

## 10 Jahre "Team 02" – Offshore Race "Gotland Runt"

Angefangen hat für uns als Berliner die frühe Segelbegeisterung natürlich auf der Havel und dem Wannsee.

Zuerst während des Studiums auf alten H-Jollen der TU, später dann auf einem eigenen gebrauchten 20er Jollenkreuzer, dann wurde daraus eine Optima 8,30 m von Dehler, mit der wir mit den Kindern auch die ersten eigenen Ausflüge auf die Ostsee nach Süd - Dänemark unternommen haben.

Dann kamen die Jahre, in denen ich mit Gerhard Elsner, Hajo Ribbe, Hans Goldberg und anderen Clubkameraden auf größeren Seereisen bis ins Kattegatt unterwegs war. Unvergessen ist dabei die immer spannende Suche nach der kleinen Insel Anholt, damals ein Traumziel für die Berliner Seesegler. Bei schlechter Sicht die Ansteuerungstonne der Insel zu finden war mit dem damals üblichen Navigationshilfsmittel der Funkfeuer immer eine Herausforderung und die Suche hat manchmal erst im 2. oder 3. Anlauf zum Erfolg geführt.

Aus verschiedenen Gründen war dann erst einmal keine Zeit mehr für das Segeln auf der Ostsee, und wir waren nur mit einer Dyas auf der Havel unterwegs und haben dort auch an Regatten teilgenommen.

Nach der Wende lockten die wieder zugänglichen Seegebiete der östlichen Ostsee, von Berlin aus leichter über die Havel – Oder –Wasserstraße und die alte deutsche Ostseemetropole Stettin zu erreichen, als zu Mauerzeiten mit dem Motorschiff „Heimatland“ des Schiffers Mischke über Havel und Elbe nach Lübeck.

1998 haben wir dann wieder angefangen, auf der See zu segeln, mit einer schönen neuen Dehler 29, um die neu gewonnenen Seegebiete zu erkunden, die Gewässer um Rügen und Hiddensee und von dort aus auch nach Dänemark und Süd –Schweden.

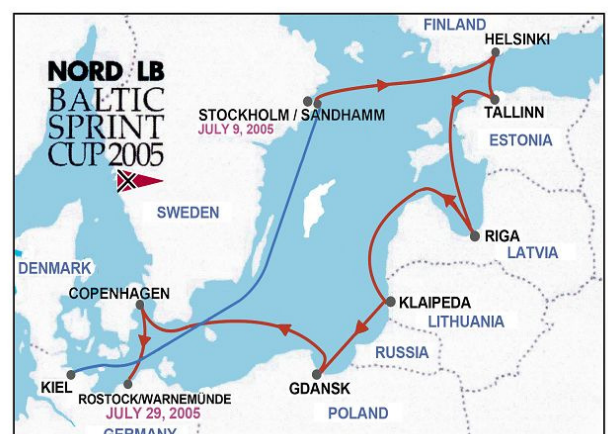
2002 war es dann soweit, über Andreas Haubold wurde die neue Dehler 36 erworben, mit den für anspruchsvollere Seereisen notwendigen modernen navigatorischen Hilfsmitteln versehen und zur Teilnahme an der Warnemünder Woche in den Starthafen gebracht. Bei unserer ersten Teilnahme an der Regatta Rund Bornholm hat Andreas Haubold seine seeseglerischen Erfahrungen erfolgreich mit in unsere Crew eingebracht aber den Bruch des nagelneuen Karbon Spi - Baums und das Zerreißen des Spinnackers infolge einer nachts plötzlich einfallenden und mit einem starken Winddreher verbundenen Böe hat er auch nicht verhindern können.

In den folgenden Jahren haben wir dann an fast allen Langstrecken - Seeregatten auf der Ostsee ein – oder an manchen auch mehrmals teilgenommen:

Im Einzelnen waren dies: „Rund Bornholm“ (2002, 2003 und 2009), „Kiel – Kopenhagen –Kiel“, (2004 und 2006) „Baltic Sprint Cup“ (2005 und 2007), und „Gotland Runt“ (20011)

Insbesondere die BALTIC Sprint Cup Regatten haben uns in fast alle wichtigen und interessanten Häfen der östlichen Ostsee geführt:

2005 Start in Sandhamn (vor Stockholm) – Helsinki – Tallin (Estland) – Riga (Lettland) – Klaipeda (Litauen, vormals Memel) – Danzig – Kopenhagen – Ziel in Warnemünde.



