rostock. Das Ergebnis unserer abendlichen Vorbesprechung mit unserem Taktiker ergab, dieses Jahr mehr unter Land zu fahren, um der weiter draußen vorherrschenden Gegenströmung auszuweichen. Angenehmer Nebeneffekt sollte dann sein, dass wir einen günstigeren Windwinkel zu den zu passierenden Tonnen haben sollten.

### **Dienstag, den 22.5.2012**

Die morgendliche Rennerei über unser Deck sorgte dafür, dass schon früh Betrieb in unserem Salon herrschte und gemeinsam gefrühstückt wurde. Die Hörwache ergab nichts Neues. Der Start für unsere Gruppe war auf 10.40 Uhr festgesetzt – also genügend Zeit zum Fertigmachen. Alle Päckchenlieger waren los, wir machten uns auch auf den Weg.



**Morgenstimmung im Grönesund**



**Noch ist es kühl am Morgen im Grönesund**

Unter Motor gegen den Wind durch den Grönesund, eine herrliche Landschaft sorgte bei schönem Wetter für Diskussionen, wer von uns sich hier eine Häuschen am Wasser mit Yacht zulegen sollte, um es dann immer den anderen zur Verfügung zu stellen. Leider wurde noch kein Ergebnis erzielt.

Vor der Startlinie herrschte schon Getümmel. Unter Segel spielten wir hier bis zu unserem Startfenster mit. Heute sollte es ein Punktstart werden. Die Sekunden wurden heruntergezählt und als wir gerade die Linie passieren wollten, klemmte sich von hinten noch eine Yacht zwischen die Tonne und uns, die Mannschaft brüllte Raum, luvte an und zwang uns dadurch zu einem Kringel, um ein Ramming zu vermeiden, bevor wir dann mit etwas Verspätung über die Linie gehen konnten. Beide mit Wind von BB, die andere Yacht in Lee von uns, trotzdem war das Anluven nicht notwendig, zu dem Zeitpunkt hätte die Yacht durch Abfallen ebenfalls über die Startlinie gehen können, ohne uns noch zu dem Kringel zu zwingen.





**Auf dem langen Schlag vom Grönesund nach Warnemünde**

Danach fuhr das komplette Feld aufs offene Wasser und wir nahmen als einzige Kurs Richtung Küste, um in die günstigere Strömung zu kommen. Es lief sehr gut – Rauschefahrt unter Schmetterling und bald sahen wir kein einziges Boot mehr und waren auf uns alleine gestellt. Die folgenden 30 sm waren dann ein Wechsel zwischen Schmetterling und Wind von Raumschots. Zwischendurch flaute der Wind für eine halbe Stunde vollständig ab. Mit flappenden Segeln machten wir durch die Strömung trotzdem noch 1,5 Knt Fahrt durchs Wasser. Ab der Südspitze von Dänemark nahm der Wind dann immer mehr zu und durch den günstigen Windwinkel zur ersten Bahnmarke stieg unsere Geschwindigkeit auf bis zu 10 Knt. Es war lange spannend, ob wir gegen die vom offenen Wasser aufkommenden Yachten unseren Vorsprung würden halten können, aber letztendlich hatten wir in unseren Augen die richtige Entscheidung mit unserem gewählten Kurs getroffen. Wir konnten die aufkommenden Yachten auf Distanz halten und überholten in dem weiter auffrischenden Wind jede Menge Yachten, während wir die Bahnmarken abfuhren. Unsere Mitstreiter vom GSC 84 ließen wir ebenfalls hinter uns. Sie fuhren unter Blister, und da das für den Wind zu viel Segel war, produzierten sie etliche Sonnenschüsse. Hinterher erfuhren wir, dass die Genua gerissen war, und sie deshalb den Blister zum Einsatz brachten. Auf diesem Kurs war das dann leider kein Vorteil mehr.



## **Vom Grönesund nach Warnemünde – westlich des Fahrwassers Rostock**

Bis zum Zieldurchlauf zwischen den Markierungen der Hafeneinfahrt von Warnemünde überholten wir Yacht um Yacht. Mit dem sechsten Platz in der dritten Wettfahrt waren wir wieder zufrieden. Heute hatten wir das Gefühl, unseren Möglichkeiten entsprechend ein gutes Resultat erreicht zu haben.

