

## Skagen 2014

Letztes mal war ich „nur“ als Mannschaft dabei, das fährt sich ganz entspannt mit, als Schiffsführer hat man den Kopf doch deutlich voller : Im Vorwege musste das Schiff ausgerüstet werden, waren ISAF Sicherheitskurse zu belegen, Ausweise und Führerscheine zu scannen und weitere Papiere zum Schiff beizubringen, um überhaupt melden zu dürfen. Dabei wurde es ziemlich knapp, weil wir 4 jeweils „nur“ den Sportbootführerschein See und den alten BR bzw. SKS-Schein hatten, gefordert ist SSS oder SHS. Letztlich hat uns Uwe mit



seinem Kapitänspatent sowie Lotsberechtigung für die Westküste die Tour gerettet. Weiter Checklisten abarbeiten und Ausrüstung besorgen. Zwischendurch habe ich wohl ob der ganzen Papiere zu Hause zu viel rumgejault, dass ich von meiner Tochter ein „Meckerverbot“ bekam : „Papa, das ist dein Hobby, das machst Du freiwillig. Wenn du das nicht willst, lass es bleiben, mecker uns auf jeden Fall nicht dauernd die Ohren voll“ – Zack, recht hat sie ja.

Eine Woche vorher wurden die Staufächer beladen, Jörn und Uwe hatten das Catering übernommen, ich die Getränke. Anfang Juni verholten wir nach Helgoland. Beim Einlaufen gab es im Vorhafen für jeden einen Schluck Rum von netten Damen aus einem Börteboot.

Sonntag Abend war die Musik in der Nordseehalle zum Glück nicht unser Geschmack, so sind wir dort nicht versackt. Morgens geht eine Front durch und schiebt die 25-er Päckchen ineinander. Sonntag wollen wir spontan rund Helgoland mitfahren, dürfen aber nicht mehr melden. Also sind wir bei nachlassendem Wind einfach so um die Insel und konnten mit ansehen, wie der Start mehrfach verschoben wurde und am Ende fast in der Flaute steckenblieb. Verpasst haben wir eine Schlägerei mit blauem Auge an der Luvtonne, als der Strom 2 Schiffe aneinander trieb.

Montag, Tag 1, es geht endlich los. Sicherheitsüberprüfung im Hafen: der Prüfer kommt mit Checkliste an Bord und läßt sich die Ausrüstung vorführen. Das ging ziemlich genau vor sich, er hat sich auch die Reserveblätter für die Säge zeigen lassen samt Schärfetest, wollte zu jedem Borddurchlass den Leckstopfen sehen und das Ablaufdatum von Ersthilfekasten und Seenotmitteln. Nur die 4 weißen Handfackeln konnte ich nicht vorzeigen,



weil die in der Rettungsinsel waren (das bezweifelte er jedoch). Hat sich gelohnt, den Kram in Schuss zu haben, wäre schade gewesen, an dieser Stelle nach Hause fahren zu müssen. Wir verholen zum Wassernehmen neben die 20m lange, pechschwarze Kohlefaseryacht „Varuna“. Man kommt sich vor wie auf einem Raumschiff, selbst Relingstützen und Wanten sind aerodynamisch profiliert. Das Cockpit ist länger als mein ganzes Boot und das Deck in der Sonne so heiss, dass man in kurzer Hose nicht drauf sitzen kann.

Kurz vor dem Start müssen wir dann alle mit gesetzten knallroten Try- Sturmsegeln und angelegten Westen vor der Startbude vorbeifahren, Sven muss extra nochmal aufstehen, weil die Jungs seine Weste nicht sehen konnten. Aber auch hier alles OK.

