



Die Trias GER 383 Glasperle beim DornbuschRace am 22. August 2020

Endlich mal wieder ein Rennen

Was für eine verschrobene Regattasaison ist denn diese in 2020? Dass uns die besondere Situation über den gesamten Sommer bis hin in den Herbst begleitet, hat zu Anfang der Saison sicher niemand so richtig auf dem Zettel gehabt. Regatten fanden im Sommer kaum statt. Nur wenige Vereine haben es geschafft, unter Einhaltung eines entsprechenden Hygienekonzepts, ihre regelmäßigen Mittwochsregatten zu segeln. Bei uns in Greifswald war das leider nicht der Fall. Dennoch hielt das Trias Sailingteam Glasperle an der Trainingsroutine fest und war mittwochs, so oft es ging, auf dem Wasser. Jedoch ist es ein großer Unterschied, ob man im echten Regattamodus sich mit den Sportfreunden anderer Boote misst oder ob man die Bahnmarken nach eigenem Ermessen ohne Wettfahrtfeeling bei lockerer Plauderei an Bord rundet.

So war das DornbuschRace tatsächlich erst der zweite Start in 2020 zu einer echten Regatta. Dieser wurde von André und Volker umso mehr genossen, da es auf unbestimmte Zeit der vorerst letzte Start des Trias Sailingteams in dieser Konstellation sein sollte.

Drei Tage pure Segelfreude

Wie auch schon zum RügenRudder im Juni musste die Glasperle vor dem eigentlichen Renntag vom Heimathafen Greifswald in die Nähe der Startlinie gebracht werden. Am Regattatag von Greifswald nach Stralsund zu segeln und dann noch ein 40 Seemeilen Rennen zu fahren, ist nicht zu realisieren.

Also machten sich Jan, André und Volker am Donnerstagnachmittag daran, die Glasperle nach Neuhof zu überführen. So lag noch der Freitag zum „Regenerieren“ zwischen Anreise und Regattastart. Neuhof liegt etwa 5 Seemeilen vor Stralsund, aus Richtung Greifswald kommend. Der Wind blies konstant und sehr wohlwollend mit 4 Bft. aus östlicher Richtung. So konnte unter Spi das Ziel, die kleine Marina in Neuhof, nach etwa drei Stunden angelaufen werden. Einen Liegeplatz für die nächsten drei Tage hatte Volker schon im Vorfeld organisiert. Beate bildete wieder das Landteam, nahm die Crew am Steg in Empfang. Nachdem die Glasperle fest und sicher vertäut war, brachte Beate die Crew mit dem Auto nach Hause. Schließlich musste ja jeder am Freitag noch seinem Job nachgehen und morgens wieder in der Firma „auf der Matte stehen“. Der erste Teil des Segelevents DornbuschRace lag somit hinter der Crew.

Der Tag des Rennens

Am Samstag ging es um 6:30 Uhr mit dem Auto von Greifswald in Richtung Marina Neuhof. Dort angekommen, machten sich André und Volker, es konnten Corona bedingt immer noch nur maximal zwei Personen zum Race an Bord sein, sofort auf den Weg in Richtung Stralsund. Diesen Streckenabschnitt fuhren sie komplett unter Motor. Es galt ja zunächst erst einmal die Brückenöffnungszeit der Ziegelgrabenbrücke zu schaffen. Diese öffnet morgens um 8:20 Uhr. Bis zum

Start um 10:00 Uhr wäre dann noch genügend Zeit, um sich vorzubereiten. Die Brückenpassage verlief wie geplant und die Glasperle machte zum Frühstück im Seglerhafen Stralsund fest. Nun konnte das Großsegel ausgerollt und am Mast angeschlagen werden. Im Übrigen eine Neuanschaffung aus diesem Frühjahr; ein tolles Tuch, Laminat Liteskin von Rolly Tasker aus Pouket/Thailand. Ausgeführt mit Mastrutschern ist es perfekt zum Einhandsegeln geeignet. Ist nicht ganz klassenkonform aber die Begeisterung für die bessere Performance und das sicherere Handling lassen ja mal über einen Änderungsantrag bezüglich der Klassenvorschrift in Richtung Modernisierung der Besegelung nachdenken. Aber dieser Gedanke nur am Rande als Colorit.

