

2. Ostseewoche

Deutsche Betriebs-sportmeisterschaft (ODBM) im Offshore-Segeln

Text: Ulrich Kolzenburg, Fotos: Hermann Stuis und ODBM-Archiv

- 15. Oktober 2011 -



Auch in diesem Jahr hat wieder eine Crew von G&D-Mitarbeitern bei der Ostseewoche – Deutsche Betriebs-sportmeisterschaft (ODBM) im Offshore-Segeln teilgenommen. Nachdem wir im letzten Jahr bei 8-9 Windstärken und eiskalter Witterung schon einen guten Mittelfeldplatz ersegelt hatten, wollten wir uns heuer nicht die Gelegenheit entgehen lassen, unsere Position nicht nur zu verteidigen, sondern unsere Plazierung zu verbessern. Vor Ort stellte sich dann heraus, dass wir unsere Erfahrung mit Flauten auf den

bayerischen Seen voll nutzen konnten – denn statt Sturm gab es diesmal Windstille – höchstens mal Schwachwind.

Zudem hatten wir bei der Schiffsauswahl diesmal Wert darauf gelegt, keinen „gemütlichen Fahrtensegler“ zu bekommen, sondern schon ein etwas sportlicheres Schiff. Dies äußerte sich in einem großen Genuasegel sowie in einem konventionellen Großsegel, das weitaus bessere Einstell- und Segelmöglichkeiten aufwies als das Rollsegel, das wir im letzten Jahr an Bord hatten.

Bei der Creweinteilung im Vorfeld des Törns wurde dem Skipper nun auch die Taktiker-Aufgabe zugeordnet. Dies erwies sich als zweischneidiges Schwert – denn schon im Vorfeld warnte er, dass dies intensive Trainingseinheiten vor der Regatta bedeuten würde. Aber: Das wollten letztlich auch alle Crewmitglieder, denn der Ehrgeiz war deutlich gestiegen. Schon gleich am ersten Tag ging es los: Manöver, Manöver, Manöver. Unser GPS Track sah völlig orientierungslos aus, 10 Wenden, 10 Halsen, 5 Manöverkreise - und dann das Gleiche nochmal von vorne. Das hinterlässt aber nicht nur beim GPS Spuren – sondern auch bei der Mannschaft. Dafür hatten wir jetzt ein Polardiagramm der konkret eingesetzten Segelyacht und konnten damit genau bestimmen, bei welchem Winkel zum Wind uns welcher Kurs die beste Geschwindigkeit erbringt. Diese Information war dann zu ergänzen mit der Distanz zur jeweiligen Bahnmarke. So



konnte jetzt abgeschätzt werden, bei welchem Wind es besser ist einen schnellen Kurs, aber nicht auf die Marke hinzufahren und ab wann wir lieber langsamer, aber dafür direkt geradeaus fahren sollten.



Im Laufe der Woche stellte sich heraus, dass die Regattaleitung auch ein Rennen mit einer „Mittelstreckendistanz“ vom ca. 30 sm fahren wollte. Bei den herrschenden Windbedingungen würde das mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Rennen werden, das bis in die Nacht gehen würde. Also wurde kurzerhand auch eine Nachtübung mit detaillierten Rollenverteilungen für die Nachsteuerungen angesetzt.

Leider traf uns die Flautensituation auch schon in der Trainingswoche. So machten wir an einem der Tage schon kurz nach Mittag im Yachthafen von Damp fest und nahmen uns einen Erholungsnachmittag. Der Ausflug nach Schleswig (Schloss Gottorf) und Kappeln (Drehbrücke über die Schlei) lenkte etwas von den Anstrengungen ab.

Weitere Übungseinheiten führten uns in die Häfen von Bagenkop und dann nach Heiligenhafen. Hier kam ein Hochsee-Segelprofi an Bord und gab der Crew noch mal den letzten Feinschliff, zeigte die Details, die sich mit der Achterstagspannung noch herausholen ließen und erklärte uns verschiedene Start-Strategien.



Derart vorbereitet gingen wir dann in die erste Wettfahrt der Regatta. Ausgesteckt war ein Up-and-Down-Kurs. Wie trainiert, analysierten wir erst die Lage der Startboje in Relation zu Startschiff und Luv-Boje. Sie lag günstig – was kaum ein anderer Regattateilnehmer wahrgenommen hatte. So waren wir fast alleine an dieser Position und konnten das Wenige an Wind voll nutzen. Nach zwei Runden über ca. 4 sm waren wir auch gleich als Sechstes von allen 62 Schiffen im Ziel und erreichten damit den vierten Platz in der Gruppe.

Bei der zweiten Wettfahrt, wieder ein Up-and-Down-Kurs, nutzte die Regattaleitung die vorherige Ziellinie als neue Startlinie für mehr als 70 Schiffe auf weniger als 100m. Dies war natürlich viel zu eng – das Chaos war vorherzusehen. So ging diesmal auch unsere Bojen-Strategie nicht auf: Zu viele Andere wollten an dieser Position starten und wir kamen nur mit dem Hauptfeld zusammen weg. Schlimmer noch: In den Abwinden der anderen Yachten



konnten wir kaum Plätze gut machen und trafen an der Luvboje auf ein ganzes Feld an kämpfenden Schiffen, die wegen der Flaute die Boje nicht umrunden konnten. Trotz aller Bemühungen: Zum Schluss waren wir auch da mittendrin. So kam es, dass wir diese Wettfahrt nur an 13. Position beendeten – im Nachhinein unsere schlechteste Platzierung

während der Regatta. Etwas frustriert beendeten wir den Tag.

