

Senatspreis 2020

Strategisch und taktisch äußerst anspruchsvoll

Dem Start geht eine angespannte Woche voraus. Am Freitag, sieben Tage vor dem Senatspreis-Samstag, sind sich die Wetterapps Windfinder und Windy einig: starker Wind, in Böen bis zu 30 Knoten. Mit ungeübter Crew und neuem Boot bei diesen Bedingungen antreten? „Bei 7 Beaufort und 7 Grad – das muss ich nicht haben“, schreibt einer in die Crew-Whatsapp-Gruppe. Recht hat er. Mitte der Woche kippen dann die Modelle, plötzlich ist Leichtwind angesagt. Also alle Crewdaten sammeln, Corona-Bögen ausfüllen und nachmelden! Kaum getan, kippen die Prognosen erneut, wieder Starkwind. Am Donnerstag sieht nach Absage aus. Freitagmorgen dann wieder ein anderes Bild: Flaute am Vormittag, langsam auffrischender Wind. Was ist nur mit der Vorhersage los? Fehlen denen wirklich die Daten von den Flugzeugen, wie man so hört? Müsste man mal recherchieren.

Am Samstag-Vormittag liegt die Elbe fast spiegelblank da. „Das wird heute nichts mehr“, unken einige im Hafen. Startverschiebung. Von dieser erfahren wir nur dank eines Funkgerätes eines Vereinsmitgliedes. Die in der Ausschreibung angekündigte Steuermannsbesprechung via Zoom-App fällt offenbar aus, das Meeting bleibt tot. Als gegen elf Uhr die ersten Boote hinter Hanskalbsand auftauchen und ins Startgebiet schleichen, legen auch wir aus Neuenschleuse ab. Der Außenborder bleibt dran, wer weiß, ob wir sonst wieder nach Hause kommen. Eigentlich wollten wir noch Manöver üben, bei fast null Wind bringt das aber nichts.

Zwölf Uhr dann das Ankündigungssignal. Die Wettfahrtleitung beweist Mut, Wind kann man das eigentlich nicht nennen, was da über die Elbe säuselt.

Start Elbabwärts. Noch etwa sechs Minuten vor dem Start liegt die Linie in etwa 90 Grad zur Windrichtung, welcher aus ungefähr 320 Grad kommt. Eine längere Kreuz runter nach Lühesand also.

Die strategischen Überlegungen: Bis 11:47 Uhr ist laut BSH auflaufendes Wasser am Pegel Schulau, also in etwa unserer Position. Start 12:10. Ist der Strom bis dahin gekippt? Der Wind sollte die kleinere Rolle spielen, er steht recht genau in die Hahnöwer Nebenelbe, das Startgebiet. Die Backbordseite, unter dem Elbdeich und den Bäumen am Ufer, sieht flauer aus als der Rest des Kurses. Strategischer Plan also: Start rechts von der Mitte, möglichst schnell mit Wind von Backbord raus aus der Nebenelbe und rein ins Hauptfahrwasser. Dort sollte der Strom kräftiger schieben als im Flachwasserbereich und uns in einem Bogen um alle herumkatapultieren, die weiter links in Richtung Ufer segeln.

Das denken sich offenbar auch einige andere. Beim vorausgehenden Start sieht es noch so aus, als würden die Boote, welche am weitesten rechts, Richtung Hauptelbe liegen, besser wegkommen. Auch der 20er-Jollenkreuzer „Gammel“, am Ende Zweitplatziertes, startet direkt neben uns. Doch es kommt komplett anders.

Der Wind ist mit dem Startsignal weg. Das laue Lüftchen, das bleibt, kommt plötzlich deutlich von links. Mit Wind von Steuerbord ist die Linie kaum noch zu kriegen. Alle wenden sofort. Diejenigen, die auf das Pinend der Linie, also die linke Starlinienseite gesetzt haben, liegen in nur wenigen Sekunden querab in Luv mit riesigem Vorsprung. Darunter auch Birgit und Gerd mit JK 28 „Johanna“.

Es ist unerklärlich. Obwohl bei ihnen ständig die Genua einfällt, das Wasser blitzblank aussieht, schieben sie sich stetig mit mehr Speed über uns hinweg, schnell sind ein-, zweihundert Meter zwischen uns. Wir versauern rechts von der Mitte völlig. Wie kann das sein? Ein Erklärungsversuch: Offenbar läuft das Wasser bei ihnen im flacheren Bereich bereits ab und nimmt sie mit, während es sich bei uns im tieferen noch staut, Trägheitsmoment nennt man das wohl.