Wir sind im ersten Start und kommen 20 sek. zu spät los, immerhin als 4. Boot am ersten Fass. Nach einer Stunde pflügen die Großen, gefühlt doppelt so schnell, an uns vorbei. Ich war der Meinung, hinter Helgoland bis Horns Rev erstmal nichts mehr zu sehen : Denkste, wir staunen über 400 fertige und weitere 100 in Bau befindliche Windmühlen in 4 Parks. Nachts haben wir das Gefühl, an Städten wie Cuxhaven vorbeizufahren, da kurven 10 Versorger um Riesenkräne, die Konverterstationen sind 5 stöckig und voll beleuchtet. Aussenrum liegen blinkende Kardinaltonnen und wer meint, da durchfahren zu können, wird von Wachbooten rausgepiffen, am Funk konnten wir das Spektakel verfolgen.



Dienstag, Tag 2, Horns Rev, 04:05 früh, Wind 115° mit 18 kn. 1 Std vor Sonnenaufgang. Im Süden dunkel, im Nordosten ein dünner roter Strich. Konnten wir in der Nacht nur hier und da ein Licht von Mitseglern tanzen sehen, gibt es plötzlich an der Tonne ein Gedrängel mit Luvkampf zwischen 5 Booten. Nach ein paar Minuten ist der Spuk aber wieder vorbei, der Eine zieht weiter Höhe, der Andere läßt es laufen.

Eigentlich ist Segeln an sich ja kaum zu toppen, aber beim Wachwechsel um 6 Uhr gibt es dazu warme Brötchen mit Lachs und Petersilie. Das macht den Augenblick schon besonders.

Abends flaut der Wind auf unter 6 kn ab, aber unter Spi kommen wir an mehreren größeren Schiffen wie der „Wappen von Bremen“ und einer Swan 48 vorbei.

Es kommt auf einem Brett nett angerichtet erst Käse- dann Wurstbrot mit Gurke und Paprika auf die Brücke, garniert mit frischer Petersilie und einigen Spritzern Tabasco – ein geschmackliches Feuerwerk, der Rudergänger kann sich nur noch knapp auf den Kurs konzentrieren.

Mittwoch, Tag 3. Immer noch flaue westliche Winde um 10 kn, der große Spi hat uns durch die ganze Nacht gut vorangebracht. Auf meinem Plotter können wir schön die AIS-Signale der Berufsschiffahrt sehen und viel interessanter, welche Yacht wo wie schnell läuft und passen unseren Kurs ein wenig an. Als die Dunkelheit weicht, sehen wir trotzdem nicht mehr, es ist neblig mit Sichtweiten unter 1 sm, wird jedoch schnell besser und rundum tauchen eine Reihe Yachten auf.

Zum Wachwechsel morgens guckt Jörn aus dem Niedergang. Zu dem „moin Jungs“ zeigt Jörn ein rundum zufriedenes Lächeln, welches mir wesentlich mehr über seinen Seelenzustand verrät, als Jörn jemals erzählen würde.

07:34 Uhr, runden der Tonne Skagen Nord. Wir kommen unter Spi an, Genua vorher hoch, Spi weg, Groß trimmen und klar zum Dichtholen. Andächtig stehen wir 4 an Deck und gucken die Tonne vorbei. So schön diese Wendemarke ist und wir die Nordsee nun hinter uns haben, auch der halbe Spass ist bereits vorbei.

Mittags Gulasch mit Kartoffeln, Paprika, Senfgurken und Petersilie stärkt uns für die bevorstehende Flaute. Kurz nach Mittag Schrecksekunde : Ich sitze seit 15 Minuten allein unter Deck vor Logbuch und Karten, gucke dann aus dem Niedergang und sehe nur Sven und Jörn – wo ist Uwe ? Ein Blick aufs Vorschiff - in die Kojen – leer, Blick durchs Klofenster – leer. Halb in Panik reiße ich die Klotür auf und stehe direkt vor Uwe, der sich grad Rasierwasser aufträgt und nun erstaunt mir statt eben noch seinem Spiegelbild in der Tür gegenübersteht.

