

Rügen Rudder 2020 mit Beteiligung der Trias Glasperle GER 382

Die Überfahrt von Greifswald nach Stralsund

Der Wind weht wunderbar mit 15 Knoten aus Nordost, als sich Jan und André mit Volker an der Pinne in ihrer Trias Glasperle von Greifswald auf den Weg nach Stralsund begeben. Diese Überfahrt findet zwei Tage vor dem Start des ersten Rügen Rudder statt. Alles verläuft wie geplant. Zunächst geht es mit einem Schlag auf Amwindkurs hinaus aus der Dänischen Wieck vorbei am Kooser Haken in Richtung Palmer Ort. Schon bald kann abgefallen und mit leicht angebaberter Genua auf Schickkurs die große, weit sichtbare, Werfthalle der Stralsunder MV-Werften angesteuert werden. Es geht vorbei an der Insel Riems, die Fährverbindung Stahlbrode –Glewitz wird passiert und nach drei Stunden gemütlichen Segelns erreicht die Crew Höhe Gustow. Ab hier muss der Kurs noch ein paar Mal dem Fahrwasser in seinem Lauf folgen, bevor die Glasperle auf die geplante Minute genau zu 20 Uhr in dem kleinen Seglerhafen auf dem Dänholm einläuft. Von hier aus werden es am Freitag zur Startlinie des Rügen Rudder nur noch zwanzig Minuten zu segeln sein. Schnell ist ein Gastliegeplatz gefunden und das diensthabende Hafenmeisterehepaar des Stralsunder Yachtverein e.V. empfängt Crew und Boot sehr herzlich. Beate, Volkers Frau, bildet das Land Team der Glasperle und ist auch schon zur Stelle, um die Crew ins Auto zu laden und wieder nach Hause zu bringen. Jetzt liegt die Glasperle also gut festgemacht im Seglerhafen des Stralsunder Segler Verein e.V. und wartet auf den Start zum Rügen Rudder 2020 am Freitag.

Welches Rennen eigentlich?

Das Rügen Rudder wird gegen den Uhrzeigersinn non Stopp um die Insel Rügen gesegelt. Start und Ziel sind in Stralsund. Pünktlich um 18 Uhr erfolgt der Startschuss. So soll das Feld von 35 Yachten etwa gegen 22-23 Uhr den Greifswalder Bodden passiert und die offene Ostsee erreicht aben. Wenn man die Route auf dem Kartenplotter plant, kommt man auf 90 Seemeilen. Aber das ist ja nur die Theorie. Mit Kreuzschlägen beträgt die zu segelnde Strecke etwa um die 100 Seemeilen. Während des Rennens wird nicht nur in Boddengewässern gesegelt sondern ein erheblicher Anteil der Wegstrecke ist unter Offshore Bedingungen zurückzulegen. Bei einer geschätzten Durchschnittsgeschwindigkeit von 5 Knoten würde die Glasperle zirka achtzehn Stunden für das Rennen benötigen. Das soll nach eigenen Einschätzungen gut zu schaffen sein. So ist jedenfalls der Plan aber es kommt alles ganz anders.

Der Renntag am Freitag

Skipper Volker und Vorschoter/Taktiker André sind sehr gut vorbereitet und ausgeruht. Die Stimmung ist hervorragend. Zur Arbeit an die Unimedizin und zur Werft geht es an diesem Tag nicht. Beate startet 15 Uhr das Teamfahrzeug und bringt die Beiden samt reichlich Proviant und wasserdicht verpackten Wechselklamotten für den Ernstfall wieder von Greifswald nach Stralsund. Hier angekommen wird auch gleich in Ruhe mit dem Auftakeln des Bootes begonnen. Dabei wandert der Spi sofort weit nach vorne unter Deck. Dass der bei den angesagten fünf bis sechs Bft. aus Ost nachts Höhe Kap Arkona in dunkler Nacht gezogen wird, ist sehr unwahrscheinlich. André und Volker entscheiden sich dafür, das Groß komplett hochzuziehen und ohne Reff zu starten. Nachdem alles vorbereitet und klar zum Auslaufen ist, legt die Glasperle eine Stunde vor dem Start aus der Gästebox ab. Außerhalb des kleinen Hafens wird dann auch rasch das Groß bis zum Top hochgezogen und ein paar Probeschläge unter voller Besegelung inkl. Genua durchgeführt. Der erste Eindruck der Situation ergibt, dass die Bedingungen so unter der gewählten Besegelung händelbar sind. Was weiter draußen auf die Crew zukommen wird, müsse man dann sehen.