Der Spi war mittlerweile auch startklar angeschlagen. Jetzt konnte es endlich losgehen. Groß hoch und ablegen. Die Genua blieb noch drin, um zunächst ein paar Bögen und Schleifen innerhalb der Startzone nur unter Groß zu drehen. Nachdem die Anmeldung der Glasperle beim Startschiff erfolgte, hier mussten die angelegte Rettungsweste und der Lifebelt vorgezeigt werden, verschafften sich André und Volker einen Überblick über die aktuelle Situation. Alles sah gut aus und der Start sollte ohne besondere Herausforderungen durchgeführt werden. Schnell waren die fünfzig gemeldeten Schiffe in der Startzone eingetroffen und das Regattafeld war komplett. Mit gefühlt einer Windstärke auf Halbwindkurs einfallend erfolgte der Start pünktlich und ohne Rückruf oder gar Proteste. Alles super, könnte man meinen. Die Glasperle startete jedoch nur so mittelgut. Aus der ersten Startlinie schon, das war soweit auch ganz in Ordnung. Aber irgendwie hatten die Boote an Steuerbord und Backbord den besseren Wind erwischt und zogen zunächst an ihr vorbei. Dadurch hatte die Glasperle rasch wieder freien Wind und konnte schnell Geschwindigkeit ins Boot bekommen. Der Wind fiel nach kurzer Zeit immer spitzer ein. Für einen Spikurs eigentlich nicht mehr fahrbar. Bald fielen die ersten Spinnacker der vorausfahrenden Boote ein. André und Volker reagierten sofort; Spi runter und Genua wieder raus. Jetzt ging es sogar auf selben Kurs bleibend am Wind weiter. André fuhr die Genua nun aktiv und achtete penibel auf die exakte Anströmung der Windfäden im Segel. Volker bemühte sich darum, alles an Speed aus dem Groß herauszuholen und behielt das Regattafeld im Auge. Es lief zu diesem Zeitpunkt sehr gut für die Glasperle. Die zunächst Weggefahrenen kamen wieder näher und wurden bald von der Glasperle eingeholt. Auch kamen die großen 40 Fuß-Schiffe, die noch achteraus der Glasperle lagen, nicht dichter heran. Es wehte zu diesem Zeitpunkt des Rennens perfekter Triaswind. Wunderbar. André und Volker waren (hoch-)konzentriert und gut gelaunt bei der Sache.

Kurzer Exkurs zur Renntaktik

Für ein Rennen rund um eine Insel, in diesem Fall um die Insel Hiddensee, existieren ja per se zwei unterschiedliche Rundungsrichtungen. Man kann die Insel links herum oder rechts herum runden. In der Vergangenheit bei den klassischen Rund Hiddensee Regatten wurde die Rundungsrichtung von der Regattaleitung fest vorgeschrieben. Die tagesaktuelle Wetterlage gab den Ausschlag für die Entscheidung. Der Rundkurs ist höchst anspruchsvoll. Insbesondere die Passage des Fahrwassers zwischen Rügen und Hiddensee. Diese Fahrwasser werden von der Berufsschiffahrt lebhaft frequentiert. Fahrgastschiffe, Wassertaxi und Fischkutter prägen das Bild der Fahrwinne. Freizeitboote müssen sich (ja ohnehin) unterordnen. Es gilt insbesondere für Segler den Tonnenstrich nicht zu verlassen. Kleinste Überschreitungen des Fahrwassers zieht sofort eine Grundberührung und somit unter Umständen folgenschweres Festsitzen nach sich. Wenn dann der Wind dazu noch genau von vorne kommt, kann das schon mal nervig werden. Hier gilt es dann je nach Bootslänge alle zwei bis drei Bootslängen konsequent zu wenden und sich durch das Fahrwasser zu kreuzen. Dass nicht jeder Segler das genaue Maß für die wahre Breite des Fahrwassers im Blick hat, lässt sich denken.