Laesö Rende, wir haben uns bei 1,2 kn Gegenstrom zunächst für die Westseite entschieden. Dort muss der Spi hoch und der dann drehende Wind zwingt uns zum Abfallen. Mitten im Fahrwasser ist der Wind schlagartig weg, der Spi hängt völlig schlapp runter, während die letzte Fahrt aus dem Schiff läuft. Spi bergen, Blick auf Plotter : 1 kn Richtung Norden - wir müssen sofort Anker ! Echolot : 29 m, da langt die Ankerleine nicht aus, ich steige in meine Backskiste und hole den Ersatzanker samt 50 m Schleppleine raus, Uwe seilt den Spass ab. Wir bekommen umgehend SMS von zu Hause, warum wir denn zurückfahren würden ? – Sehr witzig !

Anker hält und ich springe schnell mal in die Ostsee, etwas Seife, warmes Süßwasser und schon bin ich ein neuer Mensch. Jörn murmelt was von Messlatte zu hoch und Wasser nur 15 Grad. Nach 20 min kommt der Wind wieder, leider aus entgegengesetzter Richtung, wir verlieren hier in wenigen Minuten 3-4 Meilen gegenüber den weiter östlich liegenden Yachten. Abends legt der Wind auf 22 kn aus West zu, der Spi zieht uns ohne nennenswerte Welle auf über 10 kn. Mit Sonnenuntergang tauschen wir Spi gegen Genua, es geht mit „nur“ noch 9 kn voran.

Kurz vor Mitternacht passieren LT Fornaes. Wachwechsel morgens kurz nach 2:00 Uhr. Ich krieche in die Achterkabine, Füße voraus und genieße die Szene :

Der Vollmond blitzt in schneller Folge durch Luken und Oberlichter. Jörn erzählt morgens, dass er eine ganze Zeit auf der glitzernden Straße fahren konnte, die das Mondlicht gezaubert hat. Das Schiff macht harte Bewegungen, da wir oberhalb der Rumpfgeschwindigkeit unterwegs sind. An der Außenhaut, auf der ich liege, rauscht das Wasser geräuschvoll vorbei, ein herrlicher Sound ! Ich rolle / rutsche in meiner Koje hin und her. Der Groß-Knarrblock wird einen Pull geholt, die Genauwisch klickert eine Umdrehung, da werden offensichtlich Fäden beguckt. Ich vertraue der Wache voll und ganz, überhaupt ein Glück, mit 4 Skippern unterwegs zu sein, ein Lotse noch dazu, ich schlafe nach wenigen Augenblicken ein.



Donnerstag, Tag 4, morgens 5 Uhr Rosnaes Puller, die letzte Stunde mussten wir aufpassen, weil im engen Fahrwasser große Schiffe unterwegs waren und es daneben flach war. 08:25, Beltbrücke. Wir pflügen mit 9 kn bei halbem Wind unter Spi unter der Brücke durch, schnell ein paar Bilder mit der Kamera und in die Erinnerung geschossen. Wir können Langeland Nordspitze knapp anliegen, es kommen gelegentliche Drücker von 18 kn, Rudergänger Uwe verzieht kurz die Mine (Schiff luvt gleich), Zeichen für den Vorschoter : Schrick in die Spischot, fällt kurz ein, Schiff fällt etwas ab und wieder dichtkurbeln, weiter geht's. Wir können den Spi eher länger und mindestens genauso hoch tragen wie die anderen Schiffe, mein neues Ruder zeigt deutlich mehr Grip als das Alte, der Umbau hat sich gelohnt !

