

Auch wenn ich nun zum Dritten Mal dabei bin, freue ich mich sehr auf die Tage und bin ein wenig aufgeregt. Am Wochenende vorher war ich einmal kurz aus dem Wasser und habe den grünen Flauch vom Unterwasserschiff gewaschen, Pocken waren nur 10 Stück an der Bombe. Weiter ausgeräumt, jetzt nur noch Klotür, wenige Polster, Diesel und Wasser je unter 30 Liter, immerhin noch Töpfe, Besteck, Salz+Pfeffer, Marmeladen usw. war mir zu viel Gepackte. Das Schiff wiegt im Vergleich zu Rund Skagen knapp 1.000 kg weniger, der Wasserpass guckt 5 cm weiter raus wie vorher. Man wird bei wenig Wind mit fast 1 kn mehr Fahrt belohnt.

Anreise wie immer Dienstagabend nach Dyvig. Letztes Mal konnte ich ohne Gebühr am Steg liegen, weil keiner dort war, aber diesmal steht der Hafenmeister schon mit seinem Klingelbüddel parat, da habe ich meinen Anker rausgeholt. Der hat nicht gleich gehalten, was für ein stinkender Schlick am Schiff und den Händen.

Nächsten Morgen weiter nach Svendborg, der Wind hat von Nord über Ost nach SE gedreht, die Hundekurve auf dem Plotter sieht merkwürdig aus. Einlaufen Svendborg, vor dem Dock wurde man vom Dinghi aus nach Schiffsname befragt, kurzer Funkspruch, nach 3 Sekunden bekomme ich den hochgereckten Daumen, um überhaupt einlaufen zu dürfen. Herrlich, 250 waren schon da, 150 wurden noch erwartet. Dann wurde genau nach Länge unterschieden, die Kleinen bis 30 ft im Innenbecken, bis 35 ft im südlichen Teil, die Größeren im Norden, Kats und Tris noch woanders, damit es beim Auslaufen am Freitag einigermaßen der Reihe nach ging.



Am Donnerstag vollständiges Auftakeln, es hat fast etwas erotisches, sein Boot mit sämtlichen Schoten, Strapsen, Beiholern und Bäumen zu versehen. Der Saftycheck kommt an Bord, lässt sich die kurze Liste an Ausrüstung vorführen. Tracker und Nummern abholen und anbringen. Durch den Hafen schlendern, Boote begucken, schnacken, Informationen wegen Strom etc austauschen. Das Prickeln im Bauch genießen, weil man morgen etwas Spannendes vorhat. Auf dem Rückweg vom Obstkaufen komme ich an einem Privat-Wetterbriefing der Seascape-Segler vorbei und stelle mich dazu. Sogas fein ausgearbeitetes habe ich selten gehört, da

bekamen die Jungs jeder eine mit allen Wind- Strominfos handschriftlich ergänzte Karte und auf englisch dazu erläutert z.B. genau Bescheid, mit welchem Boot sie durch welches Fach der Beltbrücke fahren sollen (wegen Durchfahrtshöhe), an welcher Tonne zu welcher Uhrzeit Neerstrom zu finden ist oder bis wo man bitte gegessen und gepinkelt haben muss, weil es dann erstmal ein paar Stunden nicht mehr geht. Mit jedem 3. Satz sagte der Instruktor „work hard“ also arbeite hart. Nach dem 10. „work hard“ fragte ich, was er dann damit genau meint. Da guckt er mich vorwurfsvoll an :„Erlaube deinem Schiff nicht eine Sekunde, weniger als beste Performance zu fahren“. UUps, da haben die sich ja was vorgenommen, ich will da eigentlich auch meinen Spaß haben, die Schot mal 10 min belegen und den Sternenhimmel genießen oder mein Wurstbrot essen.

Da frage ich mich, wie ich das Ganze überhaupt angehe: wenn ich die 400 Teilnehmer mal grob in 3 Gruppen teilen soll, auch wenn die Übergänge natürlich fließend sind, dann würde ich sagen:

3/4 wollen Dabeisein und freuen sich übers Ankommen. Das sind Fahrtenschiffe mit alten Segeln / Rollsegel oft ohne Spi, zurückhaltend beim Start, gehen auch mal 20 min später erst über die Linie wegen dem Gedränge.

50 – 70 Skipper haben schnelle Fahrtenschiffe mit Spi und/oder Genacker und wollen vorne mitfahren.