Segel bergen nach der Zieldurchfahrt, dann unter Motor zur Hohen Düne und dort nach einem freien Platz suchen stand jetzt an. Ein freier Platz war schnell gefunden, wer wollte nun den Anleger fahren? Volker wollte, wenn ihm Antonio zur Seite stünde. Im Hafen wehte es mit fünf Bft, die 50 Fuß mussten schon mit Nachdruck in der gewünschten Richtung gehalten werden, und zum Üben fuhr Volker einige Male in der Boxengasse hin und her. Das kleine Hafenkino fing hier schon an – durch den Wind, ein bisschen Unaufmerksamkeit und zögerliches Fahren schlugen wir mehrfach im Ansatz quer und kamen den Dalben ziemlich nahe.

Antonio wies die Mannschaft ein, Christian an die Vorleine, Günther und ich an die Mittelleinen, Susanne und Klaus an die Achterleinen. Jeder bekam noch Anweisung, was er exakt zu tun hatte und Volker durfte loslegen – rückwärts zwischen die Dalben der ausgewählten Box.

Was folgte, war dann großes Hafenkino für die Anderen. Wir mussten mehrfach anfahren, weil wir durch den Wind schon beim geringsten Fehler vertrieben wurden. Mangels Erfahrung fuhr Volker immer in einem zu spitzen Winkel an, nach mehreren Versuchen klappte es dann endlich, zwischen die Dalben zu treffen. Leider immer noch zu zögerlich und nicht exakt genug, so dass wir sofort am Leedalben hingen. Normalerweise hätte einfach weiterfahren nur bedeutet, mit der Scheuerleiste am Holz des Dalbens entlang zu rutschen, und dann in der Box zu sein. Leider sah ich jetzt von meinem Platz an der Mittelklampe aus, dass auf der Vorderseite der Dalben offene Metallhaken befestigt waren, die verhindern sollten, dass die Festmacher nach unten rutschen. „Leider“ deshalb, da sie exakt die Höhe unseres obersten Relingsdrahtes hatten. Zum wieder Rausfahren war es zu spät, der Haken hatte schon unter den Relingsdraht gegriffen. Nun ging alles ganz schnell. Beim weiter Rückwärts fahren krachte es dann ordentlich, als der Haken den Relingsdraht mit dem Boot daran führte, bis die nächste Relingsstütze im Weg war. Der Schlag, als sich der Haken vom Relingsdraht und der Stütze löste, war wahrscheinlich im ganzen Hafen zu hören, aber endlich war das Boot frei und gehorchte wieder dem Ruder. Zu dem Zeitpunkt hatte von den Leuten am und in der Nähe des Ruders noch niemand kapiert, was eigentlich schiefgegangen war.

Die Leinen von den Mittelklampen und die Vorleine in Luv über die Dalben legen war kein Problem, nur schaffte es nach dem Kommando „Mittelleinen fest“ die Maschine nicht, das Schiff gegen den Wind und den Zug der Leine gerade nach hinten zu ziehen. Wir hingen immer noch schräg in der Box. Die Hilfsangebote der Kinobesucher auf dem Steg wurden großzügig abgelehnt und die beiden Leute an den Achterleinen wurden angewiesen, einen Sprung auf den noch relativ weit entfernten Steg zu wagen. Sie schafften das, ohne ins Wasser zu fallen und mit noch ein wenig hin und her waren wir endlich fest. Die Relingsstütze hatte Beulen und war krumm, der Relingsdraht war noch dran und die Kinobesucher bekamen für ihr Eintrittsgeld ordentlich was geboten. Unser Stolz war etwas angeknackst, das war gründlich daneben gegangen.

Nach dem Aufklaren war erst einmal relaxen angesagt, die verbogene Relingsstütze musste warten. Nach einem Cappuccino in der Hotelbar setzten wir später am Abend mit der Fähre

über den Strom und gingen in die Kneipe zum Essen – wir hatten Zeit, am nächsten Tag war der geplante Ruhetag nach dem langen Schlag von heute. Vorher schauten wir noch beim Regattabus vorbei, gaben unser Logblatt mit den Zeiten von heute ab und schauten uns die Ergebnis-Listen an. So schlecht fanden wir uns nicht und der Montag sollte weiterhin unser Streicher werden.



