

# Sølvroret

Übersetzt : Silberruder, das ist eine Wettfahrt in Dänemark, in der es von Svendborg aus einmal um die Insel Fünen geht. Das ist soweit nichts Besonderes.

Dann kommen die beiden Haken an der Sache : Es ist eine Einhandregatta. Und Start ist im Herbst zur Tag/Nachtgleiche am 19. September. Je nach Wind ist man ca. 24 – 48 Std unterwegs.

Wie komme ich darauf ? Im Frühjahr hat Thomas uns diese Flause ins Ohr gesetzt und ich bin sie nicht wieder losgeworden. Die max Starterzahl von 200 Skippern war schnell überschritten, eine Warteliste wurde angelegt. Da ich mein Schiff ohnehin im Sommer in Sonderburg liegen hatte, war es am Wochenende vorher nur ein Tagestörn, um nach Svendborg zu verholen.

Der Stadthafen von Svendborg war mir meist zu rummelig, aber nun war er freigeräumt für die 200 Boote und eine neue Sanitäreanlage lies keine Wünsche offen.

Vom A-Kat und Seascape 18 über Bavarias, Hanses, Dehlers über einige X bis hin zur Open 32 von Wolfram Heibeck (im Folgenden Wolle, der hat mein neues Ruderblatt gebaut) und diversen Kata- und Trimaranen war alles vertreten.



Donnerstag bekamen wir morgens unsere Tracker und die Startnummer ausgehändigt, später kam der Safetycheck an Bord: die Liste war nur 11 Punkte lang und da ich nach ISAF Kat2 ausgerüstet war, konnte ich seine Punkte leicht erfüllen.

Zum Aufkleben der Startnummer habe ich das Schlauchboot aufgepustet, da ich von oben schlecht an meinen Bug herankam. Als Wolle das sah, bat er, ob er das auch nutzen dürfte und ob ich das später auf den Steg stellen würde und ob er dort ein paar Sachen dort reinpacken dürfte, er würde auch eine

Plane besorgen. Naja, ein Blick in mein noch fast familienurlaubsklares Boot offenbarte einige Dinge, die auch an Land bleiben wollten. Am Ende lag das Schlauchboot völlig überladen auf dem Steg mit ca. 1 to Ausrüstung auf dem Steg.

Steuermannsbesprechung : Nachdem sich die Offiziellen über alles Mögliche gefreut haben und festgelegt haben, dass wir „rechtsrum“ fahren, skizziert ein erfahrener Einhandsegler auf englisch kurz die verschiedenen Etappen, die uns erwarten würden :

Auf der ersten Etappe wirst Du wenig Wind und viel Sonne sehen, starte in Ruhe und genieße das Segeln. Auch wenn Du 5 verschiedene Leichtwindsegel dabei hast, entscheide Dich für Eines und bleibe dabei, spare Deine Energie. Bereite Dir gegen Abend etwas zu essen vor und lege Getränke bereit. Am Nordausgang des Belts werden Dich abends Strom gegen Wind bis 17 kn erwarten, da wirst Du die Energie gut brauchen. Im Laufe der Nacht und am nächsten Morgen wirst Du der wahren Herausforderung begegnen : Dir selbst.

Da bekam ich irgendwie Herzklopfen und habe den Rest gar nicht mehr so genau verfolgt, Lass Ihn mal schnacken, dachte ich mir als Nordseesegler, obwohl mich doch ein komisches Gefühl beschlich. Abweichend von allen anderen Wettfahrten verschwanden die meisten nach einem Glas Wasser rechtzeitig im Bett. In der Kojie machte ich mir noch Gedanken über meine Spannungsversorgung : Ich (jeder) muss ggf. 48 Stunden incl. Nachts mit Beleuchtung genügend Saft dabei haben, die Maschine darf nicht benutzt werden. Ob es an dem Kaffee am Nachmittag oder meiner Aufregung lag, ich konnte erst kurz vor 2 Uhr morgens einschlafen.

