

YACHT-Autor
Erdmann an
dem berühmt-
berüchtigten
Felsen in der
Irishen See

Ein leises Hurra am Fastnet Rock

Weltumsegler Wilfried Erdmann, 69, Meister der gemächlichen Blauwasserfahrt, kämpft auf der Rennyacht „Hexe“ beim Rolex Fastnet Race um Zehntelknoten. Bei der ersten Regatta seines Lebens taucht er staunend ein in eine andere Welt



Muss ich mir das antun? Das Fastnet auf einem Racer mit 21 anderen Segelmännern, meine erste Hochseeregatta - mit 69 Jahren. Leben in einem Rumpf mit doppel- und dreistöckigen Rohrkojen und an Deck auf der Luvkante. Essen aus der Tüte und überhaupt: drinnen die Stickschokolade, draußen die Schweinegrippe. England zählt fast schon 100 000 Kranke.

Die „Hexe“ ist riesengroß, elegant und sauber. Sie wirkt sehr sympathisch

Alle Bedenken kommen in die Backskiste. Ich bleibe meiner Überzeugung treu: Segle immer dahin, wo du wirklich hinwillst. Egal, was dazwischenkommt. Interesse heißt ja, sich hineinbegeben, dazwischen sein. Und ich will ins Geschehen springen und meinen Vorstellungen vom Regattasegeln Genauigkeit verschaffen. Besteht es wirklich nur aus Kurbeln, Reißen, Ziehen, Trimmen? Und zur Intoleranz: Gucken sich Regatta- und Fahrtensegler wirklich am liebsten nur von hinten an?

Ich bin folglich hochfasziniert, als das Angebot zum Rolex Fastnet Race endgültig steht. Was Wimbledon im Tennis, ist Fastnet im Segeln. Sagen die Engländer. Nicht eine Weltumsegelung zählt in der Szene, sondern wie viele Fastnets du gemacht hast. Das habe ich von Svante Domizlaff, der der Katastro-

phe 1979 knapp entging. Seine „Jan Pott“ kenterte in dem Orkan durch, und die Crew lag im Wasser. Das Fastnet Race endete damals tragisch, forderte 15 tote Segler, 25 Schiffe kenterten, 194 gerieten in Seenot.

Trotzdem gehört die Regatta weiterhin zu den klassischen Offshore-Rennen. Sie findet seit 1925 im Zwei-Jahre-Turnus statt und ist nun auf 300 teilnehmende Yachten limi-

tiert. Nach der Tragödie vor 30 Jahren sind die Sicherheitsregeln enorm verschärft worden. Beispielsweise müssen alle Starter ihre Sturmbesegelung der Jury live vorzeigen. Die Regatta über 608 Seemeilen beginnt im Solent vor Cowes, umrundet den Fastnet-Felsen vor der südwestlichen Küste Irlands und führt dann südlich der Scilly-Inseln zurück nach Plymouth.

Ich entere die „Hexe“ über das Heck mit dem Gedanken: abwarten, nur ruhig Blut. Schließlich komme ich hauptsächlich an Bord, um Antworten auf meine Fragen zu finden. Antworten, die ich mir selbst geben werde. Klar ist, es wird für mich eine neue Erfahrung.

Alle kommen zu mir. Geben mir die Hand. „Hey“, „Hallo“, „Grüß dich“. Malte, Jan, Sören, Tinne, Henning und die anderen ge-

ben mir den Eindruck: Wir kennen unsere eigene Kraft und können sie einschätzen - wir hoffen, du auch. Jung sind sie. Zumindest wirken sie jung. Vermutlich puscht die Aufgabe, das legendäre Fastnet mit der „Hexe“ zu segeln.

Die „Hexe“ ist groß. Riesengroß. 24 Meter Schiff. 34 Meter Mast. 14 Segel. Und: 22 Mann Crew. Ein Schiff, das scheint, als sei es sich seiner Wirkung auf Menschen durchaus bewusst. Weiß, elegant und sauber und nackt wie selten ein Racer im Regattageschehen hängt sie an der Muring. Nackt bedeutet: ohne Werbung.

Es ist schon der Fünf-Salenge-Mast, der Wohlgefallen hervorruft, auch die subtile Anordnung der Winschen und Grinder, die abgerundeten Kanten und Ecken und zwei echte Kompass an Deck lösen eine Menge Sympathie aus. Simliche Eindrücke, die den

Traum von einem Racer prägen: oben an Deck die beiden Steuerräder, die Cockpitbank mal anders, nämlich quer zum Schiff, die Handgriffe, die Kochecke gegenüber vom Klo, die Anordnung der Massen von Ölzeug, Wasser in Halbliterflaschen unter den Kojen. Nirgendwo das Harte, Metallische, Kalte. Alles wirkt sozusagen menschlich.