Die „Mir“ im Abendlicht von Warnemünde



Die „Mir“ – ein imposanter Anblick



Die „Aida“ bei Nacht im Hafen von Warnemünde

### **Mittwoch, den 23.05.2012**

Hafentag; etwas länger schlafen, gemütlich Duschen, Frühstück – noch während wir am Frühstück waren, hielt es Antonio, den Kunstschlosser, und Volker, der als Zahnarzt ebenfalls gerne herumwerkelt, nicht mehr auf ihren Plätzen, und sie wollten sich die verbogene Relingsstütze ansehen. Bald erklangen Hammerschläge, die Relingsstütze wurde abgebaut. Das war nicht so einfach und unser selbstgebautes MOB-System kam zum Einsatz. Mit Hilfe dieses Flaschenzuges am Großbaum gelang es, die Relingsstütze aus der Aufnahme zu ziehen. Beim zurecht Biegen kam wieder Antonios handwerkliches Geschick zu Tage. Unter Einsatz der Stegklampen wurde Stütze so gerichtet, dass sie hinterher wieder perfekt in die Aufnahmen passte und sogar die Schäkel, die wegen früherer Schäden in die Relingsdrähte eingefädelt waren, überflüssig wurden. Die Relingsstütze sah wieder so gut aus, dass bei der Rückgabe mit Sicherheit keine Reklamation kommen würde.





**Reparatur der Relingsstütze**



**Kaffee in der Sonne am „Alten Strom“ von Warnemünde**

Den Tag verbrachten wir mit Faulenzen und Sightseeing von Warnemünde, Susanne ging sogar am Naturstrand Joggen und kam sehr glücklich wieder. Gegen Abend trafen wir uns dann in Warnemünde zur Schuppenfete. Der Abend war recht gemütlich, bei der Verlosung sorgte der Moderator für gute Stimmung und wir machten im letzten Sonnenlicht Mannschaftsfotos mit unseren Mitstreitern um den Hessenpokal. Nur mit der Band waren wir nicht so recht glücklich. Schon mit Eintreffen des Essens wurde im Schuppen eine Unterhaltung mit den Mitseglern konsequent durch lautstarke musikalische Untermalung unterbunden. Wahrscheinlich sollten dadurch taktische Absprachen für den nächsten Tag sowie der Austausch von seglerischen Erfahrungen verhindert werden.



**„Alter Strom“ in Warnemünde**



**Hafeneinfahrt zum „Alter Strom“**

Die Skipperbesprechung war schnell erledigt, am nächsten Tag sollte es bei guten achterlichen Winden nach Grömitz gehen.



**Schuppenfete in Warnemünde**



**Gruppenfoto der Crews vom GSC 84, Giessen**

Wir verließen die Schuppenfete dann relativ früh und ließen den Abend in einer nahe gelegenen Kneipe ausklingen, bevor wir mit der Fähre wieder über den Strom setzten.

Dann holten wir noch schnell den Wetterbericht ein und besprachen die Vorgehensweise für den nächsten Morgen, bevor es in die Kojen ging.



**Donnerstag, den 24.05.2012**

Am nächsten Morgen war alles wie gehabt, früh Aufstehen, Frühstück, Funk abhören, Wetterbericht einholen, Bahnmarken in die Karte eintragen, Aufräumen, Ablegen, zur Startlinie fahren. Langsam wurde das morgendliche Ritual zur Routine.



**Günther mit seinem Tombolagewinn – ist wohl nicht die richtige Größe**



**Kurz vor dem Start in Warnemünde**

Der Start klappte gut, in unserer Gruppe konnten wir uns bei achterlichen Winden lange Zeit sehr gut behaupten. Nach einiger Zeit wurden hinter und vor uns immer mehr bunte Segel sichtbar, der Kurs ließ es zu, dass diverse Blister, Gennaker und Spinnaker gesetzt wurden.

Wir fuhren weiter unter Genua und Großsegel, konnten damit aber nicht mehr richtig punkten. An unseren Blister traute sich trotzdem keiner so richtig ran. Von hinten kamen jetzt aber immer mehr Yachten auf und drohten uns zu überholen, wir mussten etwas ändern. Also doch Blister setzen und als der stand, lief es wieder besser, jetzt überholte uns niemand mehr.