Der Starttag:

5:50 Wecker, 6 Uhr gemeinsames Frühstück, Wolle murmelt was von Henkersmahlzeit. Man hilft sich gegenseitig. Die Kleinen haben um 8 Uhr Start, da laufe ich aus, den 2. Start um 8:30 zu beobachten. Bei Ost 3 gibt es einen Vorm-Wind-Start, weil allein in unserer Gruppe 60 Boote kaum auf die nur 300m lange Startlinie passen und eine Kreuz in dem engen Sund zu Kollisionen geführt hätte. Blöd, dass der Wind sich nicht entscheiden konnte, ich habe den Spi noch 2x von links nach rechts umgebaut. Ich habe mich bei der Elektrik für nur Wind, Echo und Speedo entschieden, kein Kartenplotter, kein Kühlschranks, kein Radio, kein Funk, ich starte laut Bordcomputer mit einer Batteriekapazität von 126 Ah.



1 min vor dem Start ziehe ich den großen Spi hoch, der ohne Knoten sofort zum Stehen kommt. Von der großen X aus dem nächsten Start kommt Applaus. Ich stelle fest, dass es vor mir eng wird, als wir uns mit ca. 15 Booten gleichzeitig durch die Brückenpfeiler quetschen wollen, durch wenig Wind und viel Verständnis löst sich der Pfropfen stressfrei auf und ich beginne mich tatsächlich zu entspannen. Ich bin geneigt, einfach den Kurs zur nächsten Ecke zu fahren, aber dann wäre ich platt vorm Laken gefahren und das ist eine langsame Lösung. Also Autopilot auf 150 Grad am Wind eingestellt und eben zwischendurch mal Schiften. Lohn der Mühe : zeitweise stehe ich auf 2.

Später hat sich das Fahrwasser geöffnet und alle 6 Starts sind unterwegs : Das erste Bild, über das ich mich wirklich freuen kann: vor, neben und hinter mir über 180 Leichtwindsegel, die Sonne glitzert überall – herrlich !

Vor der Helnaesbugt schläft der Wind das erste Mal ein. Es beginnt ein Topfschlagen, wobei einige treffsicher ahnen, wo es weiter geht. Ich werde bei flauen halben Winden auf 12 durchgereicht, komme erst mit Wechsel auf Genaker und später mit Genua auf Amwindkursen wieder ingange. Vorm Wind segele ich mein Rennwert, bei halben Winden muss ich deutlich besser werden.

Abends mit Sonnenuntergang kurz vor der Enge vor Middelfahrt sitze ich bei NE 4 oben auf der Kante meines Bootes, ein Schlauchboot mit 6 jungen Leuten flitzt von Boot zu Boot, kommt auch an mein Heck, eine nette junge Dame reicht mir am Bootshaken eine Tüte mit dänischem Gebäck und 2 Dosen des Sponsors Redbull herüber. Die untergehende Sonne taucht alles in ein warmes Licht. Wolle erzählt mir später, dass er extra seinen Schwenkkiel ein wenig nach Lee geschwenkt hat, um noch höher zu sitzen und die junge Dame bei der Übergabe ein wenig länger zappeln zu sehen.

In der Enge ist der Wind böig zwischen 5 und 15 kn mit heftigen Drehern, eine Hand an der Großschot, die andere am Rad. Unter der Eisenbahnbrücke Middelfahrt ist es bereits dunkel, ich passiere sie hoch am Wind, es rumpelt gerade ein Güterzug drüber. Unter der Straßenbrücke prahlt

mich ein Schwede an, hatte wohl Angst um sein Boot, da ich im Gegensatz zu Ihm einen Passierabstand von einer Bootslänge für ausreichend hielt.

Hatte ich bisher meine Segel noch voll stehen, kommt nun hinter Strib ein Reff ins Große und ein wenig Twist in die Genua, denn bei knapp 2 kn NE- setzendem Strom und NE 14 – 17 kn kommt Nordseefeeling auf, gut 1 m See sorgt für Wasser an Deck und nassen Hintern. Auch die Seekarte auf dem Cockpitfussboden bekommt einen Schluck ab. Aber ich fühle mich sehr wohl, hoch am Wind segeln bei „spritzen“ Bedingungen mag ich am Liebsten. Ich kann gut meine Position halten, selbst größere Boote laufen weder höher noch schneller, aber was ich bei halbem Wind verdaddelt habe, kann ich hier nur sehr mühsam wieder gutmachen.