2007 Start in Kopenhagen – Saßnitz – Danzig – Klaipeda – Ventspiels (Lettland) – Ziel in Pärnu (Estland).

Ganz unterschiedliche Ergebnisse haben wir dabei vorzuweisen:  
Vom 1. bis zum vorletzten Platz (jeweils in unserer Wertungsgruppe) ist alles dabei:

Bei Rund Bornholm 1x 1. Platz, 1x 2. Platz, 1x aufgegeben wegen Starkwind und dabei 2 zerrissener Vorsegel und Bruch des Baumniederholers. Bei Kiel – Kopenhagen – Kiel einmal vorletzter wegen Starkwind (bis Beaufort 9 gegen an) und einem Bedienungsfehler, der zum Verlust eines Vorsegels führte.

Bei den BALTIC Sprint Cup Regatten haben wir uns bei den Endergebnissen jeweils im Mittelfeld, bei den Ergebnissen der einzelnen Etappen auf sehr unterschiedlichen Plätzen wiedergefunden.

Die Regatten „Kiel – Kopenhagen – Kiel“ und „BALTIC Sprint Cup“ sind wegen der Finanzkrise und dem somit fehlenden Banken-Sponsorings seit 2008 leider aus vom Regattakalender verschwunden.

Bei den von uns bis dahin gesegelten Regatten betragen die Längen der einzelnen Etappen jeweils zwischen 100 und 200 NM und die dabei gesegelten Etappenzeiten zwischen 36 und 48 Stunden.

In diesem Jahr (2011) haben wir uns dann an die 310 NM lange Regatta „Gotland Runt“ gewagt. 3 Tage und 3 Nächte auf See waren für das Rennen einzuplanen.

Der Weg von Swinemünde zur Schäreninsel Sandhamn vor Stockholm, dem Stützpunkt des königlich Schwedischen Yachtclubs, die wir schon beim ersten BALTIC Sprint Cup kennen gelernt hatten, beträgt ca. 350 NM und wir hatten dafür 7 Tage Zeit. Das hört sich viel an, erwies sich aber letztendlich doch als knapp.

Die Überführungsscrew nach Sandhamn bestand aus Anne und Helmut Conrads, Wolfgang Schulz, Horst Krapohl und mir.

Wir hatten uns entschlossen, über Gotland nach Sandhamn zu segeln, weil die Reise entlang der schwedischen Ostküste durch die meist erst nach längeren Umwegen erreichbaren Häfen in den Schären zu lange gedauert hätte.

Auf dem Weg von Swinemünde nach Visby ging es vorbei an Bornholm mit nur einem Stopp nach 35 Stunden in dem kleinen zauberhaften Hafen Kristianopel, (bis dorthin ca. 160 Nm) an der Schwedischen Süd-Ostküste in der Nähe von Karlskrona. (ein kleines Fischerdorf mit 80 Einwohnern, die sich scheinbar im Sommer abends alle am Hafen versammeln). Am 01.07. haben wir morgens um 6 Uhr nach weiteren 120 Nm am Stück durch den Kalmarsund, an der Nordspitze der Insel Öland vorbei, in Visby festgemacht. Am frühen Morgen in einem so viel besuchten Hafen anzukommen hat den Vorteil, dass es keine Probleme bei der Suche nach einem stadtnahen Liegeplatz gibt, weil ja auch viele Segler am frühen Morgen den Hafen bereits verlassen haben.

Der nächste Tag bescherte uns zwangsweise einen Ruhetag, weil die Insel von dichtem Nebel umgeben war. Auch am darauffolgenden Sonntag hatte sich die Situation nicht gebessert, aber jetzt mussten wir los, wenn wir rechtzeitig in Sandhamn ankommen wollten, und das trotz zweier dicker Pötte, die mit lauten Nebelsignalen direkt in der Hafeneinfahrt nacheinander aus dem Nebel vor uns auftauchten und uns noch einmal an unserem Mut zweifeln ließen. Aber draußen auf der See ließ nach einigen Meilen der Nebel nach, und am Montagnachmittag gegen 17 Uhr hatten wir dann nach insgesamt ca. 440 NM ab Stettin unser erstes Ziel erreicht.

Noch am Abend gegen 21 Uhr kam ein Vertreter der Sicherheitskontrolle der Wettfahrtleitung mit einer langen Checkliste an Bord und aus seinem Protokoll ging hervor, dass wir noch einige Sicherheitsmitteln nachzurüsten hatten, unter anderem einen 2. Anker, Fallschirmraketen und ein zusätzliches mobiles Funkgerät. Das war alles nicht einfach zu beschaffen auf der kleinen Schäreninsel, und die geforderte Komplettierung hat uns den ganzen Dienstag über voll in Anspruch genommen.

