

WESER-HERBST-REGATTA: ALS REGATTA-NEULING AN BORD DER RENNJACHT „PYLEIA“

Bei Windstärke 7 reißt das Segel



Prächtiger Anblick: 97 Boote haben sich für die Regatta angemeldet, die am zweiten Tag aber wegen der starken Wellen abgebrochen werden muss.

FOTOS: VOLKER KÖLLING

VON VOLKER KÖLLING

Es ist, als ob graue Wolken und miese Wettervorhersagen die Segler von der Weser erst aus ihren Häfen locken: Am Abend bei der Steuermannsbesprechung im Grohner Bootshaus staunt Wettfahrtsleiter Till Mester über 97 Anmeldungen: „Schön, so viele Segler hier zu sehen.“ Gute zwölf Stunden später zeigt sich, dass man auch im Revier vor seiner Haustür Abenteuer erleben kann.

Das hier sind die Eindrücke eines Regatta-Neulings.

Es soll ein schnelles Schiff sein, mit dem man gewinnen kann, gleichzeitig aber noch viel von der Mannschaft lernt: „Aber es geht nicht, nur in Lee herum zu sitzen und zu fotografieren. Wir brauchen Dein Gewicht dann im Rennen schon auf der hohen Kante.“ Das ist die einzige Bedingung von Matthias Bröker, den Reporter der NORDEUTSCHEN mitzunehmen. Aber wo ist am Sonnabend um 7 Uhr denn bloß das 10-Meter-Schiff versteckt? Der Skipper vom Weser-Yacht-Club Bremerhaven hat seine „Pyleia“ gleich hinter dem Bootshaus des Vereins Wassersport Vegesack (VWV) angebunden.

Beim Ablegen um 7.30 Uhr hält Jörg Gosche vom Trimaran „Schierschandudel“ etwas weiter den Daumen in die Luft. Der ehemalige Europameister möchte abgeschleppt werden. Also Leine rüber und der Schleppverband zuckelt den anderen Schiffen hinterher, am „Schulschiff Deutschland“ vorbei der Startlinie beim U-Boot-Bunker Valentin in Farge entgegen.

Ines Schorn und der 16jährige Vorschiffsmann Björn Falldorf tragen schon einmal die große Genua (ein Vorsegel) mit der Nummer 4 nach oben und befreien sie aus dem Segelsack: „Da unten im Salon dürft ihr auf alles treten, nur nicht auf den langen blauen Sack. Sonst gibt es einen auf den Kopf.“

Matthias Bröker ist ein friedliebender Mensch, aber in genau diesem Sack ist sein Kohlefasergrößensegel. Das Segel zum Preis eines gut erhaltenen Kleinwagens bleibt angesichts der Wettervorhersagen schön unter Deck und soll eben auch vor Tritten geschont werden.

Der Neuling orientiert sich an den Win-schen. Die Tampen sind beschriftet, aber eben schon zahlreicher als auf jeder Charter- oder Fahrtenjacht. Die Seilklemmen funktionieren ganz anders als sonst. Aber Gejammer hilft nicht. Ich soll zeigen, ob das Frühstück angeschlagen hat. Vorne heißt Björn das Segel vor und hinten holt man eigentlich nur die lose Leine nach. Die Mastschlitten rauschen wie geschmiert gegen Himmel und ruckzuck steht das Foliensegel. Bei der Genua geht alles noch leichter. Matthias Bröker: „Das war Dein Job. Jetzt hast Du hier im Cockpit nichts mehr zu suchen. Geh mal auf die Kante und lass Dir von Ines zeigen, wie man mit dem Gewicht arbeitet.“

Die halbe Stunde bis zum Start wird für Training genutzt: Wenden, Halsen, Beine raus über die Bordwand, Kopf, Hals und Bauch durch den Relingsdraht gezwängt bis das Boot wieder gerade liegt und dann wieder zurück zum Aufbau lehnen. Ich dachte immer, dieser Gewichtstrimm wäre

nur Show, aber der leichte Racer reagiert wirklich. Ines und Björn grinsen: „Mach uns einfach alles nach.“ Der Regen setzt erstmals ein. Björn ist stolz auf sein Regendichtes Käppi.