Eine SMS döngelt : „Weitermachen, Platz 8. Im Fieber, Mathis“. Das baute mich auf und ich freute mich, dass zu Hause aufgepasst wird.

Dann SMS von Wolle, auf Position 1 stehend ist bei Ihm ist eine Winsch aus dem Deck gerissen, er dreht um. Ihm ist nichts passiert. 30 min später sehe ich seine Silhouette gegen die Lichter Fredericias ablaufen und mache mir Hoffnung, meine Gegner in Sichtweite zu haben.

Später genieße ich in der Bucht vor Odense die Milchstrasse über mir und freue mich ziemlich darüber, auf der hohen Kante auf meinem schönen Spielzeug zu sitzen und durch die Nacht zu fahren. All die tanzenden Lichter der Mitsegler um mich herum beruhigen mich, mit meinem seltsamen Geschmack von „schön“ nicht allein zu sein.

Für einen Augenblick dimme ich meine Instrumente auf dunkel und habe jetzt nur noch den Schnapskompass. Jetzt achte ich viel mehr auf den Seegang, die Lage, Bewegungen des Schiffes, Böen und Dreher. Schon ein witziges Gefühl, so blind durch die Nacht zu fahren, aber die Ecke kenne ich ganz gut, der stärkste Strom ist in der Mitte, die ist zwischen den Lichtern am Ufer nicht zu verfehlen und tief genug ist es hier auch. Mit Kartenplotter und voller Elektronik wäre das wie ein Videospiel, man starrt gefühllos auf irgendwelche Zahlen - kein Vergleich zum intuitiven Segeln.

An schlafen, auch nur 5 min, ist nicht zu denken, denn ich fahre auf Stb-Bug, in Lee sind ca. 10 Lichter zu sehen, die früher oder später mit Vorfahrt überkommen werden.

Ich komme anscheinend nicht ganz an Aebelö vorbei, das Echolot geht unter 5 m und die Insel ist nicht beleuchtet. Hier schalte ich doch mein Handheld GPS ein, da die Untiefentonne im Norden heute Abend verstecken spielt. Nach 2 Schlägen doch gefunden und nun kleinen Schrick in die Schot, wir fahren nun alle hintereinander her Richtung Nordspitze Korshavn. Seit 21 Uhr esse ich alle halbe Stunde ein Stück koffeinhaltige Schokolade, aber wach stelle ich mir anders vor. Hier hätte ich die Chance auf 5 min Nickerchen gehabt, aber ich wollte lieber konzentriert weiterfahren. Ausserdem chatte ich nett mit Thomas über die letzten Stromvorhersagen, Positionen der Mitsegler und andere Dinge, erst ab 2:30 bekomme ich keine Antworten mehr.

Mittlerweile ist es morgens 3:30, seit 8 Stunden dunkel und mein Körper verlangt nach Schlaf. Zunächst kann ich mit Gähnen und Kniebeugen hinterm Rad noch gegenhalten.

Ich schreibe kurz Logbuch, sehe dabei die 3 Spisäcke im Salon, lege mich kurz drauf und merke, wie mein Körper gerade den Hauptschalter ziehen will, da wache so schnell nicht wieder auf, also schnell wieder hoch. Wolle erzählt später, er wäre im Sitzen eingeschlafen und umgekippt, zum Glück weder über Bord gefallen noch gestossen.

Unabhängig voneinander haben wir die gleiche Lösung gefunden, nicht einzuschlafen : einfach ins Cockpit stellen und mit einer Hand oben an der Großschot festhalten. Man nickt natürlich auch dort ein, die Knie knicken kurz weg, man wacht sofort wieder auf und ist zumindest für 1 Minute wach. Das geht für 20 min so, dann ist der Tiefpunkt überschritten und das Rennen kann weitergehen.

Danach trotzdem geistige Ausfälle : ich konzentrierte mich auf die Anzeige 30 Grad am scheinbaren Wind. Eine gefühlte Ewigkeit lang bewegte sich die Anzeige nur zwischen 29 und 31, ich wollte gerade stolz sein, bis die Segel back standen und mir dämmerte, dass ich auf das Echolot gestarrt hatte.