Am Dienstag konnten wir dann auch die Regattacrew mit Harry Sarvanto (Finnland), Horst Krapohl (Berliner Yachtclub) Michael Müller( Berliner Yachtclub), Helmut Conrads, Andreas Franke, Horst Franke (alle VSaW) an Bord versammeln.

Die Meldeliste für die größte schwedische Seeregatta mit langer Tradition enthielt ca. 360 Yachten, die in 6 verschiedenen Gruppen gestartet sind, jeweils nach verschiedenen Formeln vermessen. Wir sind in einer Gruppe von 29 Schiffen gestartet -alle nach ORC International vermessen. Die teilnehmenden Yachten kamen sowohl aus allen baltischen und skandinavischen Ländern, aber auch aus England und aus den USA. Aus Deutschland haben wir 2 Yachten getroffen, mit denen wir schon bei den BALTIC Sprint Cups gesegelt sind, eine COMFORTINA 35 aus Kiel und eine X – 44 aus Eckernförde.

Es wurde auf 3 verschiedenen Bahnen mit unterschiedlichen Längen gesegelt, wobei wir als eines der kleinen teilnehmenden Schiffe die kürzeste Bahn mit ca. 310 Nm zu bewältigen hatten.

Gestartet wurde Mittwochvormittag, und die Siegerehrung war für Samstagabend gegen 17 Uhr geplant und wurde trotz des extrem schwachen Windes auch durchgeführt, obwohl bis dahin noch längst nicht alle Yachten die Ziellinie passiert hatten. Bei der Wetterbesprechung am Vorabend war uns schon angekündigt worden, dass für die ortsansässigen Segler wegen der zu erwartenden Flaute das rechtzeitige Erscheinen am Montag am Arbeitsplatz schwierig werden könnte.

Das Startgebiet der Regatta lag weit draußen vor Sandhamn in der Nähe des Leuchtturms „Almagrundet“. Gestartet wurde dort in 5 Gruppen mit einem Zeitabstand von je 15 min. (Die 6. Gruppe, die großen spektakulären Yachten sind direkt in Stockholm gestartet, um den Stadtbewohnern die Teilnahme an dem seglerisches Schauspiel zu ermöglichen und damit für den Segelsport zu werben)

Der Start verlief chaotisch mit mehrfacher Verlegung der Startlinie, und es war bei der großen Anzahl von ca. 330 Schiffen schwierig, die Übersicht zu behalten. Da mit achterlichem Wind gestartet wurde, musste auch der Spi zum richtigen Zeitpunkt stehen, nicht zu früh und nicht zu spät, denn bei der großen Anzahl von Schiffen auf dem Startfeld konnten direkt vor der Startlinie auch nur schwer die richtigen Spi- Manöver gefahren werden. So war denn auch unser Start alles andere als mustergültig, und trotzdem sind wir an der Nordspitze von Gotland, bei Farö - Lighthouse an 10. Stelle in unserer Gruppe registriert worden. Bis dorthin war der Wind noch annehmbar (zeitweilig ca. 2-3 Beaufort), aber in dem dann nachfolgenden gesamten Küstenbereich von Gotland war der Wind extrem schwach und ist auf der ganzen Rückreisestrecke über die offene See in großen Bereichen vollständig eingeschlafen. An der Südspitze von Gotland waren wir schon auf den 25. Platz unserer Gruppe zurückgefallen und konnten uns leider auch bis zum Ziel nicht mehr verbessern.

Zwei Ereignisse werden uns von dieser ansonsten extrem ereignislosen, von ständiger Suche nach Wind geprägten Regatta noch lange in Erinnerung bleiben:

Auf dem Rücktörn war etwas nördlich von Visby ein Tor zwischen einer Tonne und dem Ufer zu passieren, und genau hier waren wir wieder einmal von sehr dichtem Nebel umgeben. Nach dem wilden Nebelhornkonzert um uns herum, an dem wir uns natürlich intensiv beteiligt haben, waren wir vermutlich von einer größeren Anzahl von Yachten umgeben, aber gesehen haben wir nur eine sehr große Yacht. Diese hatte eine längere Bahn zu absolvieren, musste aber auch das gleiche Tor passieren. Sie tauchte urplötzlich unter Gennaker mit Wegerecht neben uns auf und verschwand glücklicherweise ohne Kollision ebenso schnell wieder im Nebel wie sie gekommen war.