Die beiden Steuerkompass, weißgründig mit deutlichem Rosenbild in 5-Grad-Teilung und supergut ablesbar, geben mir das Gefühl, an Bord eines Cruisers zu sein, nicht ahnend, dass nach dem Kompass keiner steuert. Auch Norbert Plambeck nicht. Er sagt: „Dafür sind elektronische Anzeigen hilfreicher.“

Plambeck, Skipper und Eigner der „Hexe“, kennt man hauptsächlich aus dem Windenergie-Geschäft, nicht nur in Cuxhaven, wo er und das Schiff zu Hause sind. Nebenher betreibt er dort eine Bootswerft und vieles andere mehr. In Figur und Aussehen, mit seinem wirtschaftlichen Erfolg und dem energetischen Auftreten ähnelt der deutsche Pionier der Windmühlen sehr einem Unternehmer der Nachkriegszeit.

Zuerst kommt die Einweisung für das Race. Skipper Norbert holt zwei gefaltete DIN-A4-Seiten aus der Hemdtasche. Die Crew steht und hockt an Deck um die „Badewanne“ herum. Das ist die Vertiefung zwischen Mast und Steuerrädern, wo Winschen und Grinder montiert sind und die eigentliche Manöverarbeit stattfindet. Es geht um das Übliche: Rettungsmittel, Sicherheit, um eine Markierungsboje, die im Wasser selber Stock und Flagge ausfährt (wieder was gelernt), es geht darum, wo der MOB-Knopf, Mann über Bord, zu finden ist, dass Tragepflicht für Rettungswesten besteht und so weiter.

Das Wachsystem verblüfft mich sehr. Acht Stunden im Stück auf Wache oder Standby, mindestens immer zwölf Mann in Bereitschaft. Skipper, Navigator, Bordarzt und Smut sind >



„Weicht up!“ heißt Crew-Balast nach Luv. Für die Freiwache ist Schlafen auf der Kante „ausdrücklich erlaubt“

NAUTIC

BAUHAUS

Ein riesiges Sortiment mit Top-Beratung



Antifoulen Sie im Herbst

ab 38,50

'Aqua Frozi' Konzentrat

Wirkungsvoller Frostschutz für Trinkwasser- und WC-Anlage. Erspart das vollständige Entwässern des Systems. Ergibt 5 l (40:60 mit Wasser gemischt) Frostschutz bis -21 °C. 2 l (1 l = 8,48) OS 104954 - 10927585

16,95

Antifouling 'VC-17m'

Die Teflon®-Basis erzeugt eine superglatte Oberfläche, auf der Bewuchs keinen Halt findet. Ideal für alle Bootstypen, außer Aluminium, versch. Farben. VC-17M, 750 ml ab 38,50 (1 l = 51,33) VC-17M Extra, 750 ml ab 47,90 (1 l = 63,87) VC-Offshore, 750 ml ab 39,95 (1 l = 53,27) OS 111262



Set 69,-!

Automatik-Ladegerät 'CTEK MULTI XS 3600'

Hochfrequenzladegerät mit 4-stufiger vollautomatischer Ladecharakteristik IUoUP, ohne Spannungsspitzen, elektroniksicher. Mit Impulsladung. Für 12V Systeme. Geeignet für Batteriekapazitäten 1,2-120Ah, Schutzart: IP65 (spritzwasser- u. staubdicht), GS-geprüft, 5 Jahre Garantie.

Bei Einzelkauf 69,- OS 109004 - 20094278

GTEK 'Comfort Indicator' Ladezustandsanzeiger

Batterien brauchen einen ausreichenden Ladezustand damit Startfähigkeit und lange Lebensdauer erhalten bleiben. Der Ladezustand der Batterie wird mit dem neuen Comfort-Indicator einfach und sofort offensichtlich über eine Ampelfunktion angezeigt. Kabellänge 550 mm.

Bei Einzelkauf 8,90 OS 109004 - 20391809



Abdeckplane (260g/m²) Verschiedene Größen 104954

ab 19,80

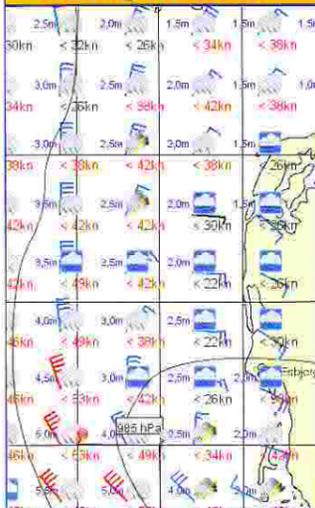
Angebote gültig vom 19.9. bis 23.10.2009

www.bauhaus-nautic.info



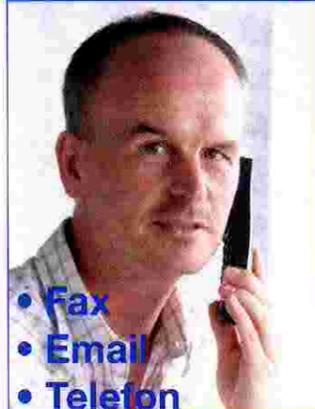
Wettersoftware GRIB-View 2

- einfach bedienbar
- kleine Datenpakete
- 5-Tage Vorschau
- niedrige Kosten



- Mittelwind
- Böen
- Seegang
- Luftdruck
- Wetter
- Temperatur

Persönliche Törnberatung



- Fax
- Email
- Telefon

WetterWelt GmbH
Tel +49(0)431-5606677
www.wetterwelt.de
routing@wetterwelt.de

keiner Wache zugeteilt, und die Freiwache bekommt schriftlich: „Schlafen auf der Kante ist am Wind ausdrücklich erlaubt.“