Schade um die verschenkte Höhe seit Aebelö, der Wind dreht natürlich rechtsrum und wir alle können das Flach nördlich Korshavn nicht mehr anliegen. Auch hier nehme ich das GPS zur Hilfe, da wir uns weit innerhalb der ausgetonnten Durchfahrt über 2,50 m mogeln und nun gegen den Strom die Küste mit einem langen Bein runterkreuzen müssen. Nun gucke ich doch auf meine Uhren : ich wende zwischen „3m Wasser“ und „1kn Gegenstrom“ hin und her.

2 Stunden vor Sonnenaufgang wird es neblig. Meine sehr hellen LED-Positionslichter schneiden wie in einem Lehrmodell hinten und vorn weisse und bunte Tortenstücke in die Nacht. Es ist bei vielleicht 4 kn Wind pickenduster ohne Welle, das Boot gleitet mit 2-3 kn völlig geräuschlos dahin. Plötzlich macht es hinter mir ziemlich laut „PFFFFT“, ich bekomme einen Schreck und erwarte wie in diesen Horrorfilm „The Fog“ gleich eine Axt im Kreuz, aber es war nur ein Schweinswal, der nachgucken wollte, was hier in seinem Revier für schräge Vögel rumfahren. Kurz vor Sonnenaufgang fängt es zu tropfen an, erst dachte ich an Regen, aber das ist der in den Stagen und Segeln kondensierende Nebel, der alles volltropft.

Es dämmt, weiterhin neblig. Seit einer Stunde fast lautloses Segeln, dann großer Schreck : Plötzlich donnert eine Art Güterzug los ! Das ist aber nur ein größerer Schwarm Enten, der mit viel Gezeter startet. Meine Batterien haben nun noch 85 Ah, da würde ich eine weitere Nacht mit hinkommen.

Morgens 8 Uhr, die zweite Flaute in der Bucht vor Kerteminde, immer noch Nebel und max 1 kn Wind, der nordsetzende Strom lässt uns alle zeitweise rückwärts fahren. Mein erster Anflug von Lustlosigkeit, SMS an Thomas : „Suche glaubhaften Menschen, der mir versichert, dass das hier alles noch Sinn macht“

Antwort kommt prompt : „Durchhalten, den Jakobsweg pilgern, seine Grenzen zum Ziel hin überwinden. Stell Dir vor, Du drückst den Knopf und 20 Sek später kommt Wind, dann waren die Leiden der vergangenen Stunden vergebens. Halte durch, hole Dir die Erfüllung !“

Ich stehe im dicken Nebel auf der Bleiplatte und muss schallend lachen, dass in der Nähe vor Schreck wieder Enten starten. So setze ich mich mit einem Käsebrot (Wurst ist aus) wieder hin und warte. Danke Thomas, ist tatsächlich ganz einfach.

Der Nebel lichtet sich und siehe da, ich bin und war nie allein, im Umfeld mind. 10 weitere Yachten in Sicht. Kaum 15 min später legt der Wind wieder auf 4 kn zu und ich komme mit 3 kn voran. Überhaupt freue ich mich über mein Boot, ich fahre am Wind nur 1 kn weniger als Windgeschwindigkeit, also bei 2 kn Wind 1 kn schnell, bei 4 kn Wind 3 kn schnell, das hört erst bei 8 kn auf, da laufe ich „nur“ noch 6,5 und nicht 7 am Wind. Das nutzt bloss nix, weil die anderen sind genauso schnell. Ich hätte doch noch mehr Polster, Türen, Vorräte etc. ausladen sollen.