**Impressionen kurz vor der Bahnmarke  
Tn 2 Lübeck - Gedserweg**



**Das kann dem besten Profi passieren**

Wir waren lange Zeit mehr unter Land gefahren als alle anderen Teilnehmer. Das kam uns jetzt zu gute, wir konnten unter Blister die Bahnmarke genau anliegen und hielten dadurch die vorgeschriebenen zwei Schiffslängen beim Peilen ein. Wenn ich mir im Nachhinein meine Bilder so betrachte, die ich die Woche über beim Passieren der verschiedenen Bahnmarken geschossen hatte, hätte sich die Regattaleitung normalerweise vor Protesten wegen zu großem Abstand beim Peilen und dem falschen Peilwinkel gar nicht mehr retten können. Wir hörten danach dann so Bemerkungen wie: „Den Abstand konnten wir unter dem Peilwinkel gar nicht einhalten – dann hätten wir ja unseren Spinnaker einholen müssen!“ oder „Wer den Peilwinkel festgelegt hat, hat ja keine Ahnung. Das kann man nicht peilen, ohne den Spinnaker einzuholen und aufzukreuzen!“.



**Peilung der Bahnmarke Tn 2**

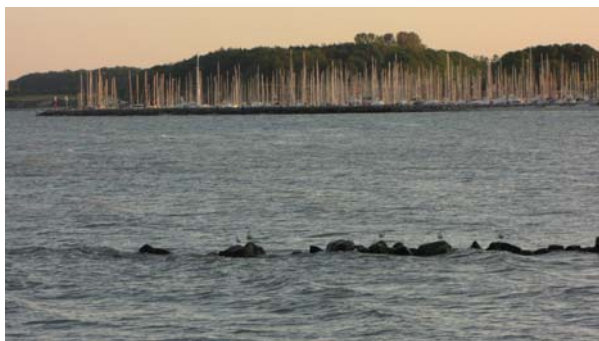


**Unsere Verfolger**

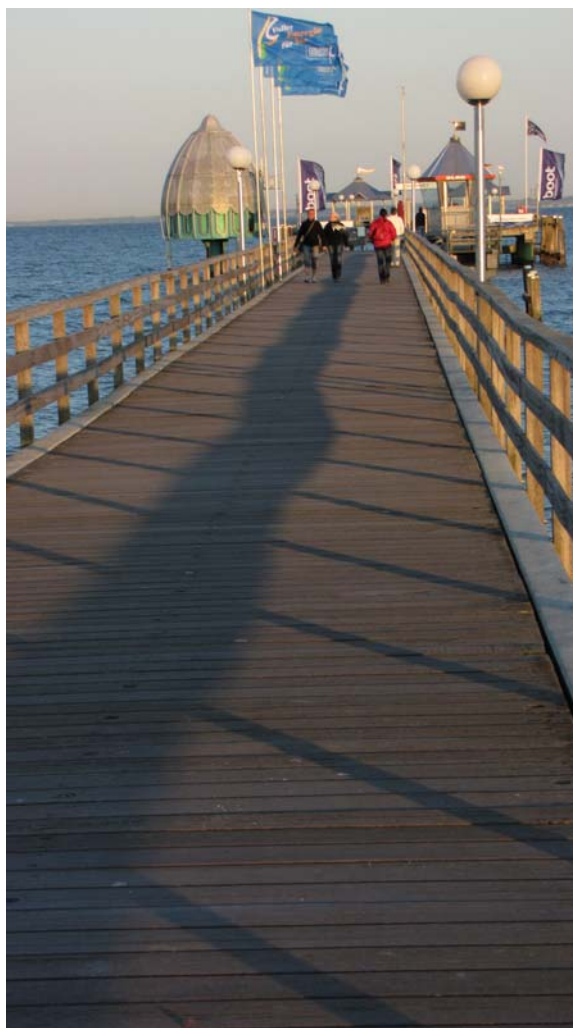
Den vorgeschriebenen Abstand und Peilwinkel nicht einzuhalten, bringt einen unter den Umständen in der Wertung zwar weiter nach vorne, aber die Philosophie der Hessenregatta an Fairness, richtige Taktik beim Kurs festlegen und an die Seemannschaft ist eine andere. Hier ein Patentrezept zu finden, das eine Garantie auf korrektes Verhalten aller Beteiligten gibt, ist für die Regattaleitung mit Sicherheit eine riesige Herausforderung.

Mit Blister waren wir jetzt wieder gut dabei. Wir konnten die aufkommenden Yachten wieder auf Abstand halten und bis zur Landungsbrücke von Grömitz gelang es uns, noch einige Yachten zu überholen. Von der Landungsbrücke aus bekamen wir beim Zieldurchlauf noch kräftig gewunken, dann mussten ganz schnell die Segel wegen dem hinter der Landungsbrücke beginnenden Flachwasser geborgen werden.