Tags drauf hatten wir morgens herrlichen Wind. Die Regattaleitung kündigte die Langstrecke an und setzte den Start für 10:30 Uhr fest. Wir machten uns auch gleich fertig und fuhren mit allen anderen Yachten hinaus. Ein herrliches Bild: 70 Yachten wie an der Schnur aufgereiht in der Ausfahrt von Heiligenhafen.

Beim Startschiff angekommen war der Wind aber eingeschlafen. Konnten man die Tage davor eine Flaute noch dadurch definieren, dass man die Bugwellen von Möwen beim Paddeln sehen kann, so konnten wir jetzt Flaute dadurch bestimmen, dass man die Strudel der Heckflossen von kleinen Fischen auf dem Wasser erkannte. In der Erwartung von Wind scharte sich das Regattafeld um das Startschiff. Einige Leute schliefen in der Sonne, andere badeten (Man beachte: Es war Oktober und > 23°C – von wegen: Im Norden ist es kalt!), wieder Andere angelten. Auf einigen Schiffen gab es Musik zur Klampfe und/oder Bongos und wieder andere ließen Hans Albers über die Bordlautsprecher dröhnen („So viele Haare – und keinen Kamm“ war der Hit) .



Irgendwann schickte die Regattaleitung Spähboote aus, um Windfelder rund um Fehmarn zu suchen. Eines meldete dann auch Erfolg: Irgendwo fand sich ein kleines Lüftchen. Schnell fuhren alle Yachten dorthin, die Wettfahrtleitung legte die Bogen und verkündete über Funk, dass statt der Langstrecke wieder ein Up-and-Down-Kurs gesegelt werden sollte. „Schwupps“ war über die wieder VIEL zu kurze Startlinie gestartet, aber wie nicht anders zu erwarten wurde der Wind auch bald wieder weniger. So stand sich das Feld dann ins Ziel (besonders imposant waren die „Raum“-Rufe kurz vor der immer noch viel zu schmalen Ziellinie). Nach geraumer Zeit in der Wettfahrt kamen auch wir über die Linie und erreichten immerhin den 10. Platz.

Weit nach uns gaben später einige Schiffe aus Mitleid gegenüber den in der Sonne brütenden Zeitnehmern auf – sie hätten noch mehrere Stunden bis zum Zieleinlauf benötigt. Dafür gab es bei der Abschlussgala am Abend einen besonderen Fairnesspreis der Wettfahrtleitung.



Die Abschlussplatzierung hat uns diesmal auf den achten Platz gebracht. Insgesamt starteten 43 Yachten in unserer Klasse – 62 „Dickschiffe“ gehörten zur Gesamtregatta. Damit war der Event deutlich größer als die vergleichbare Regatta der Kieler Woche, bei der in diesem Jahr 29 Segelcrews an den Internationalen deutschen Meisterschaften („IDM“) im Offshore Segeln teilnahmen. Und schon vor Ort wurden wir dezent aufgefordert, bei dem gezeigten Können doch in Zukunft in einer höheren Klasse zu starten. Natürlich hat uns diese Rückmeldung positiv gestimmt und ist eine Bestätigung für das Konzept der intensiven Manövertrainings im Vorfeld der Wettfahrten.

Aber auch der Wille der Crew, sich auf solche harten Manöver mit vollem Körpereinsatz einzulassen, Schwielen und leicht angesengte oder aufgescheuerte Stellen an den Fingern in Kauf zu nehmen, und um das gemeinsame Ziel zu erreichen sich den Weisungen von Taktiker und Rudergänger zu unterordnen, auch wenn vielleicht andere Meinungen existieren, war ein Erfolgsfaktor (den wir beim abschließenden Festessen feierten – wenn auch nicht zu ausgiebig).



Dieser ist besonders leicht in den Beruf zu übertragen, denn auch im Leben in einer cross-divisionalen Arbeitsumgebung bei G&D muss man sich manchmal „Schwielen“ holen, um ein gemeinsames Projektziel, evtl. auch für eine „fremde“ Organisationseinheit zu erreichen.

In diesem Jahr waren dabei: (hintere Reihe) Holger Hugo - GSGO52, Fock, Ralph Krysiak - MSSD423, Fock und Vorschiff, Peter Kaufmann MSOP12, Pit und (vordere Reihe) Hermann Stuis (MSOP12, Ruder), Ulrich Kolzenburg (MSSD411, Skipper und Taktik).

Wer mehr Fotos sehen möchte und noch mehr über die Regatta selbst erfahren möchte:

Unter www.odbm-segeln.de sind diese Infos im Detail wie auch die Ergebnislisten zu finden.

Unser besonderer Dank geht an die Geschäftsleitung und an den GD-Sportclub, die uns bei der Teilnahme an diesem Event kräftig unterstützt haben, sodass dieser Erfolg letztendlich möglich wurde.