Auf dem Weg zur Beltbrücke Kreuz gegen südliche Winde um 5 kn mit heftigen Drehern, die habe ich natürlich kommen sehen und kann 3 größere Mitbewerber in kurzer Zeit überholen. Mein Wille, bis ins Ziel zu segeln, ist wieder voll da. Aber nur eine Stunde, weil nun sehen die Anderen die Dreher und ich nicht. Wir kommen an der Beltbrücke zum Stehen, bei mir sind es 100 m. Der Strom setzt mich ganz langsam auf die Beltbrücke zu, leider auf einen Pfeiler und ich muss mit meinen 18,50m doch dringend mitten durch das markierte Feld (16,50m am Rand, 18m in der Mitte). Ich stehe knapp 2 Std auf der Stelle, der Strom setzt mich inzwischen wieder von der Brücke weg und die, die schon durch waren, treiben wieder zurück auf meine Seite. Dann eine Böe mit 0,8 kn Wind, die ich unverzüglich nutze, um mit berausenden 0,2 kn Fahrt durch die (doch ausreichend hohe) Brücke zu treiben. Kurz dahinter ist dann wieder für 2 Std Pause. Ich zappe auf meinem Handy durch die umliegenden Windmessstationen und morse Thomas und Jürgen an, Alle sehen erst am nächsten Tag wieder Wind.

Bestandsaufnahme : Es ist Samstag 16 Uhr, ich habe 31 Stunden und 130 sm hinter mir und noch 18 sm bis ins Ziel, im Augenblick ist mein Speed 0, selbst bei illusorischen 1,0 kn würde ich weitere 18 Stunden (noch eine Nacht) brauchen und das Zeitlimit grade einhalten. Ich liege hier auf Platz 7 in meiner Gruppe, den ich wohl hätte nach Hause retten können. Würde ich die 2. Nacht wach bleiben können, wie glücklich würde mich der Zieldurchgang machen, wie stolz das Finisher-T-Shirt oder würde ich mir in einer Woche in den Hintern beißen ?

Ich war dabei, habe Höhen und Tiefen bis hierher gelitten, das habe ich im Sack. Ein wenig drückten mich die Termine am Montag, denn ich würde mein Schiff nicht wie geplant mitnehmen können, sondern mit der Bahn heimreisen, mit dicken Augen am Montag im Kreishaus sitzen und über Abbaugenehmigungen diskutieren müssen. Nein, ich drücke jetzt den Knopf und melde mich ab, gesagt getan.

Im Sund vor Svendborg lagen dann die Führenden teilweise vor Anker, weil der Strom noch ein paar Stunden ablaufen und eine Weiterfahrt verhindern würde. Ich war gegen 20:30 im Hafen, habe mich zusammen mit einer handvoll weiteren Abbrechern zu der dann ebenfalls abgebrochenen Siegesfeier (weil noch keiner da war) gesellt, bin nach einem Bier zurück an Bord und sofort eingeschlafen.

Nächsten Morgen das Schlauchboot samt Inhalt wieder an Bord gerümpelt und ausgelaufen. Mir kamen im Sund noch Teilnehmer entgegen, die das durchgezogen haben, es kam tatsächlich früh morgens etwas Wind. Ich zog innerlich den Hut vor denen. Eine Seascape lag immer noch am Anker, der wollte gestern abend wohl nur kurz bis zum Kentern des Stromes schlafen und hat den Wecker nicht gehört, ob ich da mal klopfen soll ?

Meine Gruppe sieht am Ende mager aus : nur 9 von 58 Booten kommen ins Ziel, der erste nach 38 Stunden, der letzte nach 49 Stunden. (Zeitlimit 51 Stunden)

Insgesamt werden von 180 Booten nur 41 gewertet. Hingerafft nicht von zuviel Wind, auch nicht von zuwenig, die Geduld war schlicht am Ende, auch meine. Das konnte ich vorher auch nicht glauben.

Im Nachhinein stelle ich fest :

Eine so intensive Fahrt durch physische und psychische Höhen und Tiefen mit so vielen tollen Eindrücken habe ich noch nicht erlebt, da fahre ich 2015 wieder mit !

Das Ganze ist auch eine Positionsbestimmung : Wo stehe ich mit meinem Boot / der Ausrüstung, und wo stehe ich selber ? Am Boot sind nur ein paar Kleinigkeiten zu verbessern, da bin ich Bestens aufgestellt. Meine Halbwindperformance muss besser werden.

Vor allem muss ich an diesem ollen Schweinehund arbeiten, der mochte schon nicht dauernd mit den Schoten spielen und hatte am Ende gar keine Lust mehr – den lass ich nächstes Jahr an Land !

Olaf