Der Start. Matthias Bröker hat bis fünf Minuten vorher nichts gesagt, beendet alle Gespräche, geht jetzt weit in Luv auf Speed und zieht wenige Sekunden nach dem Startsignal weißes Kielwasser über die Linie. Er verspricht eine gemütliche Fahrt wie auf Schienen – bis vor dem Boot jemand einen bunten Spinnaker hochzieht. „Wenn hier irgend jemand einen Spinnaker fahren kann, dann können wir das auch. Holt mal den Roten raus.“ Langsam dringt die Erkenntnis bei mir durch, dass dieses auf Regatta optimierte Boot aus der Feder des Jachtkonstrukteurs Bröker natürlich mehrere Ballonsegel an Bord hat. Der Blick auf die tiefgrauen Wolkenbänke hält niemanden ab. Da ist die große X-116 „X-Ellent“ etwas weiter hinter der „Pyleia“, die sich ganz langsam näher schiebt.

Das geht natürlich nicht. Von gemütlich ist nun keine Rede mehr: Der 67-Quadratmeter-Spinnaker reißt das 3,5-Tonnen-Boot in den Böen immer wieder mit Macht auf die Seite. Das Boot bricht immer wieder in Windrichtung aus, Bröker fängt es routi-

niert ein und mit einem lauten Knall und einer Speedexplosion auf über acht Knoten geht die Rauschfahrt weiter. Zwei Minuten später reißt der rote Ballon mit einem Knall oben ab. Viele Arme ziehen die Ballon-seite von der Wasseroberfläche.

Die Genua geht wieder hoch, aber der Skipper sieht die herannahende Konkurrenz: „Da waren wir vorher mit Spinnaker schneller. Holt mal den nächsten hoch.“ Kurze Gedankennotiz beim Fahrtensegler: So ein Spinnaker kostet rund 2500 Euro, aber wer lässt sich schon gerne überholen. Noch in Höhe Brake geht der nächste Spinnaker-Ballon hoch, diesmal in Grün, während die „Pyleia“ haarscharf an gelben Gefahrtönen und ankernenden Fischkuttern mit zusätzlichen zwei Konten Ebbstrom vorbeischießt.

Da kommt der Saugbagger „Hegemann IV“ in Sicht, der sich in Sandstedt vor die Flotte legt und den halben Fluss sperrt. Zwei Zigarettenlängen mehr für den Maschinisten und kein Boot hätte in den Böen waghalsige Manöver fahren müssen. Aber so ist es eben auf der Weser und auch die „Pyleia“ schrammt ohne Wendemanöver gerade noch so an dem Bagger vorbei.

Diesmal sind es gezählt nur noch acht

Knaller gewesen, bis der Spinnaker Nummer 2 von oben bis unten in der Mitte durchreißt. „Das Schadensbild hatten wir bei dem schon einmal,“ kommt es trocken vom Steuermann, der nun aber doch lieber nur noch mit seinen alten Foliensegeln fährt: Nordenham verschwindet im Schwarz und die Böen schalten noch einen Gang höher auf sieben Windstärken. Überall liegen Jollen kieloben in der Weser. „Wenn jemand ernsthaft Hilfe braucht, stoppe ich sofort. Aber man muss Konkurrenten auch nicht zu viel helfen. Die Jungs in den offenen Booten kennen Segeln nicht anders,“ versichert Matthias Bröker. Tatsächlich soll er Recht behalten: Ein Laser – eine Einhand-Jolle – wird am Ende schneller durch das Ziel gegangen sein als sein 15mal teurerer Racer.

Jörg Gosche ist mit dem Trimaran „Schierschandudel“ auch schon über die Ziellinie und am Ende in gesegelter Zeit vor allen anderen. Was hilft es: Die Fahrt ohne Motor in den Geestvorhafen wird für ihn – wie auch die anderen kleinen motorlosen Boote – zur Falle. Also nimmt Matthias Bröker den Kollegen an den Tampen und dreht vor dem Hafenloch auf der wilden Außenweser seine Kreise. Ines Schorn schafft es in anderthalb Meter hoher Wel-

len unter Deck Caipirinha-Cocktails für alle zu mixen: „Da gab es beim letzten Mal Beschwerden, weil wir die im Ziel nicht fertig hatten.“ Zwei Löffel Zucker drauf und das Getränk wird für den leeren Magen um kurz nach 12 Uhr erträglich.

