



1000 Meilen für den Sieg - Höllenritt durch die Ägäis.

Samstag 27. Oktober, Marina Pythagoreion, Insel Samos, Griechenland.

Siegesfeier der 1000 Meilen-Regatta, genannt Ecker-Cup, der längsten und härtesten Regatta für Fahrtensegler im Mittelmeer.

Im Siegestaumel fallen wir uns immer wieder in die Arme und können es kaum glauben. Wir haben die Gruppe A gewonnen, stehen auf dem „Stockerl“!!

Wir haben das Unmögliche geschafft, wir, die Crew der Inschallah, einer ganz normalen Fahrtenyacht vom Typ Sun Odyssey 49, gekauft 2005 bei Massag-Marine auf der Messe in Düsseldorf, haben die Gruppe A (Yachten bis 15 m) souverän gewonnen und sind in der Gesamtwertung von 96 Yachten, nach berechneter Zeit, auf Platz 2 gesegelt. Bis auf 3 andere Yachten haben wir sie alle, hinter uns gelassen, die Performance-Racer und auch alle leichter gebauten Bavarias.

Schon im Frühjahr waren wir mit der Organisation beschäftigt, haben Sponsoren gesucht, spezielle Ausrüstung beschafft und die Crew zusammengestellt. Eine Woche vor dem Start waren wir bereits an Bord, um das Schiff für die Regatta vorzubereiten. Neue Elektronik für Wetterempfang wurde installiert und die Sicherheitseinrichtungen überprüft. Vom Veranstalter wurde eine Black-Box installiert. Dann kam der Abschiedsabend in der Marina Tankercomerc - Zadar, ein unvergessliches Erlebnis.

Am Montag, 15. Oktober, schickt Kurt Ecker mit dem Startschuss 96 Yachten in die Regatta zum Zwischenstopp nach Katakolon am Peloponnes. Die Regeln sind ganz einfach erklärt: Jedes Schiff hat 1 Std. frei für Hafenanöver, jede zusätzliche Motorstunde wird 3-fach zur gesegelten Zeit addiert. Jedes Einlegen des Ganges wird von der Black-Box registriert. Im Leerlauf, z.B. um die Batterien aufzuladen, zeichnet die Black-Box nicht auf, ein Schummeln wird also unmöglich gemacht. Es gibt auch eine so genannte Dead-Line, sie ist unbedingt einzuhalten und wer nicht zur rechten Zeit im Etappenziel ist, fällt aus der Wertung.

Wir starten gegen Norden, der Wind ist mäßig. Wir wollen versuchen so schnell als möglich die italienische Küste zu erreichen, um von der Südströmung zu profitieren. Die Stimmung an Bord ist ausgezeichnet, wir sind gut motiviert. Gegen Abend schläft der Wind fast ganz ein.

Die leichten Yachten und Performance-Cruiser überholen uns, wir sind frustriert. Nach 3 Std. ist kein anderes Segel mehr zu sehen. Das ständige Taktieren, Motor ein oder aus, segeln oder nicht, reibt uns langsam auf, zermürbt uns. Kein Wind, das Meer wie Öl, so gehen wir in die erste Nacht.

Das Essen stimmt wenigstens: Ewald unser Koch verwöhnt uns jeden Tag mit einem 3-gängigen Mittagmenü, auch der Bierkonsum steigt erheblich. Mit zunehmender Flautezeit wird die Stimmung an Bord gereizter. Wir sind auf Starkwind getrimmt, nicht auf Dümpeln in der Flaute. Die Stimmung steigt rapide an als eine Goldmakrele an der Schleppangel hängt und unser Koch ein opulentes Mahl daraus bereitet. Irgendwann, nach langen Tagen und Nächten, liegt Korfu an Backbord. Noch 25 Meilen bis Katakolon. Als wir nachts in den Hafen einlaufen, sind schon viele Yachten dort. Haben wir zu hoch gepokert?

Das Zwischenergebnis zeigt die Wahrheit, wir sind erste in der Wertung, haben die wenigsten Motorstunden, einen Tag später, nach Yardstick-Wertung, sind wir Fünfte. Es ist also noch alles offen. Etliche Yachten erreichen die Dead-Line nicht. Katakolon ist ein hässlicher Hafen für die Großschiffahrt, aber wir werden von Paul Hafner mit Bier und heißem Leberkäse empfangen, das ist schon Tradition beim Ecker-Cup.