Essen wird alle vier Stunden gereicht – die Fertiggerichte in Tüten sind mir neu. Handys bleiben bis ins Ziel aus (wegen Störanfälligkeit der Elektronik), Zwiebeln im Sack (wegen der Hygiene). Seekrankheitsmittel gibt's bei „AG“, unserem Arzt. Regattacracks werden seekrank? Hm, ich staune.

Das Erste, was mich vor der Regatta besonders beeindruckt: 190 Quadratmeter Groß müssen hoch, 170 Quadratmeter Genua gleich hinterran. Jeweils vier bringen die Segel mit Windenilfe in Stellung.

Sonntag, 9. August, Cowes. 14 Uhr Start, sehr gut, als zweites Boot unserer Klasse. Wind E 3-4, Wetter sonnig, 21 Grad. In den Needles SW 3. Kreuzen problemlos durch ein Feld kleiner Yachten.

Schräg, schräger, am schrägsten. 35 Grad Lage, 40 Grad. 9 Knoten auf der Anzeige. Pardon, 9,3. Hier geht es um Werte hinterm Komma. Skipper Norbert macht Deckpause am Navigationstisch. Beobachtet am Monitor seine Mitbewerber „Ran“, „Luna Rossa“, „Liara“, „Rosebud“. Seine Lücke im Cockpit füllt Heiko: „Zehn Prozent höher ist ein halber Knoten weniger“, sagt er zu mir, stellt das Ruder etwas nach Lee und setzt sich auf die Süllkante. Jetzt hat ein Schiff wie die „Hexe“ eigentlich kein richtiges Cockpit mit Plicht, Wünschen und Ablagen. Alles ist flach und wie das gesamte Deck ohne jeglichen Watterschutz, dafür hat man freie Sicht in alle Richtungen.

Datenblatt der „Hexe“

Konstrukteur	Germán Frers
Bauwerkft	Goetz, USA
Baujahr	1996
Material (Rumpf)	Kohlefaser
Lüa	24,30 m
Breite	6,05 m
Tiefgang	4,07 m
Verdrängung	ca. 23 t
Ballast/-anteil	ca. 16 / 70 %
Masthöhe	34 m
Großsegel	187 m ²
Genua I	168 m ²
Gennaker	418 m ²
Internet:	www.hexesegeln.de

40 YACHT 20/2009



Spinnaker-Start zum 608-Meilen-Rennen vor der Isle of Wight. „Hier wird keine Schot aus der Hand gelegt“

Taktiker Tim geht der Kreuzschlag zu weit in die Bucht bei Hearst Point. „Wenn der Speed absackt, löse ich dich ab“, sagt er zu Heiko am Ruder. Der lässt sich nicht ablösen, stellt die Beine breiter und steuert mit Blick auf die Anzeige 28 Grad zum Wind. „Klar zur Wendel“, kommandiert Heiko. Längere Atempause. „Transfer“. Kleine Atempause. „Schiff dreht.“

Während vier Grinder röhren wie eine kleine gutgeölte Maschine, legt sich die „Hexe“ zur Seite und kommt langsam wieder in Fahrt. Einige hängen sich über die Luvkante. Mit Abdrift segelt sie einen Wendewinkel von 90 Grad. Geschätzt.

Die Crew ist in dieser Zusammensetzung noch nie unterwegs gewesen. Das merkt man nicht. Das merke ich nicht. Hektik? Nein. Laute Worte? Nein. „Crewsegeln ist erst richtig gut“, sagt Norbert Plambeck, „wenn du nichts erklären musst, infolgedessen am Ende alle in einem ‚Full glass feeling‘ zurücklässt.“

Laut ist es nur unter Deck, wenn die Wünschen dröhnen. Wird gefiert, hat man manchmal den Eindruck, als ob jemand aus dem Mast an Deck gefallen ist. Klong!