Und ca. 20 Teilnehmer sind hauptsächlich / nur wegen des Gewinnens da, haben schnelle, ausgeräumte Regattayachten mit Laminatsegeln und mindestens 3 Leichtwindsegeln, die ggf auch mitten in der Nacht in schneller Folge hochgezogen werden. Am Start die Ersten, Sie sind in Sachen Wind- Stromvorhersage auf dem neuesten Stand, lassen auf der Piste keine Gelegenheit aus, sich durch Abdecken der folgenden Yacht Vorteile zu verschaffen und gewinnen öfter Ihre Gruppen oder fahren regelmäßig unter die ersten 5.

Ich sehe mich noch nicht ganz in der Spitzengruppe, da müsste ich noch engagierter an die Sache rangehen.

Donnerstagabend Regattabesprechung, da war ich nicht so begeistert von. Erstmal ging es mit 40 min Verspätung los, dann ganz viel dänisch, bißchen Deutsch, kein Englisch. Das angekündigte Wetterbriefing ist ersatzlos entfallen, wie auch das gemeinsame Essen (vor der Halle stand ein Verpflegungswagen mit 4 fernöstlichen Menues). Zum Glück hatte ich ja das Privatbriefing mitbekommen. Rechtzeitig zu Bett, konnte gut schlafen.



Freitagmorgen geht das Gerummel um 6 los, weil die Kleinen um 8 Start haben, mein Start war um 10 Uhr. Die Gruppe ist geteilt, sodass wir „nur“ mit 60 Booten an der Startlinie waren. Wir starten wie immer vor dem Wind, der Strom kentert gerade, also hier 1 kn von vorn, da 1,5 von hinten, ich drehe aus Angst vor Frühstart noch einen Kringel zuviel, Spi mit Startschuss hoch und ca. 20 Sekunden zu spät rüber. Ich habe meinen großen Spi zwischen 2 Spibäumen gesetzt, also einen BB und einen StB, konnte beim Umkurven der Mitbewerber / Tonnen einfach das Große rüberwerfen und zack der Spi steht durchgehend ohne Anfassen.

Da die Gruppe vor uns kaum Wind hatte, haben wir diese nach knapp 1 Std zufassen und drängeln uns da durch. Zeitweise sind wir mit 120 Booten auf dem engen Sund unterwegs gewesen.

Vorm Wind durch den großen Spi im Vorteil, die Cracks haben überwiegend nur Genacker.



An der Beltbrücke sind meine Gegner mit den X332 10 Fächer weiter links gefahren, weil 1 m weniger Masthöhe. Ich fühlte mich schon mutig, mit 18,50 m durch offizielle 16,90 zu fahren (in der Mitte sollen es 18 sein). Die fehlende Höhe hat mir in Romsö gefehlt, da bin ich von Platz 4 auf 13 zurückgefallen. Eben östlich von Romsö liefen 1,2 kn Strom mit, beim Schlag unter Land Neerstrom mit 0,4 kn Gegenstrom und unter Land dann wieder 0,8 mit.

Kurz westlich Korshavn kommt uns der große schwarze Tri entgegen, das Groß liegt an Deck, aber der Skipper steht an der Pinne, scheint ihm gut zu gehen.

An der Kreuz kaum 50 m hinter mir ist einer Scanmar das Großfall gebrochen, krawumm lag sein Großsegel an Deck und er musste nur unter Genua weiter.

Wind drehte links und ich konnte fast in den kleinen Belt einlaufen.

Zwischen Aabelö und Fredericia ein herrlicher Sternenhimmel über meinem Großsegel, in der Deutlichkeit bekommt man die Milchstraße woanders kaum zu sehen. Ich sehe vor mir keine 20 weißen Lichter, hinter mir Dutzende Grün und Rot, das macht Hoffnung. Aber auch die Gewissheit, dass bei kurzer Unaufmerksamkeit oder taktischem Fehler eine eben noch grüne Laterne weiss wird, also überholt hat. Das Handy habe ich ausgeschaltet, weil der Empfang zum Einen nicht so doll ist, und man doch abgelenkt ist. Auch wenn ich damit auf die aufmunternden Anrufe und SMS der Daheimgebliebenen verzichten musste.

Hatten vor Middelfahrt ordentlich Strom mit, man durfte da nur nicht rausfahren. Konnte mich wieder bis auf 9 vorarbeiten.