Misssstimmung herrscht unter den Crews, weil von einer Yacht die Dead-Line angefochten wird, aber das Schiedsgericht bereinigt den Sachverhalt. Wir fiebern dem Start nach Samos entgegen, Starkwind ist angesagt, Südwind bis 8 Bft. Jetzt wird sich bald die Spreu vom Weizen trennen.

Endlich ist es soweit. Die Dünung aus Süd hat schon zugenommen. Fredi unser Cheftrimmer will noch schnell auf die Fock wechseln, aber wir bekommen die Genua nicht herunter. Am Vorstagprofil hat



sich eine Schraube gelockert und blockiert den Fallschlitten. Wir ziehen Fredi mit dem Bootsmannstuhl hoch, er wird von der Dünung hin- und hergeschleudert, und das Ganze 10 Minuten vor dem Start! Endlich haben wir die Fock oben und schon geht's los, hart am Wind auf Backbord-Bug. Wir können die Schoten innerhalb der Wanten fahren und laufen eine Super-Höhe am Wind. Bald lassen wir die anderen hinter uns. Vor uns nur noch die Carlana, eine Hallberg-Rassy 48. Sie ist zu nahe am Ufer und muss einen Schlag hinaus machen.

Jetzt erleben wir ein Kuriosum: Der Wind wird von den hohen Bergen abgelenkt, wir haben daher einen Lift und können weiterhin auf Backbord-Bug segeln. Am ersten Kap des Peloponnes hat der Wind an Stärke zugenommen, dreht auf Südwest und wir können weiterhin auf Backbord-Bug bleiben, das Groß-Segel wird gerefft. Ich stelle eine Funkverbindung zu den Amateurfunkern von Intermar her. Die Wettervorhersage lautet: 9-10 Bft in der Zentralägäis. Der Funker rät uns so schnell wie möglich einen Nothafen anzulaufen, meine Antwort „Wir segeln Regatta,“ quittiert er mit den Worten „Ach du liebe Sch.....!“

Über die Regattafrequenz hören wir die Meldungen der anderen Yachten, die Pylos als Schutzhafen anlaufen, eine seemännisch richtige Entscheidung. Wir sind schon lange daran vorbei. Es gibt auch bereits einen Schwerverletzten, eine Yacht wurde vom Blitz getroffen, ein Großbaum ist gebrochen. Wir bereiten uns auf schweres Wetter vor. Zwischen Peloponnes und Kythira haben wir bereits 40 Knoten Wind von achtern. Reff 3 ins Groß, volle Fock. Der Seegang wird beachtlich, 5 Meter-Wellen donnern auf uns zu. Die erste Sturmnacht steht bevor. Schlafen ist fast unmöglich aber irgendwann fällt die Freiwache erschöpft in einen ohnmachtsähnlichen Tiefschlaf, mit Polstern eingekeilt zwischen Pantry und Sitzbank, am Fußboden des Salons.

Die Sonne geht auf, zeigt uns die enormen Wellenberge, die wie Lokomotiven auf uns zudonnern. Jetzt zeigt unser Schiff seine wahren Fähigkeiten. Windstärken zwischen 45 und 50 Knoten, also 9-10 Bft. Wir surfen auf den Wellenkämmen mit 15,7 Knoten. Ständige Fahrt über Grund laut GPS 10-12 Knoten, alles vibriert. Die Crew trägt Schwimmwesten und Life-Belts. Ich filme, eine Hand für die Kamera und eine Hand fürs Leben. Langsam gewöhnen wir uns an die irre Fahrt, bewundern diese großartige Natur und unser Schiff, werden nachlässiger. Das Meer fordert sofort seinen Tribut. Ein Brecher steigt von hinten ins Cockpit ein, wirft das 12 Tonnen schwere Schiff aus seiner Bahn, reißt uns von den Füßen, wir hängen an den Lifebelts. Das Cockpit ist vollständig mit Wasser gefüllt. Wenige Minuten vorher haben wir das Steckschott beim Niedergang eingesetzt, Gott sei Dank. Wenig später, als das Wasser wieder abgelaufen ist – Schadensbegutachtung.