Unter Motor ging es in den Hafen von Grömitz. Als erstes liefen wir die Tankstelle an, wobei wir wieder für Hafenkino sorgten, da die Tankstelle durch eine kleine Yacht blockiert war, die die Zufahrt versperrte. Etwas planloses im Hafenbecken herumtreiben mit leichter Kontaktaufnahme der Dalben bis die kleine Yacht Platz machte war nicht das, was man unter Beherrschung einer Yacht versteht – für die Zukunft ist wohl noch fleißiges Üben angebracht.



**80 zusätzliche Schiffe im Hafen von Grömitz**



**Landungsbrücke von Grömitz**

Auch für unsere 50 Fuß wurde noch ein Liegeplatz gefunden, die Skipperbesprechung versprach noch einmal einen schönen Tag mit bis zu vier Bft am nächsten Tag, in der heutigen Ergebnisliste wurden wir mit dem fünften Platz in unserer Gruppe geführt, wir waren wieder zufrieden mit dem Tag.

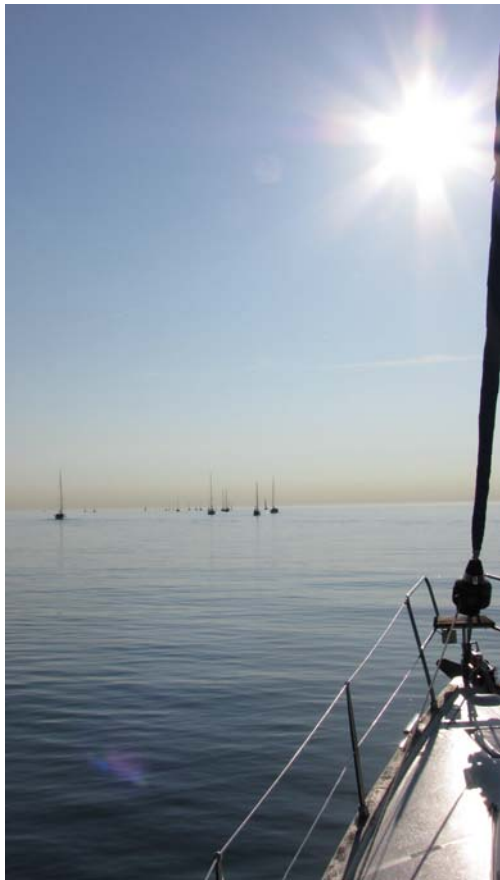
Essen im Hafenrestaurant, danach noch ein Spaziergang zur Landungsbrücke, wir ließen den Tag gemütlich ausklingen. Obligatorisch war noch der Wetterbericht für morgen – seltsam, vorhin waren noch vier Bft angekündigt und jetzt maximal eins? Das konnte ja nicht sein, morgen würde es bestimmt wieder wie heute wehen, wir mussten ja noch unser schlechtes Ergebnis vom Montag als Streicher loswerden.

### **Freitag, den 25.05.2012**

Um Mitternacht bekam ich von meiner Frau noch ein kleines Geburtstagsgeschenk und am nächsten Morgen beim Frühstück ein Kerzchen mit Kuchen darunter – sehr nett.

Die Vorbereitungen für den heutigen Lauf zeigten bei der Wettervorhersage immer noch Eigenartiges – die Windvorhersage zeigte nun gar keinen Wind mehr. Was sollte da aus unserem vorgesehen Streicher werden? Über Funk kam dann die Durchsage, dass wegen Windstille der Start an die erste Bahnmarke verlegt würde. 80 Yachten unter Motor in der Morgensonne über die spiegelglatte See, das war schon ein sehr schöner Anblick. Genauso

wie das Bild von 80 Yachten, die am vorgesehenen Startplatz auf der immer noch spiegelglatten See auf den Wind warteten.



**Fahrt zur Bahnmarke  
Tn Schwarzer Grund**



**Warten auf den Wind vor der Starttonne  
Schwarzer Grund**

Er sollte kein Wind mehr kommen und die Regattaleitung verkündete den Abbruch der Wettfahrt. Jetzt hatten wir den Salat, der heutige Tag wurde unser Streichergebnis und das Ergebnis vom vergangenen Montag zählte. So hatten wir uns das nicht gedacht!