Es gibt ein paar Zupacker, die eine kleine Aura um sich tragen. Henning ist so einer. Der Grinder aus dem einstigen deutschen America's-Cup-Team wirkt zunächst mit seinem Messer, Schäkeln, Schnäpper am Gürtel und in rotem Fleece, wenn er zwischen Mast und Ruder tappt, wie ein Tanzbär. Grinden ist Regattasprache und bedeutet Kurbeln an Geräten, die wie Kaffeemühlen funktionieren. Henning entpuppt sich darüber hinaus als Crewmann, der die Übersicht hat. „Leg das auf die Primary.“ Oder: „Hier wird

keine Schot aus der Hand gelegt.“ Oder: „Bisschen Runner.“ Etwas forscher: „Hängt eure Bäuche raus.“

Das Kreuzen zieht sich eine Weile hin. Gischt kommt nicht an Deck. Kein Tropfen. Was Wunder bei 2 bis 3 Beaufort aus Südwest. Die ersten drei Kaps – Hurst, Needles, Anvil – bleiben langsam achteraus. Wir fallen von Platz zwei auf einen zweistelligen. Nach Portland Bill geht nichts mehr. Mangels Taktiker (der hat Freiwache und schläft) hat der Wachführer das Sagen und segelt in die totale Flaute. Der Navigator steckt seinen Kopf aus der Luke und sagt: „Meeno-Pause“, bezugnehmend auf Meeno Schrader, unseren Wettermann in Kiel.

Folgende Faustregel wurde nicht zur Kenntnis genommen: Ist die Tide gegen

dich, ist es besser, Abstand zum Kap zu halten. Läuft die Tide mit dir, passiere es dicht. Während im Süden am Horizont die Lichter anderer vorbeiziehen, wird bei uns der Anker klargemacht. Mit der Tide achteraus „se-

Wir ankern, trotzdem bleibt die Wache komplett an Deck, zupft, reißt, guckt aus

geln“ will niemand. Auf 60 Meter Wassertiefe reichen 120 Meter Kette und Leine, um das zu verhindern. Das Bild auf dem Monitor zeigt: Vermutlich haben 100 andere Yachten auch geankert.

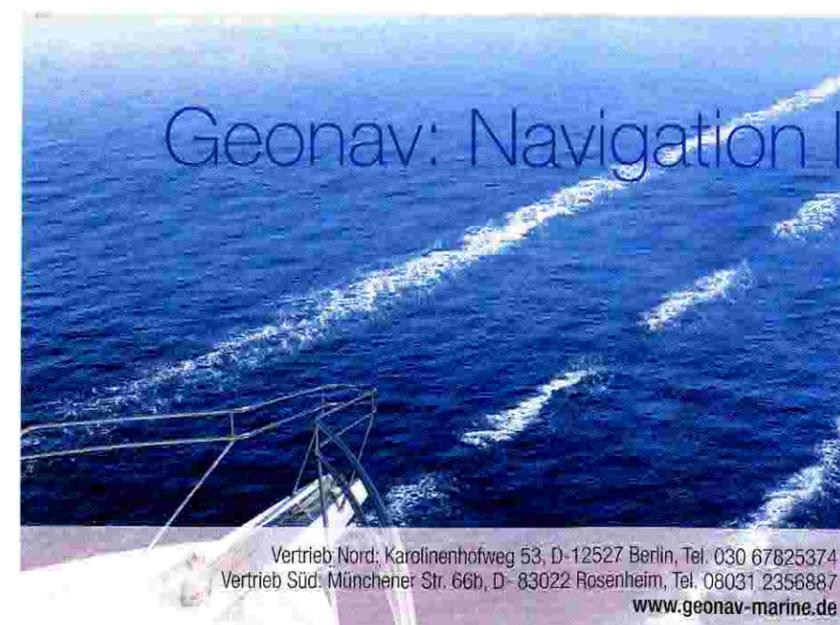
Warten heißt abwarten, schlafen. Nicht auf der „Hexe“. Die Wache bleibt komplett an Deck, zupft, reißt, tappt, leuchtet und guckt

aus. Ich halte den Finger in den „Wind“. Man amüsiert sich.

Drei Stunden später liegt das Ankergeschirr aufgeschossen wieder in der Bilge – und die meisten unserer Klasse sind 20 bis 30 Meilen voraus. Ein Süd bis Südwest zieht uns ins Tageslicht. Viel Schönes passiert an diesem zweiten Tag. Erstmal wird Start Point passiert. Im Niesel mehr zu erahnen als zu sehen, aber es ist das Kap meiner langen Reisen. 1968, 1972, 1984, 2000/2001. Entweder lagen Hunderte Seetage im Kielwasser oder, emotionaler, voraus. In dieser Gegend wachsen mir stolze Gedanken zu, ob ich sie will oder nicht. Freiwache. Mit einer Tüte Futter (mit Heißwasser weichgemacht) und einem Schokoriegel geht's in die Koje. Die gehört mir nicht allein. Das ahnte ich schon bei der Anmusterung, aber zu dritt? Nein, das habe ich nicht erwartet. Drei teilen sich eine Koje? Das ist Regattasegeln!

2. Tag, Montag, 10. August. Wind SSW schwach, SW 5, W 4, NW 6. Niesel, schlechte Sicht. Kreuzkurs, feucht und verdammt schräg. Kaps: Start Point, Eddystone, Lizard, Land's End, Longships.