Wir halten dennoch an unserer Strategie fest. Wollen doch mal sehen, was passiert, wenn wir erstmal um Hanskalbsand herum sind und in den Hauptstrom kommen.

Es passiert nichts. Zwar verlieren wir nicht mehr so stark, von Aufholen kann aber keine Rede sein. Auch die Boote voraus machen nicht viel Mut. Viel kleinere Yachten, welche sich an den Stacks am Deich halten, können sich gegen die größeren, welche wie wir auf das Hauptfahrwasser gesetzt haben, behaupten. Von Schiebestrom ist selbst jetzt, rund eine dreiviertel Stunde nach Tidenkipp, im Tiefwasserbereich noch nichts zu merken. Offenbar ist das Beharrungsvermögen der großen Wassermassen stärker, als vermutet.

Die Strategie wird geändert. Ein langer Schlag in einem günstigen Winddreher bringt uns hinüber zum Deich. „Gammel“ macht es simultan genau so. Erst konnten wir ihm leicht in Lee herausfahren, nach der Wende liegen wir parallel in Luv von ihm. Plötzlich zieht er los, es ist kein Windstrich oder sonstwas zu sehen. Wie von Geisterhand geschoben fährt er uns unten raus und davon, legt mindestens fünfzig Meter vor uns am Deich um. Wir finden uns mit Yachten unseres Startes, aber auch schon mit einigen des nachfolgenden wieder. Puh, locker fünf Minuten oder mehr verloren, diese erste Hälfte der Kreuz war so gar nichts. „Johanna“ ist irgendwo vorn.

Mit kleinen Schlägen hangeln wir uns am Deich entlang, segeln jetzt nur noch die Winddreher aus. Gegen die X-79 oder J-24 tun wir uns sehr schwer, gegen ihre großen Genuas haben wir bei dem leichten Wind keine Chance. Aber wir machen Schlag um Schlag gut. An der Marke kurz vor Lühesand ist sogar „Johanna“ wieder da, nur noch etwa 20, 30 Meter vor uns.

Die Marke bleibt an Backbord, es geht vor dem Wind zurück zu einer Marke vor Neuenschleuse. Direkt mit der Rundung halsen wir, nur Zentimeter entfernt schrammt die Tonne vorbei, reißen den Gennaker raus. Und überlaufen direkt „Johanna“. Offenbar sind Birgit und Gerd erst noch ein Stück nach rechts gesegelt oder haben die Blase nicht so gut raus bekommen.

Der Vormwindgang wird zur Tortur für Gennakerboote. Der Wind kommt nicht genau von hinten, etwas mehr von Backbord. Links raus, ins Hauptfahrwasser, verbietet sich jetzt, dort steht am meisten Gegenstrom, das Wasser läuft ab. Also so weit wie möglich an die Staks ran, in den geringeren Gegenstrom, vielleicht ein paar Neerströme mitnehmen. So jedenfalls ist jetzt die Strategie, Taktisch sieht es ganz anders aus. Eigentlich müsste man auf dem langen Bein, mit Wind von Backbord, etwas mehr anspitzen, um optimalen Speed zu fahren. Doch das brächte uns auch schnell immer wieder Richtung Hauptfahrwasser. Also möglichst tief halten, solange noch irgendwie Druck im Gennaker ist. Doch das mögen Rüsselboote nicht so gern. Zumal es da ein zweites Dilemma gibt: Die Spinnakerboote. Sie können ihre Blase mit dem Spibaum schön nach Luv aus der Abdeckung des Großsegels ziehen und

auf einem Bein von Marke zu Marke segeln, immer in Schlangenlinie zwischen die Stacks. Wir können die Tiefe aber nicht halten, sonst fällt der Gennaker ein. Also etwas spitzer raus in den ungünstigen Strömungsbereich, dann halsen und zurück an die Stacks. Dieser Holeschlag jedoch liegt fast quer zum Kurs, bedeutet also unmittelbaren Wegverlust. Und er führt jedes Mal unter die Spinnaker der Boote achteraus. Direkt an den Stacks kann man, mit Wind von Steuerbord kommend, noch nicht einmal Wegerecht einfordern, weil die mit Wind von Steuerbord segelnden Spiboote die Stacks als Hindernisse geltend machen können. Es ist vertrackt. Raus nach links machen wir jedes Mal etwas gut, müssen dann halsen und zurück in die Abdeckung der anderen. Ein zähes Ringen, zumal auch die Halsen schwierig zu fahren sind, insbesondere die mit Wind von Backbord zurück an den Deich. Denn man will immer tief fahren, Weg machen, hat wenig Druck in der Blase. Wenn man dann vergisst, kurz vor der Halse nochmal anzuluven, damit das Tuch Druck bekommt und weit auswehen kann, fährt man so eine Shifte mit schlaffem Tuch, das ums Vorstag gewürgt werden muss und gern an der Saling hängen bleibt oder sich zur Eieruhr formt. So machen wir auf diesem Kurs nur sehr wenig gut. „Johanna“ bleibt allerdings deutlich achteraus. Sie haben wir öfters direkt am Deich, zwischen den Stacks gesehen. Da haben wir uns wegen der Abdeckung der anderen nicht hingetraut. Sondern sind immer in Luv vom Feld hin- und hergependelt, ohne jemals in den wirklich guten Strömungsbereich vorzudringen.