Unter Motor ging es zurück nach Großenbrode – die Hessenregatta war für dieses Jahr beendet. Unterwegs haben wir noch lecker gekocht und ein Mittagessen auf offener See eingenommen.

Nach dem Anleger und dem Festmachen in der Box holten wir zuerst den Hafenmeister, um ihm einen beim Blister setzen festgestellten Schaden am Bug zu zeigen. Es handelte sich um eine von mir schon im Vorjahr monierte Ablösung des Decks der Bugspitze vom Rumpf. Antonio und der Hafenmonteur reparierten den Schaden provisorisch – ich könnte jede Wette eingehen, dass diese Reparatur für das Schiff kein Provisorium darstellt.





**Reparatur der Bugspitze unserer „Emely“ durch Antonio und den Hafenmechaniker – viele gute Ratschläge der Crew inclusive**

Danach fuhren wir wieder zusammen über die Fehmarnsund-Brücke nach Burgtiefe zur Siegerehrung. Unsere Mitstreiter vom Giessener Segelclub hatten zu dem Zeitpunkt ihre Schiffe schon zurückgegeben und waren bis auf zwei schon auf dem Heimweg. Doch wir platzierten uns in der ersten und zweiten Reihe im Hessenregattazelt, um gespannt der Bekanntgabe der Ergebnisse zu lauschen.



**Gespanntes Warten auf die Siegerehrung**



**Die Regattaleitung bei der Verkündung der Ergebnisse**

Die Einzelwertung war uns schon bekannt und bot keine Überraschung mehr. Aber bei der Bekanntgabe der Wertung für den Hessenpokal waren wir dann doch sehr gespannt. Neun Clubs mit jeweils mindestens drei teilnehmenden Booten waren in der Wertung. Gewertet wurden immer die drei besten Boote eines Clubs. Bei uns wurden bei drei teilnehmenden Booten also die Ergebnisse aller berücksichtigt. Uns war zu dem Zeitpunkt das Bewertungsschema nicht bekannt – allzu hoch waren unsere Erwartungen jedenfalls nicht. Die Platzierungen wurden in umgekehrter Reihenfolge verkündet, zuerst der neunte Platz. Das waren wir schon mal nicht. Auch beim Achten wurde ein anderer Club genannt – ich freute mich schon, wir waren wohl Siebter. Aber Nein, Siebter – ein anderer Club. Auch bei der Nennung des Sechsten und des Fünften hörte ich nicht unseren Namen und ich glaubte, ich hätte ihn überhört. Als der GSC beim vierten Platz ausgerufen wurde, jubelten wir alle. Damit hatte keiner von uns gerechnet – alle Erwartungen waren übertroffen.

Den Rest der Siegerehrung war ich in Gedanken versunken – was wäre gewesen hätten wir den „geplanten Streicher“ ... und hätte ich da mal besser aufgepasst ... Wenn man später darüber nachdenkt, findet man viele Dinge, die etwas besser hätten laufen können.

Das anschließende Abendessen zusammen mit den verbliebenen Segelfreunden des Giessener Clubs verging wie im Fluge. Wir waren uns jetzt schon einig. Nächstes Jahr sind wir wieder dabei!

## **Samstag, den 26.05.2012**

Am Samstag morgen dann keine Hörbereitschaft, kein Wetterbericht, keine Kartenarbeit, kein schnelles Ablegemanöver sondern gemütlich duschen, frühstücken, dann packen, auschecken, Bootsabnahme durchführen. Die Verteilung der restlichen Lebensmittel war noch einmal ein größerer Akt und die Autos waren voller als bei der Anreise. Aber auch das wurde geschafft und die Heimreise wurde in unterschiedliche Richtungen angetreten – direkt nach Hause, nach Köln zu einem Handballspiel, noch dableiben für zwei Tage segeln, nach Berlin zu einer Konfirmation.

Die Hessenregatta hat auch dieses Jahr wieder viel Spaß gemacht. Bei uns sind immer noch so viele Eindrücke lebendig, dass kaum Raum für andere Gedanken bleibt. Wir sind schon wieder voll mit der Organisation der Hessenregatta 2013 beschäftigt. Unsere Anmeldung ist schon durch und ein Schiff ist auch schon gefunden!

Wir bleiben dabei und machen wieder mit!

Ortwin