Ich lese in „Allein mit dem Tod“, ein Buch vom Fastnet-Desasterrennen 1979. Brutal und ergreifend zugleich (s. Seite 44). Da >



Geonav: Navigation leicht gemacht

Bestes Display bei Sonnenlicht

Einfachste Bedienung

Mobil oder Stationär

Anschliessen und Ablegen

Vielfacher
Teststieger
in Deutschland

GEONAV
YOUR SIXTH SENSE

Vertrieb Nord: Karolinenhofweg 53, D-12527 Berlin, Tel. 030 67825374
Vertrieb Süd: Münchener Str. 66b, D-83022 Rosenheim, Tel. 08031 2356887
www.geonav-marine.de



Sören Sörensen, Vorschiffsmann und Trimmer, versucht, auf den Segelsäcken etwas Schlaf zu bekommen. „Das ist Regattasegeln!“

springt die Crew der „Grimalkin“ in die Rettungsinsel, nachdem ihr Boot durchgeknert ist und voll Wasser steht. Lässt aber zwei Mann an Bord des sinkenden Schiffs zurück. Einer stirbt im Cockpit vor Erschöpfung, der andere, der Autor, wird bei der Havarie bewusstlos, wacht dann auf und entdeckt, dass vier Mitsegler und die Rettungsinsel weg sind. Erst nach 20-stündigem Kampf mit dem Wasser über Deck sowie im Boot wird er als letzter Überlebender der Fastnet-Tragödie per Hubschrauber gerettet. Erschütternd. Traurig. Der Autor war damals 22 Jahre alt.

Ich erzähle Bubü von dem Buch. Er war bei der Regatta an Bord der „Hamburg“, die das Rennen unter furchtbaren Anstrengungen beendet hat. Er sagt: „Das war chaotisch. Mehr als der Orkan waren es die Wellen, die uns zittern ließen. Wir hatten den Fastnet Rock schon gerundet und daher alles von achtern. Unter Genua 4 steuerten wir das Wetter aus. Angst war dabei. Nicht nur bei mir. Obwohl es kalt war, habe ich geschwitz. Ganz schlimm war die Zeit nach dem Orkan, denn die See rollte weiter steil und hoch, und wir konnten kein Groß setzen. Unser Fall war ausgerauscht.“ 30 Jahre danach ist das Wetter bisher moderat und wird sich laut Prognose nicht ändern.

Heute bin ich lebender Ballast – auf der Kante. Gleich im Dutzend hängen wir unseren Körper über Bord. „Weight up“ heißt das Kommando. Das ist wieder Regattasprache und bedeutet Gewicht auf die Bordkante in Luv. „Weight down“ natürlich entgegengesetzt, also in Lee. Das ist nicht anstrengend, aber langweilig. Die Wellen benetzen

sanft die Stiefel, du schaust aufs Kielwasser oder in die Wolken, Gespräche sind rar. Ich träume manchmal vom Kurs ins Weite, ins Unendliche.

Die Sicht wird mies, unsere Platzierung sackt ab. Es ist grau im Gewölk und sichtig nur dicht überm Wasser. Die Knaller im Bug gegen eine lange Atlantikdüne werden heftig. Die Lage des Schiffes bleibt stabil. Genua medium light wird gegen medium heavy ausgetauscht. Und wieder zurück. Segelwechsel sind das Mittel, um verlorenes Terrain zurückzuholen. In den Gängen unter Deck reichen die Segel bis über den Kojenrand. Rausfallen täte nicht weh. Oh nein. Rausfallen geht nicht.

Der Navigator zwängt sich durchs Luk. „Mein armer Kurs.“ Nachdem wir Longships wegen Winddrehung wieder nicht kriegen, schlägt er eine Wende vor.

Womöglich bin ich fürs Racen zu alt. Dieses Tempo habe ich nicht mehr

3. Tag, Dienstag, 11. August. Um 6 Uhr noch 60 Meilen bis Fastnet. WNW 4 bis 6, Speed 12 bis 16 Knoten, Sicht 1 Meile.

Hoch am Wind. Alle auf der Kante – tagsüber und die ganze Nacht durch. Mit Tee und Kaffee werden wir am Leben gehalten. Und Stullen, amerikanisch belegt. Zum Reinbeißen. Nicht nur sitzen (Weight up), auch reißen, drehen und gucken ist Pflicht. Ausguck halten, obschon kaum ein Schiff zu sehen ist. Gucken bezieht sich auch auf die markierten Holepunkte an Deck, die montier-

ten Anzeigen und, ganz logisch, auf die Segelstellung.

Stille. Nur „Hexe“ atmet mit dem Bug im leichten Auf und Ab.

Kurze Sätze fliegen über Deck:

„Medium light wäre richtig.“

„Stellst bisschen hoch.“

„Ich reiße runter.“

„Bisschen Runner.“

„Running Backstay.“

Die Medium-light-Genua an Deck zu schaffen braucht es fünf Mann. Alles schwer und unhandlich. Manche Segel sind eingepackt sechs Meter lange Würste. Kevlar!