Kurz vor dem Erreichen unserer letzten Bahnmarke Almagrundet Lighthouse, frischte der Wind dann plötzlich deutlich auf 4 bis 5 Beaufort auf, und bis zum Ziel waren noch ca. 10 NM zu segeln. Zur Entscheidung stand: Entweder große Genua oder sehr spitzer Halbwind – Spi-Kurs. Mit vier anderen Yachten hatten wir fast gleichzeitig die letzte Bahnmarke gerundet. Davon hat sich eine für die Genua und wir sowie die 3 übrigen für den Spi entschieden. Das Genua – Schiff hat die falsche Entscheidung getroffen. Es fiel sehr schnell zurück, und wir 4 anderen sind die letzten 10 NM sozusagen „auf Biegen und Brechen“ mit großer Geschwindigkeit bis ins Ziel gesegelt. Das war eine zwar späte aber wunderbare Entschädigung für die vorhergehende dreitägige Flautenschieberei. Noch viele Stunden nach dem Abbau der Ziellinie und nach Beendigung der Siegerehrung sind immer noch Yachten eingelaufen, die mit den widrigen Windverhältnissen noch schlechter zurechtgekommen sind. Die beiden anderen deutschen Yachten haben auch nur sehr geringfügig besser abgeschnitten als wir. Das war zwar nur ein schwacher Trost, aber immerhin, es war einer.

Jetzt bleiben noch ein paar Worte zur Rückreise:

Nach der Abreise der Regattacrew, Harry Sarvanto nach Helsinki und die anderen nach Berlin traf am 10.07. die Rückreisecrew mit Anne Conrads, Monika Grzebin, Regina Schmoltdt und Marc Schulz im Hafen von Sandhamn ein. Wir waren uns schnell einig, noch einen Abstecher auf die Alandinseln, nach Mariehamn (ca. 60 NM Richtung Nord-Osten) zu machen. Das Wetter war super, der Wind grade so richtig wie leider selten beim Segeln und die Stimmung hervorragend. Mariehamn hat einen landschaftlich wunderschönen und in Bezug auf die Serviceeinrichtungen für Segler außergewöhnlich guten und sympathischen Hafen, und die Stadt selbst macht einen wohlhabenden Eindruck. Sie ist wohl ein beliebtes Ferienziel für die Nordländer. Die Inseln gehören zu Finnland, haben aber eine gewisse Autonomie und vor allem eine eigene Landesflagge, die in Bezug auf die graphische Einteilung der Flächen der Finnischen sehr ähnlich, aber farblich völlig anders und wie ich meine auch schöner und leuchtender ist. Eine Gastlandsflagge der Inseln hatten wir nicht an Bord, konnten aber am Abend beim Hafenmeister eine erwerben und am Flaggenfall die irrtümlich gesetzte finnische gegen die aländische Flagge tauschen.

Leider hat aber unsere Zeit nicht ausgereicht, um unseren Aufenthalt auf der schönen Inselgruppe etwas auszudehnen und auch noch hinter den Inseln wenigstens den Anfang des Bottnischen Meerbusens zu erkunden.

Die Rückreise haben wir dann durch die schwedische Schärenlandschaft mit den Häfen Gräddö, Vadviken, Trosa, Loftahammar, Oskarshamm, Kristianopel, Nexö auf Bornholm nach Stettin angetreten, das wir ordentlich durchgeschüttelt von den Wellen und nass vom Dauerregen der letzten Tage aber glücklich am 21.07. erreicht haben.

Leider wurde ab Vadviken das Wetter jeden Tag schlechter, Regen und sehr viel Wind, jeden Tag 6-7 Beaufort, glücklicherweise meist raumschots. Am letzten Tag auf dem Oderhaff nach Stettin hat es dann nochmals zugelegt, Dauerregen und Beaufort 8.

Das Fazit der Reise:

Wunderbare und spannende Erlebnisse, ätzende Flaute bei der Regatta, ein leider schlechtes Regattaergebnis und schlechtes Wetter bei dem größten Teil der Rückreise. Wenn wir alle fit und gesund bleiben und wieder eine gute Crew zusammenbekommen wollen wir im nächsten Jahr noch einmal „Gotland Runt“ in Angriff nehmen und dann hoffentlich auch besser abschneiden als in diesem Jahr.

Rückreise von Mariehamn nach Stettin ca. 495 NM  
Gesamtreiselänge von und bis Stettin: ca. 1300 NM

Berlin im Dezember 2011  
Horst Franke