Irgendeinen erwischt es immer, der dann fest sitzt. Also ist auch auf diesem Streckenabschnitt allerhöchste Konzentration und Konsequenz beim Kreuzen durch das enge Fahrwasser gefragt. Die Regattaleitung bemüht sich immer, die Rundungsrichtung so gefahrlos, wie möglich festzulegen. Denn auch das Fahrwasser hinter Barhöft in Richtung offener Ostsee verzeiht nur kleinste Fehler. In diesem Jahr war alles anders. Die Regattaleitung des DornbuschRace stellte den Teilnehmern die Wahl der Rundungsrichtung frei. Wie das Sailingteam der Glasperle meinte: eine gute Entscheidung. So konnte jede Crew selbst entscheiden, welche Richtung der Fahrwasserpassage passend zur tagesaktuellen Wetterbedingung für ihr Boot die Bessere ist. Wie es am Ende dann ausgeht, ist ja noch einmal eine ganz andere Sache. Das Rennen wird dadurch um ein Vielfaches spannender. Teilt sich doch das Feld, fährt einen Großteil der Strecke gegenläufig und vereint sich dann wieder zum gemeinsamen Zieleinlauf auf der etwa 4 Seemeilen langen Zielgerade. Für die Rundungsrichtung rechtsherum entschied sich die Crew der Glasperle. Das sollte am Ende des Tages eine gute Entscheidung gewesen sein.

...zurück zum Rennen

Da sich André und Volker für eine Rechtsrundung entschieden hatten, ging es für sie nach passieren der Höhe Barhöft Backbord abdrehend in Richtung offener Ostsee. Vorher galt es noch dem Fahrwasser spurtreu zu folgen, um nicht eine dieser gefürchteten Grundberührungen zu riskieren. Mit einem langen Anlieger knallhart am Wind segelnd, etwas zu stark Höhe knüppelnd, gelang es, dem Fahrwasser in seinem Lauf zu folgen. Bald konnte abgefallen werden und der Spi ging im Fahrwasser hoch. Zeit zum Sammeln und Durchschnaufen, bevor an der übernächsten Tonne des Fahrwassers der Spi wieder runter ging und mit etwas spitzerem als halben Wind der letzte Abschnitt des Fahrwassers vor der offenen Ostsee passiert wurde. Nun war die Glasperle auf der freien Ostsee. Nach kurzer Entscheidung über die weitere Taktik für den Streckenabschnitt „Ostsee“ ging der Spi wieder hoch. Jetzt kam ordentlich Fahrt ins Schiff. Sieben Knoten im Schnitt stimmten André und Volker zufrieden. Zwischendurch wurde es dann etwas zu viel Wind für die Beiden und der Spi ging erst einmal wieder runter. „Auf der Ostsee bitte kein unnötiges Risiko fahren“, sagten sich die beiden. Wenig später ging der Spi dann aber ruck zuck wieder hoch. So ist das eben beim Regatta segeln. Situationen ändern sich rasch und wer am Ball bleiben will, muss reagieren. Was vor fünf Minuten entschieden wurde, kann jetzt schon nicht mehr gültig sein und nach einer neuen Entscheidung verlangen. Segeln ist eben Schach auf dem Wasser.

Höhe Dornbusch, der nördlichsten Spitze Hiddensees, zauberte André auf dem Vorschiff der Glasperle eine perfekte Spihalse in die Segelgarderobe und der Focus wurde auf die Einfahrt in die Fahrwasserpassage zwischen Rügen und Hiddensee gesetzt. Da der Wind nicht ganz die vorhergesagte Richtung einnahm, sollte sich diese Passage als anspruchsvollster Abschnitt des Rennens erweisen. Die oben bereits mehrfach erwähnte Kurstreue innerhalb des Fahrwassers ist essenziell für eine zügige Passage. Schon beim Einfahren in die nördliche Fahrwasserzone zeigte sich, dass die Glasperle das Fahrwasser aufkreuzen musste. Die Spannung und Anspannung an Bord stieg. Fehler in der Navigation könnten hier folgenreich sein. Also hieß es wenden, wenden, wenden „...immer rechtzeitig über Stag gehen. Lediglich das Stück Fahrwasser aus Richtung Breege kommend konnte mit einem Anlieger durchgefahren werden. Das Fahrwasser Richtung Stralsund lag so ziemlich exakt in der entgegenkommenden Windrichtung. Es gab keinen Holebug oder Streckbug zu segeln. Keine bevorteilte Seite für einen etwas längeren Schlag auf einer der beiden Seiten ließ sich