Jan scheint in den Nächten der Chef an Deck. Obschon wie gehabt wenige Anordnungen über Deck knallen, laufen alle Manöver erstaunlich ruhig und sicher. Jan war Pitman in Valencia beim deutschen America's-Cup-Team, das leider mit totaler Nie-

derlage – sagt hier jeder – endete. „Das Beste am Cup in Valencia war, dass ich meine Frau dort im Hafen kennengelernt habe“, sagt Jan. „Im Hafen?“, frage ich. „Ja, ein spanisches Mädchen.“ Gute Aussichten, meine Hafensliebe hat seit 40 Jahren Bestand.

Bedeckt. Mit 12 Knoten Fahrt runden wir um 13.30 Uhr Fastnet Rock. Das Hurra ist leise. Mit 30 Meter Höhe ist der Felsen eher niedrig, aber imposant durch den Turm, der förmlich aus dem Stein zu wachsen scheint. Der Felsen ist in zwei Inseln gespalten. Tear-

drop, „Träne“, heißt die flachere. Der Name stammt aus der Zeit der Auswanderer. Dies war das letzte Stück Land, das sie von ihrer geliebten Heimat sahen.

Unsere Schoten werden gefiert. Vier und fünf Überwürfe auf der Trommel lassen es in den Kojen knallen. Tütenessen wird gereicht. Bloß die Tabasco-Freunde greifen noch zu, das ist nur extrem gewürzt herunterzubekommen. Die anderen mögen nicht: „Ich muss mich erst vom letzten Essen erholen.“

Die „Hugo Boss“ zieht an uns vorbei. Bei raumigen Winden macht der Open 60 wahn sinnige Fahrt. Lässt uns förmlich stehen. „Die wurden speziell für solche Kurse gebaut.“ Blick auf den Monitor nach den anderen Deutschen: Bei den Class 40 ist die „Beluga Racer“ mit Boris Herrmann momentan Zweite. Mathias Müller von Blumencron liegt mit seiner „Red“ auf Rang 4.

Ich klare auf. Kojen. Kameratasche. Kleidung. Mit zwei Flaschen Wasser wasche ich mich am Heck. Die Idee, anstelle Wasser im

Tank in Flaschen mitzunehmen, gefällt mir. Kleide mich neu, glänze im „Hexe“-Outfit und fühle mich wie ein Frischling. Rücklings auf der Kojen mache ich Notizen: „Die Bongotrommel ist ruhig geworden.“ Eigentlich müsste es Carbontrommel heißen, das ist das Material, aus der die „Hexe“ gebaut ist. Der Raumschots-Kurs mit der stabileren Lage beflügelt meine Gedanken nicht. Ich halte nur Sachliches fest: „Jeder hat hier immer

ein Stück Leine in der Hand.“ Für gebrauchsfähige Notizen fehlt mir die Ruhe und ein Tisch, der leider nicht vorhanden ist. Ich klappe mein Heft zu und gehe an Deck. Womöglich bin ich für Racer-Anstrengungen zu alt. Dieses Tempo habe ich nicht mehr. „Wer sein Alter erfahren möchte, schaut bei Nordwest auf die See.“ Das ist von Joseph Conrad. Die See des Nordatlantiks beschrieb er bei Schlechtwetter als grau, stumpf, blind. >

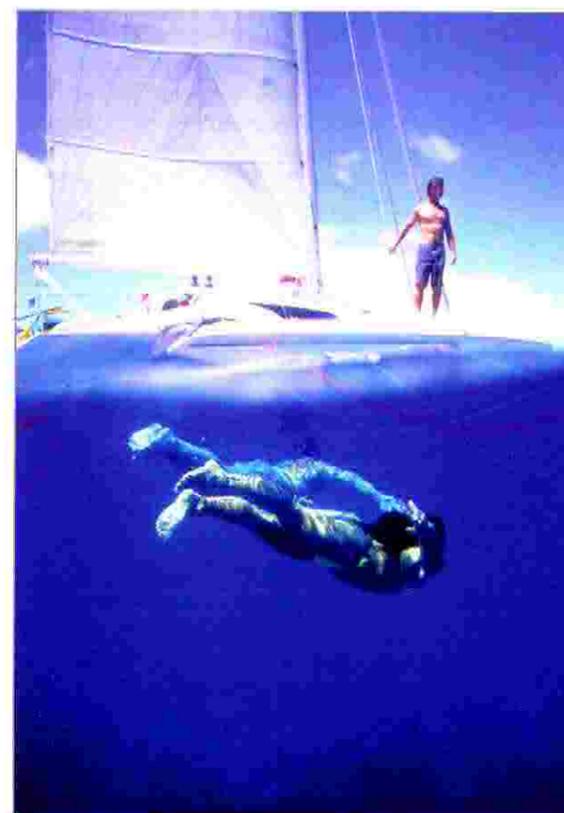
Wachplan - HEXE Fastnet Race 2009											
G.T.			Dark'n Stormy			Cuba Libre					
0,00 - 4,00 und 12,00 - 16,00			4,00 - 8,00 und 16,00 - 20,00			8,00 - 12,00 und 20,00 - 24,00					
3	Heiko P.	S	7	Jan	S,T	11	Tim	S,T			
1	Malte	V,T,S,K	4	Heiko G.	V,S,T	12	Henning	V,T,G			
19	Sören Sörensen	V,T,S	8	Voll	T,G	13	Sebastian	V,T,G			
2	Christian Schwalz	V,G	16	Tim	S,T	14	Michael H.	T,S			
20	Tommy	G	9	Thomas M.	G,K	18	Daniel Gerling	G,K			
6	Akki	G,S,K	10	Wilfried		22	Stephan	G,K			

