

Europameisterschaft in Glücksburg und Dyvig Tune-Up

Vom 2.7. bis zum 5.7. fand in Glücksburg die offene Europameisterschaft (Sterling Cup) der 12mR statt. Beeindruckende 14 klassische 12er hatten gemeldet, so viele wie seit 75 Jahren nicht mehr. Vorher trafen sich die 12er vom 29.6. bis zum 1.7. in Dyvig zur Tune-Up Regatta.

Während der Auslaufparade der Kieler Woche erreichten wir am Samstag (27.6.) die Anita in Kiel. Der Anblick der trainierenden 12er vor Schilksee machte sofort Lust auf die kommende Segelwoche. Also keine Zeit verlieren, schnell noch gebunkert und losgefahren. Die Förde zeigte sich von ihrer schönsten Seite, drei bis vier Beaufort, über 20 Grad, Sonnenschein und unzählige Segler auf dem Wasser. Teilweise waren auch noch Wettfahrten der Kieler Woche im Gang.

Die Kreuz nach Sonderburg war dann genau das richtige um alle für die kommenden Tage einzustimmen. Dort wartete bereits Jost mit seiner JAN VII auf uns. Anita war dann aber doch zu groß um sich als fünfte ins Päckchen zu legen, also nochmal umgeparkt. Zum Abend war es dann richtig gemütlich als die volle Crew beider Schiffe sich zum Abendessen in der Messe der Anita eingefunden hat.

Am Morgen ging es unter eiserner Genua nach Dyvig. Das hätte man auch gut Kreuzen können, aber der Vermesser hatte sich angekündigt und unser Skipper Michael legte Wert darauf früh da zu sein, um noch einen Platz an der Pier zu bekommen. Einige Stunden später sollten ihm alle sehr dankbar für diese Entscheidung sein.

Die Einfahrt nach Dyvig ist extrem eng und kurvig, war aber extra ausgebaggert worden und so blieb eben noch eine Handbreit Wasser unterm Kiel. Freiwillig wären wir hier allerdings nicht reingefahren.

Bei traumhaftem Segelwetter galt es nun Anita für die Vermessung vorzubereiten.

Nachdem wir Anker samt Kette im Hafen versenkt, die Segel auf den Steg gelegt und den Haufen mit üblichem Kleinkram wie Leinen und Fenderbrettern versehen hatten, schwamm sie dann auch deutlich höher auf. Zwischendurch hatten wir noch das Gummiboot aufgeblasen und abwechselnd probiert den Außenborder zum Laufen zu bringen. Es half alles nicht, er sprang einfach nicht an. Vielleicht wäre mit dem richtigen Treibstoff mehr passiert.

Am Nachmittag kam dann die Vim unter Spinnaker durch die Enge und barg die Segel direkt vorm Badehotel. Das hat keine 20 Sekunden gedauert, die waren wohl nicht erst zum Training dort. Macht nichts, mit der Vim sollen sich andere messen. Der Eigner einer der 12er, dem auch das Badehotel gehört, hat dann spontan alle Crews zum Abendessen ins Hotel eingeladen, Getränke inklusive. Hier stießen dann die letzten Nachzügler unserer Crew zu uns, inklusive Günther, unserem Skipper für die Regatten.

Endlich komplett haben wir die erste Hälfte des Trainingstags genutzt um die Abläufe in den Manövern einzuspielen. Nachdem die Handgriffe saßen und mögliche Probleme ausgeräumt waren, gingen die Wenden schon einen Knoten schneller und die Zeit für Setzen und Bergen des Spinnakers hatte sich halbiert. In der Crew wurde angeregt über mögliche Modifikationen diskutiert. Einige der Anregungen wurden gerne angenommen „Können wir die Genua tiefer hängen und den Seezaun runterbinden?“, andere eher zögerlich „Komm doch mal aus der Anströmung der Genua raus.“ Wir waren bereit uns zu den anderen 12ern für die ersten Probewettfahrten zu gesellen. Doch vorher noch ein kleiner Lunch der per Motorboot auf die Boote gebracht wurde. Die Probefahrten waren dann zumindest für Taktiker und Rudergänger sehr erkenntnisreich, einige aus dem Feld waren grundsätzlich zu schlagen, die richtigen Bedingungen vorausgesetzt.

Am Abend im Hotel hat Goff es dann geschafft Wilfried Beeck davon zu überzeugen uns

eine Genua II für die Regatta zu leihen.

Die Tune-Up Wettfahrten am nächsten Tag wurden dann bei leichtem Wind ausgetragen. Hier zeigte sich dann wieder, dass wir bei Leichtwind echte Probleme haben mitzuhalten. Ein Flautenloch vor der Startlinie sorgte in einem Rennen dafür, dass wir ganze 20 Minuten brauchten um überhaupt zu starten. Durch die Regel alle Boote, die länger als die Zeit des ersten plus 25% ins Ziel brauchten, mit DNF zu werten wurde das Feld deutlich in die Spitzengruppe und „den Rest“ geteilt.