heraussegeln. Das war wirklich nervig. Aber es half nichts. Nicht nur die Glasperle musste jetzt hier durch. All die anderen Sportsfreunde hatten mit ihrer Rundungsrichtung ja dasselbe Los gezogen. Nach gefühlt fünfzig Wenden auf ca. 4 Seemeilen Streckenlänge war die Glasperle dann endlich durch die enge Passage gekommen. Dabei blieb auch sie nicht von zwei drei leichten Berührungen im Sand am unteren Ende des Kiels verschont. Das war jedoch völlig harmlos und das Freikommen verlief ohne viel Aufsehen aus eigener Kraft. Sofort das Ruder herum und zur Wende ansetzen, Richtung wechseln, Genua etwas länger Back stehen lassen, ordentlich krängen und der Kiel war wieder frei. Weiter ging die Fahrt. Mittlerweile frischte der Wind merklich auf. An sich ist dieser Umstand ja Grund zur Freude. Wäre da nicht dieses fiese dicke Seegrassbüschel, dass sich bei der Passage durch das Fahrwasser am Ruder verfangen hatte. In den Boddengewässern ist es nicht ungewöhnlich, dass bei Starkwindwetterlagen zum Spätsommer sich auf der Wasseroberfläche große schwimmende Inseln aus Seegras bilden. Diese sind völlig ungefährlich und stellen kein Problem dar. Nur: Im Regattamodus möchte man nicht noch extra fünf Kilo Seegras an seinem Ruderblatt hängen haben. Volker wurde dieses Büschel Seegras nur nach und nach los. Selbst ein dreihundertsechzig Grad Kringel hat da nicht viel geholfen. Wahrscheinlich hätte man kurz ankern müssen, um dem Seegras die Gelegenheit zum langsamen Herunterrutschen vom Ruderblatt zu bieten. Das wäre natürlich alles Quatsch gewesen, somit hieß es, weitersegeln mit einem Seegrasteppich im Schlepptau. Als Kinder im Opti hatten wir in solchen Situationen einfach das Schwert kurz hochgezogen und mit dem Stechpaddel den Rest vom Ruderblatt abgestriffen. Bei einer Trias geht das natürlich nicht. Irgendwann hat sich das Seegrassbüschel jedoch in seine einzelnen Bestandteile aufgelöst und war verschwunden. Eine im Kielwasser der Glasperle immer dichter kommende Albin Express fiel jetzt auch wieder schlagartig zurück. Die Glasperle hatte ihre Grundgeschwindigkeit wieder erreicht.

So allmählich waren jetzt schon die Kirchtürme von Stralsund und die Werfthalle zu erkennen. Es ging in die letzte Phase des Rennens. Diese sollte es besonders in sich haben. Weit in der Ferne auf Steuerbord tauchte erstaunlich geschlossen das Feld der Rennteilnehmer auf, das sich für die Rundung linksherum entschieden hat. Volker und André witterten Morgenluft und hofften noch weit genug vor diesem Feld auf die Zielgrade Richtung Stralsund einbiegen zu können. Das sollte auch so geschehen. Aber etwa vier Seemeilen vor der Ziellinie hing der mittlerweile wieder einmal hochgezogene Spi schlaff, wie eine Tüte am Mast. Es wehte kein Lüftchen mehr. Das Speedometer zeigte null Knoten Speed durchs Wasser an. Über Grund trieb die Glasperle sicher mit ein bis zwei Knoten irgendwo hin. So. Was nun? Bange Blicke nach achtern in Richtung des herannahenden Felds, das von der Ostsee hereinkam. Aber so richtig hatten diese Sportfreunde auch keinen Wind. Das war etwas beruhigend. Auf der anderen Seite wussten André und Volker, dass diese Flaute wirklich nur vorübergehend anhalten würde. An Steuerbord zeigte sich bereits das nächste Starkwetterereignis. Lokal begrenzt formierte sich ein pechscharzer Wolkenverbund, aus dem es bedrohlich grummelte und donnerte. Ja tatsächlich, jetzt sollten die beiden auch noch in ein handfestes Gewitter kommen. Also nichts wie den Spi bergen und zum x-ten Mal wieder schnell die dicke Ölzeug Jacke anziehen. Jetzt ging es darum, die Glasperle heil und sicher auf den letzten Meilen durch die Wetterkapriolen zu bringen. Und tatsächlich, wie später zu erfahren war, brach diese Gewitter Bö mit bis zu vierzig Knoten Windgeschwindigkeit über das Regattafeld herein. Begleitet von extremen Starkregen dauerte diese Episode gute zwanzig Minuten an. Die Genua war längst geborgen und das Groß stellte das Rigg auf eine anständige Belastungsprobe. Die Lärmischung aus Sturmheulen, Regenprasseln, Donner, Fahrgeräusch, teilweisem Schlagen des Großsegels erforderte eine laut schreiende

