

PANTAENIUS R U N D S K A G E N

Pantaenius – da kann kommen, was will!

PANTAENIUS RUND SKAGEN

HAUTNAH!

**Berichte von einer
außergewöhnlichen Regatta**



**In Zusammenarbeit mit
der Regattagemeinschaft
Nordseewoche e.V.**

© Henri Kramer/stockmaritime.com



Vorwort

EINMAL SKAGEN, IMMER SKAGEN!

© Jan Kruse/stockmaritime.com

Liebe Segler,

die Pantenius Rund Skagen-Regatta ist alles andere als ein gewöhnliches Langstreckenrennen. Es ist die einzige echte Hochseeregatta, die Deutschland zu bieten hat, und sie führt durch drei sehr unterschiedliche Seereviere:

Die Nordsee von Helgoland bis Hanstholm als Shelfmeer, selten tiefer als 20 bis 30 Meter; mit entsprechend hartem Seegang und Grundseen bei den vorherrschenden westlichen Winden.

Dann das Skagerrak als Zunge des Atlantik mit Wassertiefen bis zu

1000 Meter und flachen Buchten an Jütlands Küste, so zum Beispiel der Jammerbucht, die ihren Namen nicht umsonst hat. Ich habe dort im Skagerrak schon Seen von bis zu 18 Meter Höhe erlebt und ebenso die friedlichste See mit den schönsten Pastellfarben, die so nur der Norden bietet. Unvergesslich.

Zuletzt dann, nach Runden der Skagen-Tonne, die Ostsee – launisch, aber nie langweilig, mit vielen Chancen und Möglichkeiten zu trickreicher Taktik. So wie bei Läsö, im ganzen Kattegat und im Großen Belt unter Langeland,

bis endlich Kiel Feuerschiff an Backbord passiert ist. Jedesmal eine neue, einmalige Herausforderung.

26 Mal habe ich diese Seeregatta gesegelt – für mich ist sie wie eine Sucht, von der ich nicht lassen kann. Ich freue mich auf Ihrer aller Teilnahme.

Mit seglerischem Gruß

Ihr Harald Baum

PANTAENIUS RUND SKAGEN – IMMER FÜR EINE ÜBERRASCHUNG GUT

Die legendäre Pantaenius Rund Skagen-Regatta startet abwechselnd mit der Edinburgh-Regatta alle zwei Jahre im Anschluss an die Nordseewoche. Die nächste Pantaenius Rund Skagen-Regatta findet wieder 2012 statt.

Kurs

Start auf Helgoland ist traditionell am Pfingstmontag nach den Nordseewoche-Regatten. Es wird rund Skagen zum Ziel am Kieler Leuchtturm gesegelt. Die Strecke ist etwa 510 Seemeilen lang.

Geschichte

Erstmals ausgesegelt wurde die Regatta 1932. Der erste Start nach dem 2. Weltkrieg fand 1950 in Bremerhaven statt. Ab 1953 wurde wieder ab Helgoland gestartet.

Rekorde

Der erste nennenswerte und dokumentierte Geschwindigkeitsrekord für Einrumpfboote wurde im Jahr 1973 durch die „Diana III“ mit Eigner Henry

Thomas und Steuermann Harald Baum mit 55 Stunden und 1 Minute aufgestellt.

Der Rekord wurde 2000 durch die „UCA“ von Dr. Klaus Murmann, Steuermann war Walter Meier-Kothe, gebrochen. Gesegelte Zeit: 43 Stunden und 46 Minuten.

2010 verpasste die „Hexe“ von Eigner Norbert Plambeck nur knapp den UCA-Rekord durch eine Flaute auf den letzten Seemeilen vor dem Ziel.

Beteiligung

Der Yachtversicherungsspezialist Pantaenius ist seit 1994 Hauptsponsor der Regatta, die seitdem den Namen „Pantaenius Rund Skagen“ trägt.



Wanderpreis

Pantaenius hat 1994 einen Wanderpreis in Form einer großen Bronzeguss-Skulptur, einem Wikingerschiff, von Hermann Noack für die schnellste Yacht nach häufigster Vermessung gestiftet.