An der Marke Höhe Neuenschleuse wird es mit drei anderen Booten extrem eng. Zum Glück hat der Wind etwas aufgefrischt, sodass wir den tiefen Kurs nun etwas besser halten können. Wir bergen den Gennaker früh, im Fahrt zu verlieren, lassen die drei Gegner etwas ziehen, um dann direkt an deren Heck zu runden. So können wir gleich in freien Wind wegwenden und sind nicht zwischen anderen eingepackt.

Die kurze Keuz zur Marke drei an der Westspitze von Hanskalbsand offenbart, dass jetzt das Wasser deutlich abläuft. Den Anlieger zur Marke setzen wir deutlich zu früh an, haben beim Passieren aber sogar ganz leicht Überhöhe. Direkt in Lee von uns geht die Albin Express „Golightly“ um die Marke. Fünf Minuten nach uns gestartet, mit Yardstick-Wert 105: Die müssen einiges deutlich besser gemacht haben als wir.

Der Raumschotskurs hoch nach Blankenese ist dann endlich etwas für Rüsselboote. Der Wind hat weiter aufgefrischt, hat jetzt vielleicht so acht bis zehn Knoten und hat wie vorhergesagt etwas nach rechts gedreht. Mit Wind von Backbord geht es in einer Rutsche nach Blankenese, wir liegen völlig frei und können tief fahren, in den Flachwasserbereich neben dem Hauptfahrwasser, wo weniger Strom steht. Wir machen viele Meter gut. „Johanna“ scheint es ähnlich zu gehen, allerdings liegt sie mit einigen anderen Booten zusammen und ist gezwungen, diese in Luv zu überlaufen, was sie näher ans Fahrwasser bringt. Jedenfalls sieht das von unserer Position so aus.

Mit dem Runden der Marke vor Blankenese kommen die ersten stärkeren Böen durch. Es ist ein Amwindkurs mit einem deutlichen Streckbug mit Wind von Steuerbord, allerdings reicht es nicht ganz zum Anlieger, ein paar Verholer sind nötig. Ein-, zweimal hängen wir alle vier in den Gurten, endlich macht es richtig Spaß und der JK feuert los. Allerdings hat der Wind wohl gar nicht so deutlich aufgefrischt, vielmehr addieren sich jetzt zum wahren Wind mindestens zwei Knoten Schiebestrom. Die Abstände nach hinten sind jetzt riesig, aber das täuscht. Schließliech müssen die achteraus liegenden Boote noch gegen den Strom zur

Marke, während wir schon vom Wasser mitgerissen werden. Die großen Lücken ermöglichen aber freies Segeln.

Die Elbe hat noch ein letztes strategisches Schmankerl parat. Ein riesiges Containerungetüm fährt die Elbe nach Hamburg hoch, wir kreuzen direkt in seinem Kurs. Wohin? Nach rechts ausweichen? Das bedeutet weiter ans rechte Elbufer. Der Wind kommt aber leicht von rechts, also ist dort auch mehr Landabdeckung. Dafür blieben wir die ganze Zeit im schnell strömenden Hauptfahrwasser.

Oder nach links ausweichen? Weniger Schiebestrom im flacheren Wasser außerhalb der Fahrrinne ist wahrscheinlich, außerdem müsste der Ozeanriese auf der linken Seite, seiner Leeseite, auch eine gehörige Abdeckungsblase produzieren. Wir entscheiden uns für die Variante rechts. Ein Clubkamerad („Wasserstern“) ist mit seiner Sun Fast 32 zu diesem Zeitpunkt etwa einhundert Meter hinter uns im Kielwasser. Er entscheidet sich für die linke Variante. Als wir beide hinter dem Frachter hervorkommen, sieht es so aus, als hätte er etwa ein Drittel der Distanz gut gemacht. Schlechte Entscheidung also, mal wieder.