Wieder zurück im Hafen fanden sich dann auch schnell zwei Freiwillige für die Ankerwisch. „Hey ihr wolltet doch eh gerade schwimmen gehen, holt doch vorher noch mal eben die Kette ein.“ Nachdem Kette, Anker und der ganze Rest wieder an Bord waren, begaben wir uns zur Abschlussveranstaltung und anschließendem Dinner. Hier hat die erstklassige Küche des Hotels nochmal gezeigt was sie kann.

Für den letzten Tag des Tune-Ups stand die Langstrecke nach Glücksburg an. Um das Feld geschlossen durch die Klappbrücke in Sonderburg zu leiten, sollten die langsameren Boote vorausfahren. Vor der Einfahrt in den Als Sund sollten wir dann nochmal auf das Feld warten, so langsam waren bei guten 3-4 Bft dann wohl doch nicht. Die vielbeachtete Kreuz den Als Sund hoch führten wir das Feld der 12er an. Dank „Safetyboat“ mit gelber Flagge und Überholverbot konnten diese auch nichts daran ändern. Bei Erreichen der Brücke zeigten sich die gute Organisation und das präzise Timing. Erst 3 Minuten bevor wir, als einziges Boot unter Segeln, die Brücke durchquerten wurde geöffnet, um den Autoverkehr nicht unnötig lange zu unterbrechen.

Der Rest der Strecke bestand hauptsächlich aus raumen Kursen, so dass sich uns ein fantastischer Blick auf die gesammelten 12er unter Spinnaker bot. Die Führung konnten wir allerdings nicht halten und die finale Platzierung (errechneter 3.) war wohl, dank der dubiosen Handhabung der Starts, nicht ganz ernst zu nehmen. In jedem Fall war es ein bemerkenswerter Segeltag, an den wir noch lange gern zurückdenken werden.

In Glücksburg stand für die 12er ein langer Steg mit 15 Boxen bereit und einige Schlauboote warteten schon um beim Anlegen und Manövrieren im schmalen Becken zu helfen. Zumindest beim ersten Anleger haben wir diese Hilfe auch gern in Anspruch genommen. Da die Kommunikation von Rudergänger zum „Bugstrahlruder“ nicht immer unmittelbar funktionierte, lehnte Günther danach aber jede weitere Hilfestellung ab. Mit seiner Souveränität und Erfahrung bei den Hafenmanövern ist Außeneinwirkung auch eher hinderlich, Fender dienen bei ihm hauptsächlich einem dekorativen Zweck.

Bei der Tellerdrehung an der schmalsten Stelle des Beckens wären vorn und hinten weniger als 20 cm Platz. Das hat allerdings nicht alle Boote davon abgehalten den Anleger so zu fahren und als das Heck der Wings nur Zentimeter am Bug der Trivia vorbeiging ging ein Raunen durch die Reihen der Zuschauer. Wow, das war knapp.

Der Anblick der 15 klassischen 12mR, die alle nebeneinander vorm FSC lagen, war dann, nicht nur für Liebhaber, ein echter Augenschmaus.

Der Start der ersten Wettfahrt war auf Mittag angesetzt, so dass wir genug Zeit hatten unseren Ballast in die Bootshalle zu schaffen und der Ankerkette ein weiteres Mal Tschüss zu sagen.

Der erste Tag Europameisterschaft begann dann für die 12er mit einem unerwarteten Rückschlag, als sich einige Drachen ins Startgebiet verirrt hatten kam es bei einem Ausweichmanöver zu einer Kollision. Mehrere Drachen waren hoch am Wind als die Vim mit Backbordbug auf Halbwindkurs entgegenkam. Der in Luv liegende Drache entschied sich zur Wende, anstatt von den anderen Raum einzufordern und abzufallen, und bot so der ankommenden Vim das Heck dar. Durch die fehlende Bootsgeschwindigkeit war der

Drachen in dem Moment quasi manövrierunfähig. Die Vim versuchte zwar noch auszuweichen, erwischte allerdings das Heck des Drachen. Ergebnis war ein Loch im Bugbereich knapp über der Wasserlinie und noch vor Start des ersten Rennens war ein 12er gezwungen aufzugeben.

An Bord der Anita waren wir an diesem Tag besonders motiviert. Die Bedingungen waren mit bis zu 25 Knoten Wind optimal für uns. Also der perfekte Tag um unser bestes Ergebnis zu segeln, besonders da für die nächsten Tage deutlich weniger Wind vorhergesagt war.

In der ersten Wettfahrt war es dann auch ein enges Rennen mit Anita mittendrin. Interessant wurde es nach der ersten Luvtonne, als sich der Großteil des Feldes entgegen der Segelanweisung entschieden hatte eine weitere Tonne zu runden. Leider haben wir uns kurzzeitig davon anstecken lassen und waren erst nach kurzer Diskussion wieder auf dem richtigen Kurs. Die Chance Thea zu schlagen war allerdings dahin, die zeigte sich von der großen Verwirrung gänzlich unbeeindruckt.