Ablauf

Die Beteiligung liegt zumeist bei 60 bis 80 Yachten. Bei der Steuernachtsbesprechung wird jede Yacht von Pantaenius mit einer guten Flasche Rum für kalte Zeiten – dem „Rum Skagen“ – ausgestattet. Nach der Ankunft in Kiel sind alle Teilnehmer vom Sponsor zu einem Frühstück im Kieler Yachtclub in Strande eingeladen.

NORDSEEWOCHE – EINE BEWEGTE GESCHICHTE

Die Nordseewoche ist nicht nur Regattasegeln. Sie ist eine Kultveranstaltung. Der Segel-Event ist Deutschlands größte Hochseeregatta und wird auf Helgoland ausgetragen. Die Regatta bietet Meer, Spaß und Segeln für ambitionierte Regattasegler, engagierte Amateure und Familien. Und das seit knapp 90 Jahren.



1922 ruft der Weser-Yacht-Klub gemeinsam mit dem Norddeutschen Regatta Verein eine neue Regattaserie ins Leben. Die erste Nordseewoche wird im gleichen Jahr mit der Wettfahrt von Oberhummelwarden nach Bremerhaven eröffnet. Die Idee

findet begeisterte Anhänger, sodass im darauffolgenden Jahr fast 70 Boote melden. Bei der dritten Auflage sind es sogar schon 135 Teilnehmer.

1925 ist dann erstmalig Helgoland das Ziel der Teilnehmer der Nordseewoche.

Die Yachten ankern auf der Reede, die Helgoländer sorgen mit Motorbooten für den Verkehr zwischen Booten und Land.

In den 30er Jahren nehmen erstmals holländische und lettische Yachten

an der Nordseewoche teil. Zu den bisherigen zwei Veranstaltern kommen noch der Kaiserliche Yacht Club und die Kieler Segler Vereinigung dazu. 1933 organisiert der Ocean Racing Club eine Zubringer-Regatta von Burnham nach Helgoland: Acht Yachten melden, fünf kommen auf Helgoland an. Damit sind erstmals englische Teilnehmer vor Ort. Im selben Jahr findet die erste Rund Skagen-Regatta statt, das einzige Mal vor dem Krieg, an der fünf Yachten teilnehmen.

Kurz vor Ausbruch des 2. Weltkrieges treffen sich zur Nordseewoche neben privaten Yachten vor allem englische und deutsche Marineoffiziere. Da die Insel schon nicht mehr von Zivilisten betreten werden darf, wird aus den Zubringern und Rund Helgoland kurzerhand eine Langstrecke ohne Unterbrechung gemacht.

1950 findet zwar keine Nordseewoche statt, dafür wird aber schon wieder Rund Skagen gesegelt. 22 Teilnehmer finden sich vor Bremerhaven zum Start ein. Am 24. Mai 1953 starten

dann erstmalig nach dem Krieg wieder 51 Yachten aus Cuxhaven und Bremerhaven Richtung Helgoland zur Nordseewoche. Helgoland ist derweil noch voll im Wiederaufbau begriffen.

In den 60er Jahren hält der technische Fortschritt auch auf der Nordseewoche Einzug. 1962 wird erstmals ein „Elektronengehirn“ für die Berechnung der Regattaergebnisse verwendet. Gleichzeitig wird die Veranstaltung auch bei der Öffentlichkeit immer beliebter. 1966 kommen 15.000 Menschen zu Nordseewoche nach Helgoland. Im selben Jahr wird die Idee zur Edinburgh-Regatta geboren, die 1968 zum ersten Mal stattfindet.

Anfang der 70er Jahre sollen Regatten um Helgoland wegen des Ausbaus der Ostmole ausfallen. Man einigt sich darauf, dass keine „Schlachtenbummler“ kommen dürfen. Das klappt natürlich nicht: Von 255 Yachten im Hafen sind nur 128 Regattateilnehmer. 1973 nehmen sogar 153 Schiffe an der „Rund um Helgoland“-Regatta teil. Es ist die Ausscheidung zum Admirals

Cup. 1976 findet erstmals eine Zubringer-Wettfahrt von Hamburg nach Cuxhaven statt, an der 60 Yachten und zehn Jugendwanderkutter teilnehmen. Ein Jahr später wird der Düsseldorfer Yacht Club in den Kreis der Ausrichter der Nordseewoche aufgenommen.