Kommunikation zwischen André und Volker in dieser Situation. Obwohl die meisten Informationen in diesen zwanzig Minuten mit Handzeichen, Kopfnicken und Kopfschütteln transportiert wurden.

Tatsächlich war der ganze „Spuk“ nach den besagten zwanzig Minuten komplett vorbei. So konnten André und Volker mit ihrer Glasperle bei maushoher Welle und überglücklich 18:30:53 Uhr die Ziellinie überqueren. Glück über das Erreichte, dass Rennen gut bestritten zu haben, und Wehmut darüber, den unwiderruflich letzten, offiziellen Auftritt mit der Glasperle hingelegt zu haben, mischten sich miteinander. Ein sechster Platz in ihrer Gruppe von zwölf gestarteten Booten konnte sich sehen lassen.

Nun hieß es, die Glasperle am Steg in Stralsund liegend, aufzuklären und dann rüber zum Orgateam auf den Dänholm zu tuckern. Dort fand unter Einhaltung der Corona-Regeln ein kleiner Klönschnack bei Grillwürstchen, Nudelsalat, Kuchen, Kaffee und einem Bierchen statt. Gelegenheit für Volker und André, sich persönlich bei den Organisatoren des DornbuschRace für alles zu bedanken.

Zu 21:30 Uhr zog die Ziegelgrabenbrücke und die Glasperle machte sich mit einigen anderen Booten in pechschwarzer Nacht auf den Weg in Richtung Greifswald. Wohin die anderen Schiffe entschwanden, die gemeinsam mit der Glasperle den Brückenzug passierten, konnte nicht so richtig verfolgt werden. Die Glasperle navigierte sich noch etwa eine Stunde unter Motorfahrt zurück nach Neuhof und machte dort wieder fest. Für diesen Tag war es genug. Die letzten zwanzig Kilometer ging es dann mit dem Auto ab nach Hause.

Am Folgetag (Sonntag) brachte Beate dann die komplette Glasperle Crew (André, Jan und Volker) nach Neuhof. Von dort startete bei bestem Südwest um die fünf Bft. die Rücküberführung nach Greifswald. Es war der letzte Törn der Glasperle in nordischen Gewässern des Greifswalder Boddens.

Schlusswort von Volker

Good bye, liebe Glasperle.

Drei Jahre war die Glasperle nun im Norden. Sie hat sich zum ersten Mal in ihrem Leben mit Salzwasser geduscht, hat ihr Segelkleid gewechselt und musste sich einer Komplettanierung unterziehen. Ach ja, so einen lauten Motor, der immerzu von achtern schiebt, hatte Sie ja auch noch nie an Ihrem Spiegel kleben. Dieser musste dazu reichlich verstärkt werden. Das hat sie alles mit sich machen lassen. Dabei ist es ihr bestimmt nicht immer gut gegangen.