Autor: Volker Markmann, Juni 2020

Also rollt André die Genua wieder ein, um sich mit der Startlinie und der Vorstartsituation zu beschäftigen. Bald ist das Startfeld komplett versammelt und kreist in den üblichen taktierenden Schleifen und Bögen umeinander herum. Endlich wieder mal kann etwas Regattafeeling war genommen werden. Es ist ja die erste Regatta der Saison für das Team Glasperle. Neben hochseetauglichen Rennyachten wie etwa einer Pogo 40 oder einer Seaquest36 füllen Freizeityachten wie Dehler Sprinta, Hanse 291 und tatsächlich auch eine offene Kieljolle namens Glasperle das Starterfeld; eine bunte Mischung eben.

Jetzt ist es soweit: der Startschuss fällt. Erwartungsgemäß setzen sich die größeren Yachten rasch vom übrigen Feld ab. Nach der ersten Kreuz geht es in den Strelasund. Hier zeigt sich schon, dass der Wind immer mehr zunimmt. Da aber der Sund noch keine allzu hohe Wellenbildung zulässt, kann auf diesem Streckenabschnitt gut gesegelt werden. Traveller komplett nach Lee, Achterstag voll angeknallt und beide Mann auf die hohe Kante. Das ist die Devise der nächsten zwei Stunden. Schönes Segeln stellt man sich eigentlich anders vor. Zumal sich der Nebel auf eine Sichtweite unter 300 Metern verdichtet, es regnet und der Wind noch dominanter wird. Höhe Stahlbrode nach erst etwa 15 gesegelten Seemeilen muss André die Genua komplett wegnehmen. Alle Trimmöglichkeiten, das Boot irgendwie sicher über den Kurs zu bekommen, sind jetzt ausgeschöpft. Eine Verkleinerung der Segelfläche ist das einzige Mittel der Wahl. Da maximal Double Hand gesegelt werden darf, ist unter den vorherrschenden Bedingungen ein Einbinden des Reffs ins Großsegel mit nur 2 Mann Besatzung nicht risikofrei möglich. Sofort verringert sich die Rumpfgeschwindigkeit auf 4 bis 4,5 Knoten durchs Wasser. Die Geschwindigkeit über Grund ist sicher deutlich geringer. Das hat zur Folge, dass die Lenzventile nicht funktionierten. Das Boot ist einfach zu langsam. Bei jeder Welle, die schräg von Backbord gegen den Bug der Glasperle schlägt, nimmt sie zwischen fünf und zehn Liter Wasser über. Das ist aber noch vertretbar im Vergleich dazu, was wenig später auf die Glasperle zukommt. Ein Problem ist jetzt, dass das überkommende Wasser per Hand aus dem Boot gelenzt werden muss. Das ist echt kein Vergnügen, bei zwanzig Grad Krängung unten in Lee zu liegen und das überkommende Wasser aus dem Boot zu pützen; wohlgermerkt mit einem Schwamm! Aber irgendwie geht das alles. Eine ganz andere Frage beschäftigt die Crew mittlerweile: Wie soll das heute noch weitergehen? Die ersten Segler des Regattafeldes kommen der Glasperle bereits entgegen und haben den Rückweg angetreten. Weit vor der Glasperle erreichten sie bereits den offenen Greifswalder Bodden.

Aber zum Nachdenken über das weitere Vorgehen kommen die Beiden an Bord der Glasperle erst gar nicht. Jetzt hat die Glasperle Höhe Palmer Ort passiert und den Greifswalder Bodden erreicht. Im Grunde kein unbekanntes Revier für sie. Lauterbach, die Insel Vilm und diverse Rundkurse auf dem Bodden gehören zu ihrem Segelrevier. Aber an diesem Tag ist alles anders. Der Bodden zeigt sich fremd, böse und gefährlich. Die Glasperle tanzt auf den Wellen wie ein Korke. Aufgrund der bekannt kurzen Boddenwelle taucht der spitze Vordersteven der 9 Meter zwanzig langen Trias immer öfter tief in die hohen Wellen ein. So nimmt sie reichlich Boddenwasser in nicht unbedenklicher Literzahl über. Bei ja nun schon sechs Windstärken von Vorne haben André und Volker alle Hände voll damit zu tun, das Boot in Fahrt zu halten, zu navigieren, nicht zu kentern, keinen Materialbruch zu riskieren und nicht zuletzt müssen sie auf sich selbst achten. Natürlich tragen beide Rettungswesten und sind mittels Livebelts fest mit dem Boot verbunden und somit gegen ein Überbordgehen gesichert. Diese Gefahr ist ohne die Sicherungsleine durchaus gegeben. Denn die Wellenhöhe, die mittlerweile auf die Glasperle prallt, beträgt im Schnitt einen Meter fünfzig und in Spitzen kommen Wellenberge von guten zwei Metern Höhe auf das Vorschiff der Glasperle zu. Die Konzentration der beiden ist förmlich mit Händen zu greifen. Der Wind, es ist schon ein kleiner Sturm oder zumindest ein sehr erwachsener Starkwind pfeift in den Wanten, das Lose im Groß flattert lautstark und die verbale Kommunikation erfolgt jetzt sehr laut rufend, ja fast schon schreiend und beschränkt sich auf die wenigen Worte, die notwendig sind. Geplaudert wird schon lange nicht mehr. Jetzt ist es soweit. Die Entscheidung, das Rennen abubrechen wird übereinstimmend getroffen. Es ist eben kein Trias Wetteran diesem Abend. Enttäuscht von der jedoch völlig richtigen Entscheidung macht sich die Glasperle jetzt auf in den nächst erreichbaren Nothafen. Dieser ist Greifswald. Da der Starkwind weiterhin aus Ost bläst, genügt ein leichtes Abfallen, um die Tonne Koos in Luv zu passieren, Tonne Greifswald dicht als Orientierungspunkt anzusteuern und dann mit raumen Wind in die Dänische Wiek einzulaufen.

