

Transatlantikregatta - Atlantik Anniversary Regatta - Bermuda-Hamburg 2018

13.09.2018 14:25



Ein Bericht zur AAR von Dr. Melanie Aalburg, Skipperin der Wappen von Bremen:

Im März 2017 gewann ich die vereinsinterne Auswahl der „Segelkameradschaft das Wappen von Bremen“, die Rücketappe der Atlantik Anniversary Regatta (AAR) von Hamilton (Bermuda) nach Hamburg skippern zu dürfen. Die AAR wurde anlässlich des 150. Geburtstages des Norddeutschen Regatta Vereins Hamburg ausgetragen.

Mit Blick auf die Route über den Nord-Atlantik stellte ich mir ein 10-köpfiges rein männliches Team entsprechend folgender Eigenschaften zusammen:

Sturmerprobt, langstrecken- und regattaerfahren mit Zusatzqualifikation in Bordelektronik, Segel- und Bootsreparatur u.v.m. zusammen.

Drei der Segler planten bereits beim Newport-Bermuda-Race mit zu segeln und waren somit eingefahren.



Die besondere Herausforderung für diese Etappe der AAR bestand darin, dass unser letztes gemeinsames (wenn man es überhaupt so nenne möchte) Segeln an Bord der Bank von Bremen bereits 13 Monate vor dem Start sein würde. Das Schiff war schließlich seit Sept 2017 auf seiner Nord-Atlantikrundreise, mit diversen Regatten – wie auch der Hinregatta der AAR - bis nach Hamilton (Bermuda) im pausenlosen Einsatz.

Wir entwickelten deswegen noch beim Training 2017 ein Manöverdrehbuch, das jedem Crewmitglied zur Trockenvorbereitung dienen sollte. Des Weiteren sprachen wir „am runden Tisch“ das Vorgehen bei Problemfällen, wie der Bruch des Gennakerfalls, Patenhalse u.v.m. durch. Jeder bekam auch noch sein Sportprogramm, um fit in die Regatta zu starten.

Auf den Bermudas angekommen, mussten wir feststellen, dass 9 Gepäckstücke mit Seekarten, Ersatzteilen, Kleidung und auch Dryfood nicht angekommen waren. Sie trudelten in der zweiten Wochenhälfte dann einzeln ein. Ein letztes gefüllt mit Dryfood fehlte jedoch zum Start. Unser Proviantmeister im Team musste schnell eine Alternative aus Nudeln, Soße u. ä. zusammenstellen.

Süßigkeiten und Schokolade gab es in Hamilton kaum nach unserem Geschmack.



Bei den Social Events war der Gouverneursempfang ein echtes Highlight. Wir waren das einzige Team, das hierzu stielecht in bunten Bermudashorts und ich sogar im Kleid erschien.

Neben den umfangreichen Checks und Vorbereitungen schafften wir es immerhin 2x trainieren zu gehen, so dass wir - entsprechend unserer Möglichkeiten - optimal ins Rennen gehen konnten.

Am 8 Juli starteten nun 16 Schiffe, Profis wie Amateure aus 5 Nationen bei traumhaften Bedingungen und Wind um die 20 kn über den Nord-Atlantik.

Ein Flexi-Course führte uns zunächst über einen Up-and-Down-Kurs um die Tonnen. Immerhin plante man medienwirksam tolle Livebilder von Drohnen aufzunehmen und ins Netz zu stellen. Unser erfahrener Regattasegler im Team übernahm die Ansagen zur Starttaktik. Es wurde um jeden Meter gefightet und so gelang uns ein toller Start in unser Transatlantikrennen. Unter Gennaker ging es dann zügig gen Nordost. Die Etmale der ersten Tage lagen stets über 250 sm/Tag, es war warm, die Welle moderat und wir fühlten uns gut ins Rennen ein. Bald zogen die ersten Squalls über uns hinweg, brachten kurzzeitig über 40 kn Wind und sehr viel Regen und so hatten wir auch bald unsere ersten Segelmanöver hinter uns. Abstimmungsschwierigkeiten lösten wir ruhig, überlegt und erfolgreich – diese besondere Eigenschaft meines Teams möchte ich hier würdigend hervorheben.