Die See hat die beiden Cockpit-Türen eingedrückt. Der Verschluss ist gebrochen und wird provisorisch repariert. Einer der Rettungsringe surft an seiner 25 m Schwimmleine am Wellenkamm hinter uns her. Mit einiger Anstrengung können wir ihn bergen. Die Aufrollvorrichtung ist nur mehr Kleinholz. Ansonsten keine weiteren Schäden, meldet die Crew. Wir brettern weiterhin die enormen Wellenberge hinunter. Kein anderes Schiff ist zu sehen, ein Rennen gegen die Uhr. Der Wind nimmt weiterhin zu und wird böig. Wir bergen das Groß-Segel, jagen nur unter Fock dahin, unserem Ziel entgegen.

Während die wenigen Yachten, die noch unterwegs sind, das Zentrum des Sturms umsegeln, hat Willi unser Taktiker den Kurs in gerader Linie, quer durch die Ägäis, direkt auf unser Ziel abgesteckt. Samos wir kommen! 10 Meilen noch bis Pythagoreion, der Wind hat etwas nachgelassen und auf etwa 30 Knt. abgeflaut. Seit dem Start in Katakolon segeln wir immer noch auf Backbord-Bug. Zwei weiße Segel tauchen zwischen den Inseln auf, kommen rasch näher und überholen uns. Bald darauf sind wir wieder alleine. Wenig später laufen wir als 4. Yacht im Ziel ein. Das erste Schiff war die Tankercomerc, eine First 47.7, ein Performance-Racer. Sie gewinnt das Blaue Band als schnellstes Schiff, ohne Yardstickberechnung.

Das zweite, ebenfalls eine 47.7, aber bereits aus der offiziellen Wertung gefallen, die Abracadabra. Drittes Schiff ist die Aktien-Power, eine Dufour 455 von Hubert Mayr. Eine tolle Leistung für das kleinere Schiff. Sie gewinnt damit den Ecker-Cup und wir kommen auf Platz zwei in der Gesamtwertung und Platz eins in der Gruppe A.

Wir haben den Peloponnes, immer auf Backbord-Bug segelnd (!), umrundet und die Ägäis durchquert, in 48 Stunden und 17 Minuten, und sind mit unserer Platzierung sehr zufrieden.



Segeln ist ein Mannschaftssport, daher ein großes Dankeschön an meine Crew, die Hervorragendes geleistet hat und an mein Schiff, das uns sicher nach Samos gebracht hat.

Dank auch allen unseren Sponsoren, ohne deren Hilfe ein solches Unternehmen nicht ganz so leicht durchzuführen gewesen wäre. Bedauerlich ist nur, dass die heimische Tagespresse von dieser Regatta trotz Presseaussendungen keinerlei Berichte gebracht hat.

Unsere Fahrt ist also hier zu Ende. 1000 Meilen sind wir Tag und Nacht gesegelt, haben gemeinsam Höhen und Tiefen überstanden.

Und wofür das alles? Um Ruhm und Anerkennung in der Seglerwelt zu erlangen und um einen der schönen Pokale zu bekommen?

Sicherlich auch, ja...

Aber auch für die Morgensonne, wenn sie auf der Kimm emporsteigt und auf See ein neuer Tag beginnt.

Für den Mond, der am nächtlichen Himmel steht und das Plankton zum Leuchten bringt und uns durch ein Meer von Millionen Glühwürmchen segeln lässt.

Für die Tage und Nächte, in denen die Crew das Schiff und das Meer eine Einheit sind.

Für den Wind der unsere Segel füllt und uns den Hauch der Freiheit spüren lässt.

Für den kurzen Moment in dem unser Schiff auf den Wellen surft, so als würde es schwerelos durch Zeit und Raum schweben.

Dafür sind wir bereit, Meere und Ozeane zu überqueren und bis ans andere Ende der Welt zu segeln, es ist THE SPIRIT OF OCEAN-SAILING!

Klaus Czap
Skipper Yacht Inschallah