Apfelschorle		
wachfrei		
15	NP	Skipper
21	Bubu	Navigator
17	AG	Bordarzt
5	Andreas Gr.	Smutje

Alle Wachen erst **Standby** an Deck, dann **ON**, dann **OFF**

STANDBY - Wache an Deck und manöverbereit
- unterstützt Andreas in der Kombüse

Der Plan fürs Rennen: Drei Wachen à sechs Mann, vier sind permanent freigestellt

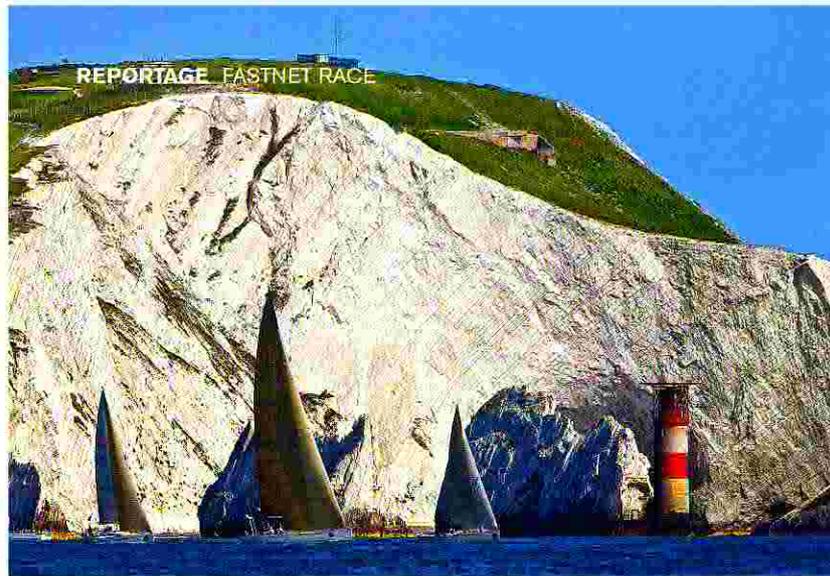


Ein Segelboot, hochtechnisch und sportlich zugleich, zum erschwinglichen Familienpreis. Leicht soll alles sein – das Segeln, das Trailern, das Slippen und das Pflegen. Corsair Marine lässt immer wieder alles überarbeiten, lässt neue Entwicklungen einfließen, verbessert die technischen Konstruktionen und steigert die Leistung, reduziert das Gewicht und vergisst dennoch nicht, an das schöne Design und die Sicherheit zu denken.

Corsair Marine Deutschland
(Deutschland, Österreich, Schweiz)
Wettersteinstraße 16
D- 82024 Taufkirchen
Tel: 089-3082344
aws-werner.stolz@t-online.de
www.corsair-germany.com
www.corsair-challenge.com

CORSAIR
MARINE
INTERNATIONAL

Corsair Dash 750 Corsair Sprint 750 Corsair 28 Corsair 31 Corsair 37 Corsair 50



Die „Hexe“ (M.) mit Konkurrenz vor den Kreidefelsen (l.), Eigner Plambeck am Ruder. „Gewissermaßen ein Abenteurer“



Davon ist heute viel wahr, als ich in die Hecksee starre, auf die Schleppe des brodelnden Kielwassers, das sich im Nebel verliert.

Zwölf Knoten sind nicht genug. Vor allem nun Platz 7 ist nicht genug. Man will mehr. Die Folge: 23 Tonnen Schiff werden ab sofort aus der Hand gefahren. Natürlich nicht direkt, sondern über die jeweilige

Für immer auf die Kante? Nein, nein, nein. Dann doch lieber nur 6 Knoten

Trommel. Tinne ist heute Maintrimmer. Wie er vier Stunden ununterbrochen die Großschot fährt, ist bewundernswert. Da muss man das Segeln schon sehr mögen. Immer wenn die „Hexe“ auf der Welle steht, werden die Schoten leicht angezogen und mit der Talfahrt wieder gelöst. Das bringt anstelle von 12 Knoten 14, ja manchmal 16 Knoten Speed. Es hat aber auch stete Aufmerksamkeit und bedingungslose Belagerung der Winschen und Grinder zur Folge. Wachelang bis zum Bishop Rock.