Das zweite Rennen lief dann geordneter ab, das Startgebiet war frei von Drachen und auch die 12er wussten nun wo die Tonnen lagen. Beim Einlaufen waren wir sehr zufrieden mit der Tagesleistung. Alle Manöver hatten gut funktioniert und auch unser Skipper Günther hatte nur Lob für uns.

Wir hatten im zweiten Rennen einen achten Platz erreicht und auch die Thea hinter uns gelassen.

Das Abendprogramm auf den Ochseninseln war gestrichen und kurzfristig durch eine Gartenparty ersetzt worden. Unser Gastgeber ist selbst Bootsbauer und mit einer Sammelleidenschaft für klassische Boote ausgestattet. Davon zeugen mehr als ein Dutzend Holzboote in unterschiedlichem Zustand, die sich in Werkstatt und Garten tummeln.

Die Ruhe dieser verschlafenen Idylle aus wildem, verwinkeltem Garten und romantisch anmutenden Bootsbauprojekten wurde an dem Abend von mehreren hundert gut gelaunter Segler durchbrochen.

Am Freitagmorgen lief die Vim, unter Jubel aller 12er Crews, wieder in Glücksburg ein. Über Nacht hatten sie das Loch geflickt und waren bereit zu zeigen was sie drauf haben. Der Tag war dann wieder von leichtem Wind und heißen Temperaturen (in Mitteldeutschland bis zu 38°) geprägt und manch einer hatte nach wiederholter Startverschiebung schon nicht mehr geglaubt, dass noch ein Rennen stattfinden würde. Kurz vor Mittag wurde dann doch gestartet, aber trotz aller Bemühungen gelang es uns nicht unsere Ergebnisse vom Vortag zu bestätigen. So blieb für uns das Highlight des Tages wohl die Party auf der Werft von Oliver Berking. Die mildereren Abendtemperaturen und eisgekühlte Getränke sorgten für ausgelassene Stimmung bis dann nach Sonnenuntergang mit Live Musik nochmal richtig eingeheizt wurde.

Nach der Hälfte der Rennen stellte sich die Erna Signe aus Norwegen als unser direkter Konkurrent heraus, die Thea würden wir bei 2 Bft nicht mehr schlagen. Am Samstag war unser Focus also das Duell mit Erna Signe, das in einem bezeichnenden Tonnenmanöver seinen Höhepunkt fand.

Anita lag vorn auf dem Weg zur Luv Tonne als sich Erna Signe innen liegend an uns vorbei drängeln will. Von ihrem Vorschiff wird laut nach Raum gefordert um die Marke runden zu können. „No Water“ Rufe schallen übers Deck. Nach kurzer Absprache zwischen Taktik und Steuermann ist klar: „Weiterfahren!“ Die bekommen keinen Raum von uns, was Jost ihnen auch deutlich mitteilte. Der Dialog zwischen ihrem Vorschiffsmann und unserem Taktiker Jost wurde dann zunehmend hitziger und schlug von Englisch auf Dänisch um. Gebannt schauen wir zu wie ihr Klüverbaum sich immer weiter unserem

Heck nähert, bis wir schließlich überlappen. Doch Jost lässt sich nicht erweichen und die lautstarke Diskussion zieht sich bis zur Tonne. Schließlich dreht Erna Signe ab und muss noch einen Kringel fahren um die Tonne zu runden. Bei uns brach schon kurz verhaltener Jubel aus, wenn wir keinen Fehler mehr machen würden, hatten wir sie in zwei von drei Rennen geschlagen. Die Konzentration hielt und wir konnten das Duell für uns entscheiden.

Am Nachmittag stand dann noch die Taufe des 12er Neubaus „Siesta“ auf dem Programm. Hier konnte viel über Bootsbau an sich und das etwas ungewöhnliche Rigg im speziellen diskutiert werden. Es stellte sich heraus, dass sie für die klassischen Regatten noch ein zweites Rigg hat.

Den weiteren Abend wurde auf den Booten gesellig gefeiert und Einladungen ausgetauscht. Man freut sich auf baldiges Wiedersehen und legendäre Feiern auf Anita. Wie damals in Cowes...

Obwohl am Sonntag nochmal rausgefahren wurde, war es klar zu wenig Wind für eine Wettfahrt. Also haben wir kurzerhand Drachen und 5.5er in den Schlepp genommen und sind wieder reingefahren. Auf halber Strecke war es dann auch offiziell, das war die 12er Europameisterschaft.

Im Hafen galt es dann alles wieder an Bord zu stauen was wir rausgeräumt hatten. Die Ankerkette hat sich noch ein paar neue Freunde gemacht, während der „Zieh mal“ Witz mit der Rettungsinsel langsam an Lustigkeit abgebaut hatte.

Wieder hat es Anita geschafft uns mit herrlichen Erlebnissen und zauberhaften Eindrücken in ihren Bann zu ziehen. Insgesamt ein fantastischer Segeltörn der Vorfreude auf zukünftige Ereignisse aufkommen lässt.

Lang lebe Anita!

Oliver Simon