Und immer noch nicht die letzte. Die Ziellinie liegt querab des Leuchtturmes am Wedeler Hafen, schön von den dort sehr hohen Bäumen abgedeckt. Wir machen den Holeschlag zu früh, fahren direkt in die Abdeckung, stehen dort. Die „Wasserstern“ hat sich weiter links gehalten und kommt nun von dort angerauscht, passiert uns locker in Luv. Doch auch er parkt ein. Wir können die Linie noch nicht ganz anliegen, fahren bis zum letzten Moment mit Wind von Steuerbord bis kurz vor die Linienverlängerung, eine Rollwende, die endlich mal klappt, und noch eine zweite in Lee unseres Vereinskameraden, der uns großzügig die Lücke lässt. Wir schieben uns Bug an Bug über die Linie. Zwei Sekunden sind wir am Ende vor ihm.

Gegen Yardstickwert 98 ist aber trotz gutgemachten fünf Minuten nicht anzustinken. Warum eigentlich waren in der ersten Startgruppe einige Yachten mit deutlich schlechterem Wert als der JK 28? Oder anders herum: Warum waren wir nicht im ersten Start? Birgit und Gerd folgen vier Minuten und zwei Sekunden später, verlieren nach Berechnung nochmals 15 Sekunden. Trotz gleicher Boote und demselben Yardstickwert differieren die gesegelten und berechneten Abstände. Ist nach Yardstick nun mal so, wenn auch nicht logisch. Es werden die Plätze 15 und 21.

Wenn man sich die Ergebnisliste anschaut, war es eine Regatta für kleine und langsamere Boote. Der 20er „Gammel“ ist eine Ausnahme, der ist bei wenig Wind immer vorn und mit seinem YS-Wert von 98 gesegnet. Aber neun Boote in den top Ten mit einem YS-Wert von über 100 sprechen eine deutliche Sprache. Bei 40 Startern waren es in der ersten Teilnehmerhälfte sogar 16 Boote mit einem Wert über oder gleich 100. Dafür waren aber auch alle Boote mit einem besseren Wert als 94 hinter unserer „Ella“, nur einer vor „Johanna“. Insofern haben sich die JK offenbar gar nicht so schlecht geschlagen. Für uns ausgewertet: Verkorkste erste Hälfte der ersten Kreuz, eine für Gennakerboote tödlicher Raumschots-Vormwindgang, einige lahme Manöver, zum Schluss nochmal bestimmt 20 Sekunden verschenkt – so schlecht war dann Platz 15 gar nicht. Um die erstplatzierte Albin Express berechnet zu schlagen, hätten wir allerdings nur 2:26:40 Stunden benötigen dürfen, also rund 25 Minuten mehr heraussegeln müssen. Das scheint dann trotz der Vorbetrachtungen eine Unmöglichkeit zu sein. Vielleicht waren die Langsameren

irgendwie von Zeitpunkt des Tidenkipps begünstigt?

Aber all die Rechnerei ist eigentlich auch egal. Denn: Es hat Spaß gemacht, war extrem anspruchsvoll und hoffentlich lehrreich, und für die einzige Regatta in diesem Jahr dann auch ganz gut. Und wenn 2021 zehn JKs am Start sind, ist die Zeit auch egal: Dann wird Einheitsklasse gesegelt.

Lars Bolle, JK 28 GER 35 „Ella“



„Einsegeln“ vor dem Start



Da ist kein Wind



Kurz vor dem ersten Start



Kurz nach dem zweiten Start, wir liegen hoffnungslos ganz unten rechts. Die J-35 4187 gehört zum ersten Start



„Johanna“ liegt weit vorn



Hier fällt die Entscheidung zum Seitenwechsel. Der Jollenkreuzer „10“ war im dritten Start und ist vorbei



Auch Mathijs Plokker (gesamt-Dritter) war im dritten Start und hat uns geholt



Immer schön an den Stacks längs



Die Hanse 400 mit ihrem ausgebaumten Gennaker, mit dem sie tief fahren konnte, hat uns ewig genervt



Mit etwas mehr Druck lief es dann auch



Hier sieht man deutlich das Dilemma. Die Spiiboote bleiben mit Wind von Backbord, wir müssen immer wieder mit einer Halse verholen



Und immer schön durch die Abdeckung der Spis