Nach 5 Tagen schlugen wir einen Kurs nahe des Großkreises mehr in Richtung Osten ein. Inzwischen hatte sich westlich von uns Hurrikane Chris entwickelt, ihm wollten wir nicht zu nahekommen und erst recht nicht seine Zugbahn kreuzen.

In dem folgenden Abschnitt des Rennens lag unser Fokus darauf, die Eddies des Golfstroms optimal zu treffen und für uns gewinnbringend auszunutzen. Leider stimmte die Realität nicht immer mit der

Prognose überein. Täglich sahen wir nun Wale, Delphine, fliegende Fische, hatten tolle Sternenhimmel aber auch mal stockfinstere Nächte, in denen nur das Plankton leuchtete.

Wir kümmerten uns darum, das Schiff gut zu erhalten, hier wurde eine elektrische Wasserpumpe repariert, da ein Segel gepatcht und dort die gelöste Großlatte wieder eingesteckt und eingenäht.

Taktisch blieben wir bei uns. Es werden grundsätzlich sehr unterschiedliche Schiffstypen mittels der Berechnung von ORC und IRC miteinander verglichen. Jedes Schiff hat natürlich unterschiedliche Stärken und Schwächen.

Wir strebten danach unsere Gennaker, optimal einzusetzen und entsprechend der Fähigkeiten in der Mannschaft kräfteschonend zu fahren. Als der A4 dann plötzlich in 3 Teile zerriss, herrschten mit 17 kn TWS keine besonders schweren Bedingungen.

Die nördlich von uns gelegenen Konkurrenten waren zwar dank stärkerer Winde bereits deutlich weiter östlich, jedoch mussten sie auch wieder Richtung Großkreis herunterkommen, um den Weg in den englischen Kanal einzuschlagen. Unsere Hoffnungen lagen bei einem kleinen „Privattief“, welches vor uns durchzog. Wir gaben alles, in dessen Windzone zu kommen und mit vorlicherem Einfallswinkel als unsere Konkurrenz aufholen zu können. Leider verpassten wir den Wind um wenige Stunden und lagen stattdessen für viele Stunden in der absoluten Flaute.

Mit Einsetzen des Windes holten wir dennoch bis zum Eingang am englischen Kanal deutlich auf. Hier war erneut wenig Wind vorhergesagt. Wir rechneten sogar mit schlimmeren Flaute, als wir am Ende hatten, jedoch fuhren unsere Konkurrenten dann auch immer wieder davon, sodass wir schließlich keine Chance mehr hatten.

Wir kämpften uns an der französischen, belgischen und niederländischen Küste entlang. Ab Texel kreuzten wir mit stündlichen Wenden gegen moderate Winde auf.

Am Eingang zur Elbe waren wir bei Strom gegen an und Flaute noch einmal „klar bei Anker“. Schließlich kam dann aber frischer Wind und auch ein Motorboot mit Familien, Freunden und Vertretern der SKWB uns entgegen wie auch das Presseboot der AAR, die uns bis zum Schluss begleiteten.

Bei phantastischem Sonnenschein überquerten wir schließlich nach 19 Tagen, 0 Stunden, 27 Minuten und 19 Sekunden und 3724 sm als 9. gesegelt Schiff von 16 die Ziellinie vor Cuxhaven.

1/3 des Feldes erreichte leider nicht das Ziel.



Als Skipperin bin ich zufrieden und stolz über die Leistung meiner Mannschaft, denn wir haben es geschafft, ein Maximum aus Schiff und Team herauszuholen.

Dr. Melanie Aalburg

(SKWB/SVSt Berlin)