Die Fischereihafen-Doppelschleuse bleibt geschlossen, obwohl sich immer mehr Boote im Vorhafen drängen und die Ankunft seit Tagen angekündigt ist. Es gibt hier keine Wartestege für die Sportboote und so kentern viele kleine Boote in Böen von acht Windstärken aus Nordwest, die zudem auch noch eine fiese steile Welle in den Hafentragen.

Ein Ernstfall für die Begleitboote der Regatta. Hendrik Berger bittet das Fernsichtteam dringend von Bord seines Festrumpfbootes, dass mit seinen 70 PS nun für Hilfs-einsätze gebraucht wird: „Wir hatten einen OK-Jollen-Segler, der wirklich nicht mehr konnte. Da waren Leute – bis die Schleuse endlich aufgemacht hat – insgesamt über eine Stunde im Wasser.“ Ein Begleitboot hilft einer Jolle beim Aufrichten und schließt sich eine Luftkammer am Rigg des kleinen Bootes auf. Egal, das Gummiboot schwimmt irgendwie weiter und schafft es auch noch in die Schleuse.

Schwimmwestengeklapper. Alle schälen sich aus dem Ölzeug. Die ersten Anlegebiere ploppen auf. Uwe Wenzel liegt mit seiner Regattaversion einer Dehler 29 namens „Cala... Ventinove“ direkt im Päckchen hinter der „Pyleia“. Jahrelang war Wenzel der Wettfahrtsleiter der Weser-Herbst-Regatta, bis zuerst er und dann im vergangenen Jahr seine Frau Brigitte aus der Organisation ausgestiegen sind. „Für dieses Jahr hat sich meine Frau gewünscht, dass wir endlich einmal mit unseren Kindern gemeinsam segeln gehen.“

Alle am Bord strahlen über das gemeinsame Erlebnis, wobei die „Kinder“ Arne und Ole 30 und 28 Jahre alt sind und Vize-Europameister im Piraten und auf der Sprinta waren. Soviel Know-How und Regattaleidenschaft setzt sich am Ende durch: In berechneter Zeit ist Familie Wenzel am Ende ganz vorne.

Wobei die Siegerehrung viele Sieger kennt, eingeteilt in zig Gruppen, die man als Nicht-Regattasegler ohne Übersetzer nicht im Ansatz versteht. Nur soviel: Die spektakulärste Show auf der Bühne machen die Jugendlichen vom MTV Nautilus mit dem Jugendkutter „Vegefeuer“, den Marco Großbernd bravurös über die Strecke gebracht hat. Matthias Bröker steht am Sonnabend ausnahmsweise mal nicht auf der Bühne, wird aber dutzendfach auf die beiden kaputten Spinnaker angesprochen: „Die waren schon fünf Jahre alt, alles gut,“ wiegelt er ab und packt für die Rückfahrt schon einmal den ganz neuen weißen Spinnaker auf das Schiff.

Doch der bleibt heil, weil Wettfahrtsleiter Till Mester am Sonntag um elf Uhr alle Rennen cancel: Zwei Meter hohe Wellen vor Bremerhaven und Wind um acht Windstärken. Da gilt nur noch die Sicherheit: Die Wulsdorfer Segelfreunde erlauben den Jollenfahrern, sich mit ihrem Kran aus dem Element zu helfen. Und so sind jetzt 97 Schiffe letzten Ende doch wieder wohlbehalten zu Hause angekommen.

Ergebnisse im Sport auf Seite 8.



Gefahr bei der Hilfeleistung: Beim Aufrichten einer offenen Jolle hat das kleine Boot eine Luftkammer der Helfer einfach aufgeschlitzt.



Ines Schorn segelt an Bord der „Pyleia“ – und mixt bei hohen Wellen Cocktails.



Matthias Bröker musste öfter erzählen, wie er gleich zwei Spinnakersegel zerstört hat.



Die Fahrt der „Vegefeuer“ vom MTV Nautilus ist eine eigene, abendfüllende Geschichte. Mehrmals sah es so aus, als würden die Böen das offene Boot über Kopf gehen lassen.