4. Tag. Mittwoch, 12. August. Peilen um 4.02 Uhr Bishop Rock in Nord, Blinkfeuer, Gruppe 2, alle 15 Sekunden. Wind WNW 5. Sicht schlecht, zeitweise Nebel. See grau, ohne Glanz, zeitweise Niesel.

Ich spreche mit Norbert, dem Eigner, über seine Pläne. Der Klassiker Sydney-Hobart reizt ihn. Die ARC, Skagen rund. Er möchte weiter ernsthaft Regatten segeln. Vor allem jungen Leuten Seesegeln nahebringen. „Das ist mir wichtig“, sagt er. Mit solch einer Crew sei man nicht immer auf Siegfürs, „aber die Einbindung Einheimischer, also Cuxhavener Segler, liegt mir allemal mehr am Herzen, als vorneweg zu fahren. Das Beste aus dem Boot zu holen reicht mir. Die ‚Hexe‘ ist ja keine aktuelle Konstruktion und mit 13 Jahren

nicht mehr die Schnellste. Ich erhole mich mit ihr und schalte dabei total ab. Sehe es gewissermaßen als Abenteurer.“

Manchmal wird daraus ein echtes. Auf der Edinburgh-Regatta etwa, die die „Hexe“ zum Abschluss der Nordseewoche gewann. Orkan. So infernalisch laut, „dass wir uns an Deck nicht mehr verständigen konnten“. Ne-

ben einer Gewitter-Orgie beim letzten Bermuda Race sei das das schlimmste Wetter gewesen, in das er je geraten sei, sagt Norbert. „Furchtbar.“



Die Tragödie

Der Orkan, der die Flotte beim Fastnet Race in der Nacht vom 13. auf den 14. August 1979 überrascht, führt zur größten Katastrophe des

Yachtsports. 25 von 306 Schiffen havariieren, 15 Segler und vier Retter kommen ums Leben. Regattateilnehmer und YACHT-Autor Svante Domizlaff hat die Ereignisse in seinem Buch „Yachten im Orkan“ eindrücklich beschrieben (Delius Klasing Verlag, über www.amazon.de), nun bricht der letzte Augenzeuge sein Schweigen. Nick Ward von der „Grimaldin“, auf der zwei Menschen starben, hat die dramatischen Stunden in Kooperation mit der Journalistin Sinéad O'Brien in einem bewegenden Buch beschrieben; „Allein mit dem Tod“, 288 Seiten, 19,90 Euro; www.delius-klasing.de.

Ich freue mich über Lizard. In Nebelschwaden passieren wir das Kap bei Nordwest im großen Abstand unter Gennaker. Im Rücken die 100-Fuß-Yacht „Liara“, die wir noch knacken wollen, um einen Platz vorzurücken. Wir benötigen dazu 40 Minuten Vorsprung, aber die sind leider nicht drin.

Querab vom Leuchtturm auf dem Wellenbrecher von Plymouth werden wir „abgeschossen“. 3 Tage, 1 Stunde, 41 Minuten ist die gesegete Zeit. Das bedeutet 12. in der Klasse der Großen, zudem beste deutsche Yacht. Nicht schlecht, finde ich.

Alle klatschen. Ich höre: „Jetzt haben wir Fastnet gemacht!“. Fastnet, toll, ohne Bruch, ohne Verletzungen. Menschlich war es fast zu ruhig an Bord. Ein Manöver, das nicht klappte – „ich habe zu schnell gedreht“ – war die einzige Ausbeute an Negativem für mein Notizheft. Kein lautes Wort, kein Schmach über andere, kein Nix. Auch keinerlei ernsthafte Diskussion. Zu müde? Zu schlapp?

Zumindest nicht desinteressiert. Zum Thema Fahrensegeln höre ich: „6 bis 7 Knoten – da fühlt man sich als Regattasegler verarscht.“ Bestätigen kann ich: Nie wird an Deck so hart gezogen, gedreht, gezerrt, getrimmt wie in dem Augenblick, wenn der Speed unter 10 Knoten sinkt. Nur zweistellig ist für Racer die Welt in Ordnung. Für mich auch. Aber nur diesmal – des schönen Schiffes wegen. Noch immer fühle ich mich ihm auf geheimnisvolle Weise verbunden. Ein tolles Gefühl hat mir die „Hexe“ gegeben, zu jeder Zeit – optisch wie segeltechnisch.

Nach Kap Race, Kap Hoorn, Muggle Flugga, Kap Arkona (mit der Jolle) jetzt also der berühmte Fastnet Rock im Logbuch. Und viel gelernt. Für immer auf der Kante? Nein, nein, nein. Dann doch lieber nur 6 Knoten.

Infos u. Ergebnisse: <http://fastnet.rorc.org>