Westlich der Eisenbahnbrücke komme ich morgens gegen 2 Uhr in einen vergleichsweise sehr ruhigen Abschnitt, man hört zwar hier einen Specht, dort einen röhrenden Hirschen und dumpf im Hintergrund noch mal einen Güterzug, hat aber wenig Wind und es ist sehr dunkel, da fährt mein Kreislauf runter. Ich habe so 1-2 Stunden

gedöst, und konnte die Segel nur noch im 10 min Takt neu einstellen. Da muss ich dran arbeiten. Die Ersten der Gruppe haben selbst hier laufend zwischen Genacker, Spi und Genua hin- hergewechselt, da fehlte mir eindeutig die Energie. Ergibt bestimmt 2 sm verdaddelte Strecke. Im Nachhinein auf dem Tracker bin ich aber nicht überholt worden, die Mitläufer waren also auch nicht besser.

Höhe Helnaes dämmerte es dann wieder, toller Sonnenaufgang, der Kreislauf kam wieder in die Gänge. Rundum andere Yachten, man ist und war nie allein auf dieser Tour. Der Kurs fiel etwas ab und mein Genaker hat mich dann flott vorangebracht, konnte meinen Platz in der Gruppe halten.

Im Svendborgsund musste ich den Genacker vom Bugspriet auf den Spibaum fliegend umschlagen, weil ein Segelwechsel hätte die X99 kaum 50 m hinter mir vorbeifahren lassen.

Zieleinlauf noch mal spannend, weil nur wenig Wind und 2 kn Strom von vorn, musste 5 m neben den Fundamenten der Svendborgsundbrücke im Neerstrom vorbei. An dieser Stelle hat die Führungsriege mehrere Stunden ! gelegen und ist mit dem ersten Wind auch erst vor einer guten halben Stunde weitergekommen.

Ein tolles Gefühl, durchs Ziel zu fahren, habe erreicht, was ich die letzten Wochen wollte. Zugleich bin ich ein bisschen traurig, weil in diesem Augenblick der Spass auch schon wieder vorbei ist. Ich merke, dass mir die Tour selber die größte Freude bereitet hat, die Platzierung ist in diesem Augenblick nicht so wichtig.



Das ändert sich nachher etwas, weil jeder, mit dem man später darüber spricht, fragt immer zuerst : Wievielter bist du geworden ? Da freut es dann natürlich schon, 10. In einem 120 er Feld oder gut 30. über alle 400 geworden zu sein.

Beim Anlegen ist der Hafen fast leer, liegen erst 30 Boote hier. Aufklaren, was essen, kurzen Schnack, dann gegen Mittag hingelegt. Nach 3 Std wieder hoch, aber noch maddeliger wie vorher, weiter aufräumen.

Abends soll es um 20 Uhr Preisverleihung geben, aber um 20:30 teilt Ole mit, das immer noch welche unterwegs sind, wir sollen bis 22 Uhr warten, da bin ich zu Bett gegangen.

In Gesprächen bekomme ich mit, dass 1 Mast runtergekommen ist, wieder 3-4 auf Schiet gefahren sind, mehrere Fallen gebrochen sind, Autopiloten und andere Elektronik ausgefallen ist. Das hat meist zur Aufgabe geführt, einige haben auch aus fehlender Ausdauer abgebrochen. Ich bin froh, ein noch vergleichsweise junges Schiff zu haben, überlege aber trotzdem, wie dem Einen oder Anderen Ausfall begegnet werden könnte.

Nächsten Morgen wieder um 6 hoch, zunächst gegen wenig Wind nach Rudköping motort, dort Vollzeug hoch und über Marstal nach Kiel. Habe noch ein Reff eingezogen weil mir das bei bis zu 18 kn doch zu anstrengend war und nun ja die Regatta vorbei.

Geschleust und noch weiter nach Rendsburg, Kanalgebühren bezahlen wurde uns wegen der gefährlichen Leitern immer noch verboten.

Das waren wieder 5 sehr intensive Tage, die Vorbereitung mit Anreise, das Herzklopfen beim



Start, die Whaling im Sund und die tollen Eindrücke von der Strecke. Der laufende Wechsel des „Gegners“, am Start sind das die Mitstarter, beim Spisetzen und Bergen kämpft man mit seiner eigenen Geschicklich- und Beweglichkeit. Später auf der Kreuz die Ausdauer, um Dreher in Wind und Strom zu bemerken, nachts große Mühe mit der eigenen Müdigkeit.

Auf jeden Fall bin ich 2017 wieder dabei. Ich habe mir vorgenommen, mein Boot LEER zu räumen und auch nachts nicht zu dösen, mal sehen, ob das reicht, in die Spitzengruppe aufzurücken.

Als Schlusszitat für diese Wettfahrt fällt mir eines von unserem Schriftwart Thomas ein :

„Segeln ist Leben, alles davor und danach ist warten“.

Olaf Timm