„Wo bin ich hier nur hingelaten?“ hat sie sich sicher so manches Mal gefragt. Insbesondere, wenn es mal wieder bei fünf bis sechs Windstärken aus Ost hinaus auf den Greifswalder Bodden ging. Wellen um die einen Meter zwanzig Höhe kannte sie bis dahin noch nicht. Und dann dieses Regattasegeln. Immer musste sie voll auf Geschwindigkeit segeln. Leicht hatte sie es an manchen Tagen sicher nicht. Aber: Sie hat ihr Bestes gegeben. Nie eine Situation der Unzuverlässigkeit oder unkontrollierter Reaktion bei Starkwind oder gar im Sturm. Die Glasperle stand fest zu uns und hat uns immer sicher zurück in den Hafen gebracht. Sie wusste zudem um ihr gutes Aussehen, um ihre Linien und um ihre Erscheinung. Sie spielte mit den Emotionen und Gefühlen der Crew, besonders mit denen ihres Eigners, also mit meinen. Oft saßen wir schweigend beieinander; sei es im kalten Winter unter der Plane im Winterlager, in der Sägewerkshalle zum Neuaufbau des Unterwasserschiffs oder im Sommer nach einem schönen Törn einfach am Bollwerk, der eine auf der Bollwerkskante sitzend, die andere

sicher an den Festmachern liegend. Da hat sie mir so manch fünfhundert Euro Schein aus den Rippen geleiert. Und eine schmeichelnde rote Unterdeckbeleuchtung für die Nachtfahrt habe ich ihr dann auch spendiert. Wir passten gut zusammen, wir beide aus den achtzigern; Volker und die Glasperle. Nur eines passte irgendwie nicht: Das Revier und die größeren Runden, die ich noch vor habe zu segeln. Ein Übernachtungstörn über mehrere Tage entlang der Ostseeküste Polens bis hinein ins Baltikum ist mit der Glasperle einfach nicht zu realisieren. Allein zu einer Tour Rund Rügen oder mal eben rüber nach Bornholm kann eine Trias nicht einladen. Und gerade diese Törns sind es, die ich mit meiner Frau Beate segeln möchte. Vor der Haustür bei drei bis vier Windstärken mit den Sportfreunden für ein paar Stunden um die Regattatonen zu segeln ist eine tolle Sache. Dafür ist die Trias auch bestens geeignet. Wenn es aber etwas mehr an Segelprogramm werden soll, kommt das Konzept der Trias an seine Grenzen.

So habe ich sehr schweren Herzens, mit nicht nur einer Träne im Knopfloch, die Glasperle wieder zurück in das ihr angestammte Revier geschickt. In den nächsten Jahren ist die Glasperle in der Schweiz auf dem Zürichsee Höhe Lachen zu finden. Dort wird es ihr wettermäßig besser gehen, als bei uns im Norden. Ich wünsche der Glasperle und ihrem neuen Eigner alles Gute, viele freudvolle Jahre und vielleicht ergibt sich ja der eine oder andere Regattaerfolg.

Dem Trias SailingTeam Jan und André danke ich für die Treue und den Einsatz zu Gunsten unserer Glasperle. Besonders danke ich meiner Frau Beate, für ihr Verständnis und die Unterstützung bei all meinen Bemühungen, die Glasperle in gutem Zustand zu halten.

Ein paar Worte noch in eigener Sache

Liebe Trias Freunde, wie ihr sicher bemerkt habt, schlägt mein Herz nach wie vor für unsere Trias Boote. Der Klassenvereinigung bleibe ich selbstverständlich als ordentliches Mitglied erhalten. Und wenn ihr mal einen Mitsegler auf einer Regatta benötigt, fragt mich gerne an volkermarkmann@stelomendo.de . Ich würde mich freuen, auf einer Trias eine Regatta fahren zu können. Unbedingt!

Ach ja, eins noch: Ich bin gerade dabei, einen Trias Fanshop online zu stellen. In diesem Fanshop werden Trias-gebrandete Artikel angeboten. Sobald der Shop fertig ist, wird ein Link dazu auf die Klassenvereinigung-Website gestellt. Schaut gerne mal dort vorbei.

Allen Trias Seglern wünsche ich eine gute Zeit. Bleibt gesund.

Mit seglerischem Gruß, Volker Markmann

Groß Kieshof, 25. August 2020