Unter dem Schutz von Langeland laufen wir mit 18 kn Wind, gedanklich ziehe ich ein Reff ein und erwäge die G4, weil hinter der Südspitze legt es normalerweise um 1-2 Windstärken zu. Diesmal ist es andersherum, es flaut laufend ab, bis wir kurz vor Kiel LT nur noch 5 kn Wind haben. Bis hierher waren wir in unserer Gruppe gerechnet 3. Boot, aber da wir hier in der Flaute kaum vorankommen, während der Rest der Gruppe bis 60 sm hinter uns immer noch knapp 20 kn Wind hat, werden wir gerechnet nun 2x überholt. Spi wieder hoch. Aber nur für 3 sm, dann wieder Genua und wir laufen hoch am Wind um 17:26 über die Ziellinie vor Strande. Wir segeln nach 3 Tagen und 26 Minuten in unserer 17er-Gruppe als 2. Boot über die Linie, gerechnet langt es in der Gruppe für den 5. Über alle Schiffe gerechnet liegen

wir auf 17 von 64 Schiffen, immerhin im ersten Drittel. Vor 2 Jahren hatte der Zieleinlauf morgens kurz nach Sonnenaufgang als einziges Schiff auf der Förde etwas besonders, heute kurven wir um Jollen und Touristenboote herum.

Aufschiesser vorm Strand, wir sind glücklich, im Ziel zu sein, etwas müde und zumindest ich auch traurig, dass der Spaß hier enden soll. Nächsten morgen holen wir uns das von Harald Baum (Pantaenius) gesponserte Frühstück mit Rührei, Fisch und weiteren Köstlichkeiten ab. Dabei legen wir auch den Tracker in einen Korb, der sich im Internet wie ein Bienenkorb ansieht, in dem dutzende Schiffe durcheinander wuseln.

Das tolle Gefühl, diese Tour gefahren zu sein, hält bei mir noch mehrere Wochen an. Hier und da werde ich nach der Tour gefragt, dann leben die Details wieder auf. Wir sind uns einig, in 2 Jahren wieder dabei zu sein und ahnen schon, dass es dann wohl mehr Wind geben wird.

Platz 17 von 64 ist verbesserungswürdig :

20 sek zu spät gestartet. In Summe ca. 1 Stunde den Spi zu spät gesetzt / zu früh geborgen (fehlt 1 kn), macht ca. 10 min. Unten statt oben gesessen / geschlafen (jaja, auch ich), macht 0,1 kn Differenz x 20 Std, nochmal 20 min.

Damit wären wir von 17 schon mal auf 12 vorgerückt und hätte nicht weh getan.

Die Performance nicht immer im grünen Bereich gehalten :  $10 \text{ Std} \times 10\% \times 6 \text{ kn} = 6 \text{ sm} = 1 \text{ Std}$ . Das hätte uns von 12 auf 7 gebracht, ist schon anstrengender, die Segel immer optimal zu trimmen. 50 Liter zuviel Frischwasser, das hat leider die ganze Zeit unten gelegen, wäre bei Westwind von Vorteil gewesen, ohne Berechnung.

Besseren Rennwert nur mit kleinem Spi / Genua / 450 statt 550 kg Crewgewicht etcetc (geschätzt mind. 1%) : wären 45 min ohne jede Anstrengung, dann hätten wir uns schon um den 3./4. Platz gerangelt.

Was ich sagen will : eine gute Plazierung ist keineswegs aussichtslos, wir werden das unter Beachtung noch mal probieren !

Wir verholen noch bis nach Rendsburg, wo wir uns abholen lassen. In den folgenden Tagen habe ich die Regattasegel wieder gegen die Normalsegel getauscht, einmal gestaubsaugt, gewischt und alle Polster und Türen wieder eingebaut, um das Boot zurück in den Familienmodus zu bringen. Nachdem auch die Aufkleber und die Flagge der Nordseewoche gestrichen wurden, sind wir wieder zu einem Normalsegler geworden.

Nach dem Rennen ist vor dem Rennen: Die Liste für das nächste Mal umfasst schon verschiedene Punkte von Leesegel höher über kleineren Rennwert bis fehlende Genuaholepunkte und natürlich den Lehrgang für den Sportseeschifferschein.

Im Herbst in Hamburg die Preisverleihung.....

Olaf Timm