Autor: Volker Markmann, Juni 2020

Zu diesem Zeitpunkt kommt etwas Ruhe ins Boot. Der Speed der Glasperle, davon kann nun gewiss gesprochen werden, beträgt in Spitzen 9,4 Knoten. Das Surfen auf den hohen Wellen macht riesigen Spaß. Aus Richtung der Lenzklappen ist nun das vertraute Sauggeräusch wieder zu vernehmen. Das ist gut so. André übernimmt für den Part der Landansteuerung die Pinne und Volker kommuniziert via WhatsApp der Regattaleitung den Regattaabbruch der Glasperle und meldet sich erstmal zu Hause. Hier verfolgt Beate die Kommunikation der anderen abbrechenden Schiffe in der Rügen Rudder WhatsApp Gruppe und macht sich bereits Sorgen, weil von der Glasperle überhaupt nichts zu lesen ist. Entsprechend ist die Erleichterung groß, als von der Glasperle ein Lebenszeichen kommt. Auch André meldet sich zu Hause und gibt den aktuellen Stand der Lage durch. Nun kann die Glasperle in Ruhe in den Hafen in Greifswald Wiek einlaufen. Eine freie Box ist schnell gefunden, das Boot festgemacht und dann ist Beate auch schon mit dem Auto da. Jetzt geht es ab nach Hause. Es ist 22 Uhr 30 Uhr. Alles ist gut ausgegangen.

Fazit

Bei Wetterbedingungen, wie solchen, die am 12. Juni auf den Gewässern um Rügen vorzufinden waren, gilt es, dem hohen Maß an Verantwortung in besonderer Weise gerecht zu werden, das an einen jeden Skipper gestellt wird. Auch wenn eine Regatta über Wochen geplant und akribisch vorbereitet wird, nutzt es nichts, sie um jeden Preis durchzuführen, wenn die Wetterbedingungen am Tag des Rennens einfach nicht stimmen. Hier ist dann seemannschaftliches Denken und Handeln gefragt. Die Gesundheit der Mannschaft hat oberste Priorität; und ist die Enttäuschung über eine abgebrochene Regatta noch so groß. Die Erleichterung, Mannschaft und Boot sicher in einen ruhigen Hafen gebracht zu haben, wiegt diese um ein Vielfaches auf. Kaum auszumalen, was im Fall einer Havarie weit draußen auf dem Bodden oder später auf der Ostsee passiert sein könnte. Die Möglichkeiten zum Reagieren wären bei diesen Bedingungen auf einem solch kleinen Boot ohne Seezaun mit nur zwei Mann Besatzung und mit einem hinter dem Spiegel angebrachten Außenborder, der auch noch aus dem Wasser geklappt war, gleich null. Sicher gab es eine Sicherheitsleine, die von vorne nach achtern über das Deck gespannt war, aber von Deck könnte man beim Verlassen der Plicht trotzdem erstmal gespült werden. Alles das ist jedoch zum Glück nicht geschehen. Dank des sehr guten Zusammenspiels der Crew in dieser für die Verhältnisse einer Trias Ausnahmewettersituation kam es zu keiner Havarie oder sogar Seenotsituation. Das Vertrauen in die Belastbarkeit der Mannschaft und des Bootes ist an diesem 12. Juni 2020 gestiegen. Das ist gut so. Und eines steht auch fest: 2021 wird die Glasperle wieder mit am Start des nächsten Rügen Rudder sein.