

## **Cutty Sark Tall Ship Races 1987** **SY Roland von Bremen Bj. 1936**

vom 28.06.-16.07.87, 1133 sm

Im Frühjahr 1987 kam eine Clubmitglied des wsc-main-kinzig auf mich zu und berichtete von einem Segeltörn, 1986 an Bord der Segelyacht Roland von Bremen. Er war von dieser 1936 von der renommierten Burmester Werft gebauten Yawl begeistert.

Für die Teilnahme an **Cutty Sark Tall Ships Race 1987** hatte er bereits die **Yacht Roland von Bremen** gechartert.

<https://www.fky.org/yachten+segler/yachtportraits/roland.html>

Sail Training Association Germany (S.T.A.G.) <https://www.sta-g.de/>

Ihm fehlte dazu allerdings ein Coskipper und die, von der Regattaorganisation vorgeschriebenen Jugendgruppe. *Für die Teilnahme an der Cutty Sark Race musste mindestens die Hälfte der Crew aus Jugendlichen (Trainees) bestehen.* Zu dieser Zeit hatten wir für Jugendliche eine Segelausbildung zum SBF See und BR Schein laufen und dadurch eine Jugendgruppe.

Nachdem wir die notwendigen "Trainees" angeworben hatten bestätigte mich der **lsbh** wegen der Teilnahme an der STA Regatta als Jugendleiter der Trainees- (incl. Dienstbefreiung). Wir konnten uns somit bei der STA zur Regatta 87 anmelden. Nach der Anreise, Einweisung der Yacht durch den Eigner, und Verpacken des Proviantes für drei Wochen war der erste Höhepunkt die Teilnahme an der Kieler "**Windjammerparade 1987**".

Am nächsten Tag starteten wir vor **Klintholm (Insel Moen)** im Nebel mit ca 100 teilnehmenden Yachten und Windjammer zur Langstreckenregatta zum Ziel **Lt Gustav Dalen vor Nörköping**.

Kurz vor Rügen, noch im Nebel segelnd, bemerkten wir eine gravierende Diskrepanz unseres Koppelortes mit der Standortanzeige des Decca AP Navigators (ein landgestütztes Hyperbelnavigationssystem).

Die Gefahr in die von der DDR gesperrte Küstenzone zu geraten war groß.

Zur Sicherung unseres Standortes peilten wir mit einem portablen

Weltempfänger vom Deckshaus aus drei Funkfeuer an. Durch den gewonnenen Fix passierten wir im Nebel dann weiträumig die Sperrzone.

An der **Ostküste Bornholms** hob sich der Nebel und wir fanden unseren Navigationsfehler. Die Nullstellung des Steuerkompasses stimmte nicht mit der Schiffsachse überein. ,

*Möglicher Grund: Bei Lackierarbeiten am Steuerstand hatten die Arbeiter den Kompass demontiert und um 7 Grad verkehrt eingebaut.*

In der Zwischenzeit fiel uns auch noch die Funkverbindung aus.

Das Antennenkabel (ein weißes Kabel aus dem Baumarkt) am Besanmast war unter der Isolation auf ca 1,5 m verrottet. Unser Skipper hatte zum Glück sein Amateurfunkgerät und eine Handfunke sowie eine Notantenne dabei.

Von Bornholm weiter Öland's Ostküste nach Nord segelnd gelangten wir bei schönem Wetter bis zum Ziel der Etappe, der Leuchtturm Gustav Dalen am Eingang des Nörköping Fjords. Ein Paar schöne Tage mit einem Hafenfest und Einladungen auf benachbarten Yachten und Windjammer war für uns der gesellschaftliche Höhepunkt der STA-Regatta.

Aus Zeitgründen starteten wir früher als die Flotte und segelten als Vorhut nach Stockholm.

Nach Besichtigung von **Stockholm und des Gustav Wasa Museums** legten wir vor dem Eintreffen der Regattateilnehmer ab und steuerten **Gotland.** an. **Visby und die Hanseniederlassung** hinter uns lassend navigierten wir in Richtung der Ostseeinsel Bornholm.

Abends frischte dann der Wind bis auf Sturmstärke aus nördl. Richtungen auf. Nur unter gereffter Genua brausten wir dahin, einige Trainees und unser Skipper lagen seekrank im Salon.

Einige Zeit später bemerkte ich, dass die auf der Fußreeling montierte Fockschotleitschiene (ca 5 m lang), sich aus der Befestigung löste. Da half nur Genua weiter einreffen und damit den Holepunkt weiter nach vorne bringen.

*Das Originalrigg von 1936 hatte zwei Vorsegel. Die Belastung der Schiene verteilte sich dadurch auf zwei Punkte. Unsere Genua war sicher doppelt so groß wie eines der original Vorsegel. Die doppelte Belastung der Schiene lag somit nur auf einem Holepunkt. Dafür war die Schiene nicht ausgelegt.*

Allerdings konnten wir mit der verkleinerten Segelfläche den Wellen nicht mehr davonlaufen. Die von achtern anrollenden Brecher gelangten mehrmals über das Heck hinaus bis zum Steuerstand Das tat aber dem Segelspass keinen Abbruch.

Nach dem Sturm nutzen wir mangels Wind den alten Detroit Diesel aus den 50er Jahren. Wie der Eigner uns bei der Übergabe vorausgesagt hatte mussten wir einen Motor-Ölwechsel auf hoher (Ost)See vornehmen.

*Die Ursache laut Eigner: Der Antrieb der Einspritzpumpe ist zum Motor hin undicht. Bei laufendem Motor gelangt Treibstoff ins Motoröl.*

*Wir sollten mehrmals am Tag den Ölstand überprüfen und überflüssiges Motorölgemisch in Kanister abpumpen.*

Falls der Öldruck des Motors durch die Verdünnung des Motoröls zu niedrig wurde, war ein Ölwechsel fällig. Mit einer kleinen Messinghandpumpe war dies eine zeitraubenden Aktion.

Nach einem Erholungsaufenthalt im Hafen **Tejn auf Bornholm** reisten wir bei leichtem Wind aus Richtung Osten unter Spi Richtung Fehmarn. Den nördl. Wind ausnutzend beschlossen wir später ohne Zwischenstop direkt den Heimathafen Kiel anzulaufen.

Einen Zwischenfall muss ich noch erwähnen: **Feuer im Schiff !**

Unser Smutje wollte endlich mal den Backofen benutzen und uns einen Kuchen backen.

*Das auf der Rückseite des Herds in den letzten Monaten heruntergelaufene Fett geriet in Flammen.*

Nur durch den Einsatz eines Feuerlöschers konnte der Brand unter Kontrolle gebracht werden. Zu unserem Glück sind keine Schäden zurückgeblieben.

Ein Generalreinigung des Salons war allerdings notwendig !

Nach mehreren Tagen Segeln unter Spi, zuletzt nur unter gereffter Genua, erreichten wir ohne Zwischenfälle den **Heimathafen Kiel.**

Trotz der vielen Probleme und deren Lösungen war es ein großartiger Törn. Die Teilnehmer konnten die auf einer 51 Jahre alten Segelyacht (Jawl) gesammelten Erfahrungen mit nach Hause nehmen.