

Gold-Cup und Weltmeisterschaft der 5.5er auf Curaçao



GER 55 – „Oro Nero“

Einen Saisonauftakt der besonderen Art erlebte ich in diesem Jahr schon im Januar. Mein Freund Henning Ueck lud mich ein, auf seinem Boot als Vorschoter eine Woche teilzunehmen. Nun ist mir das Jollesegeln ja nicht fremd, Erfahrung in dieser Bootsklasse hatte ich aber so gut wie gar keine. Schon im Herbst wurde mir beim Schrauben am Boot klar, dass es sich hier um sehr sportliche und technisch anspruchsvolle Boote handelt. Ein sehr umfangreiches Trimminstrumentarium mit ausgeklügelten Taljen für Grob- und Feinverstellung von Schoten, Streckern und Backstagen aller Art, dazu noch modernste Wind- und Geschwindigkeitsanzeigen, die möglichst alle gleichzeitig und vor allem richtig bedient werden wollten, machten mir schnell klar, dass hier jede Menge Hausaufgaben auf mich warteten. Als ich dann noch erfuhr, wer dieses Boot steuern würde, dachte ich für einen Moment, ob ich hier wohl die falsche Fahrkarte gelöst hatte.

Nun ist es so, dass mir Personenkult gleich welcher Art immer fremd war. Gerade im Bereich Sport weiß ich mit Namen nicht viel anzufangen, ich kenne weder Skispringer noch Tennisspieler, und würde man mir Fotos von Fußballern vorlegen, hätte wohl Uwe Seeler als einziger eine Chance, von mir erkannt zu werden. Es ließ sich allerdings nie vermeiden, jedenfalls wenn man so segelbegeistert ist wie ich, den Namen Jochen Schümann zu ignorieren und so machte sich ein gewisses Gefühl der Unsicherheit in mir breit.

Ich sollte „nur“ am Gold-Cup teilnehmen, einer Veranstaltung, bei der aus jedem Land nur ein Boot starten darf. Mit zehn Teilnehmern war dieses Feld also durchaus überschaubar, meine Aufgabe bestand im Wesentlichen darin, an den Wendemarken den Spi zu setzen oder bergen und vor dem Wind zu schiften. Alles weitere wie Fock trimmen usw. unterscheidet sich kaum von anderen Booten und machte mir keine Sorgen.

Die Boote wurden in Containern auf einen Frachter verladen und als wir auf Curaçao eintrafen, standen fünfundzwanzig 5.5er sauber aufgereiht auf ihren Trailern am Yachthafen und warteten auf den Kran. Ich hatte gehofft, noch vor Eintreffen von Jochen mit Henning zu trainieren, aber die karibische Gemütlichkeit sorgte dafür, dass die Boote erst einen Tag vor den Regatten eingesetzt werden sollten.

Unser Hotel lag an der Einmündung der „Spanish Waters“ in die Karibik, eine Traumlage am Strand, die Boote am hoteleigenen Anleger, das Wasser hatte 27°, die Luft noch etwas mehr. Nachdem wir Jochen und seine Frau Cordula vom Flughafen abgeholt hatten, machten wir es uns zunächst mit einer Pütz Eiswürfeln und einigen Sixpacks auf unserer Terrasse gemütlich. Einige orientierungslos wirkende Finnen, die im Zimmer neben uns Quartier bezogen hatten und etwas verwirrt durch die Rabatten irrten, wurden gleich mit eingebunden. Der Temperaturanstieg von 65° innerhalb eines Tages schien ihnen mächtig zuzusetzen und dankbar nahmen sie die Gelegenheit war, wieder etwas herunterzukühlen.

Meine Regattaerfahrung reichte bisher von den üblichen Tageswettfahrten auf Elbe und Ostsee bis zu Langstrecken über mehrere Tage und Wochen auf Nordsee und Atlantik. An Dreiecksregatten und Up-and-Down-Kursen, bei denen die Wendemarken allesamt in Sichtweite liegen, in einem Feld gleicher Boote, in dem man das Weiße im Auge des Gegners sehen kann, hatte ich bisher kaum teilgenommen. Meine Bahnmarken lagen häufig hundert, wenn nicht tausend Meilen auseinander, Manöver wurden rechtzeitig vorbereitet und abgesprochen.

Hier ging es aber darum, keine Sekunde zu verschenken, jede Wende, jede Halse und besonders das Runden der Bojen sollte natürlich reibungslos klappen, und der Passat wehte immer mit mindestens 20 Knoten, in Böen auch erheblich mehr.



Es zeigte sich schnell, dass Jochen Schümann Vollprofi ist. So souverän, wie er an die Startlinie fuhr, stellte er sich gleichermaßen auf uns Freizeitsegler ein. Ehrgeiz hatten wir alle, aber eingespielt waren wir keineswegs. Ein paar Übungsstunden mussten reichen, dann ging es auch schon los. Als mir in der zweiten Wettfahrt an der Luvtonne ein Spi-Hoist gründlich misslang, sagte er nur: „Entspann dich, das kann jedem passieren! Schau dich mal um, die haben alle ihre Probleme bei dem Wind.“ Und tatsächlich, um uns herum auch überall Chaos und Hektik. Die Niederländer lagen nach einer Patenthalse flach auf dem Wasser, überall knallte und ballerte es. Wir schafften in dieser Wettfahrt sogar noch einen dritten Platz, gezählt werden im Gold-Cup aber nur Siege.

Das Segeln in dieser warmen Region war ein einziger Traum. Für Nordseesegler ist fliegendes Wasser im Gesicht eher unangenehm, hier hatte man das Gefühl, unter einer warmen Dusche zu sitzen.

Tiefblaues Wasser, fliegende Fische und segeln vor Palmenstrand, nach den Regatten sorgte Heineken für die notwendige Entsalzung, es waren geradezu paradiesische Zustände. Ich wurde nach einer Woche abgelöst von Ole Hansen, Hennings ständigem Vorschoter, und die drei konnten die WM mit einem vierten Platz abschließen. Weltmeister wurde Markus Wieser, der das erste Mal in dieser Klasse segelte, allerdings mit einem ganz neuen Boot und Proficrew antrat.



Gleich muss alles ganz schnell gehen!

Curaçao, Insel unter dem Winde

Gemeinsam mit den Nachbarinseln Aruba und Bonair gehört Curaçao zu den Niederländischen Antillen. Die sogenannten ABC-Inseln liegen dicht vor der Küste Venezuelas und werden auch Inseln unter dem Winde genannt. Das Klima ist tropisch, der ständige Passatwind macht es aber sehr angenehm. Die Insel gilt als hurrikansicher, außerdem liegen die Häfen sehr geschützt in tiefen Einschnitten an der Südseite.

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war Curaçao das Zentrum des karibischen Sklavenhandels, die Niederlande schafften als eines der letzten Länder Europas die Sklaverei ab. Die Bevölkerung ist zum großen Teil afrikanischen Ursprungs, die Hauptstadt Willemstad ist durch ihren Baustil sehr holländisch geprägt.