In den 80er Jahren platzt Helgoland dann förmlich aus allen Nähten: 460 Boote liegen 1980 im Helgoländer Hafen, die meisten davon Schlachtenbummler. Bei der 50. Nordseewoche erweist sich die neue Yardstick-Wertung als attraktive Idee. Duschpreise von 5 Mark führen zu Buh-Rufen bei der Preisverleihung. Aber auch der Service-Gedanke kommt nicht zu kurz: So gibt es 1987 erstmals einen Mast- und Segel-Reparaturservice auf Helgoland.

In den 90er Jahren wird die „Neue Nordseewoche“ zum Volksfest. Straßenbands und Feuerwerk bringen Stimmung. 1993 verzeichnet die Edinburgh-Regatta mit 85 Meldungen einen neuen Rekord. 1994, zur 60. Nordseewoche, wird erstmals der Yachtversicherungsspezialist Pantaenius Namensgeber der Rund Skagen-Regatta. Ein Jahr später erreichen wegen schweren Wetters nur neun von 48 Yachten das Ziel.

2001 werden erstmals Preisgelder von 500 bis 3000 Mark für die jeweils drei besten Yachten ausgelobt. Im darauffolgenden Jahr findet im Rahmen der Nordseewoche die Internationale Deutsche Meisterschaft der Seesegler statt. Und 2009 feiert der Event sein 75. Jubiläum, was natürlich umfangreich gefeiert wird.



EIN SIEG DER SEEMANNSCHAFT

Kommentar von Wettfahrtleiter Dr. Stefan Lehnert zum Pantaenius Rund Skagen Race 2010

Die Bühne war am Pfingstmontag, den 24. Mai 2010, für ein schwieriges Rennen aufgebaut. Windstärke 7, in Böen 8, Windrichtung Nord, Lufttemperatur um die 12 Grad, Wassertemperaturen zwischen 4 und 6 Grad Celsius – so die Vorhersage.

Jeder Teilnehmer der traditionsreichen Pantaenius Rund Skagen Regatta von Helgoland nach Kiel dachte an in seine eigene seglerische Vergangenheit zurück: Wann habe ich das schon mal erlebt? Muss ich das wirklich haben? Oder ist das Risiko für Schiff und Mannschaft zu groß?

Letztendlich haben sich von den gemeldeten 87 Schiffen 54 Schiffe auf die Reise gemacht, von denen letztendlich nur 30 die Ziellinie erreichten. Eine strenge Auslese, die die jeweils eigene Vorsicht der verantwortlichen Skipper sowie der „Blanke Hans“ getroffen haben.

Rückschlüsse für zukünftige Veranstaltungen

Die Wettfahrtleitung hat eine Umfrage unter den Teilnehmern geführt, um die knappen Formulierungen „DNC“ oder „DNF“ aus den Ergebnislisten mit Details zu füllen und so für das Team der Nordsee Woche und die Teilnehmer Rückschlüsse für zukünftige Veranstaltungen ziehen zu können. Auch wenn die Umfrage sicher keine statistische Relevanz hat, so kann man doch die „Did not Compete“- und „Did not Finish“-

Meldungen in drei Kategorien einteilen.

Die erste Kategorie fasst die Teilnehmer zusammen, die aus Vorsicht gegenüber sich selbst und der Crew sowie gegenüber dem Schiff nicht gestartet sind beziehungsweise in den ersten Stunden nach dem Start aufgegeben haben. Darunter sind mangelnder Spaß am Segeln unter den angesagten Bedingungen, unzureichende Erfahrung, fehlende Fitness der Crew und vielleicht auch mangelndes Vertrauen in die technische Vorbereitung des eigenen Schiffes zusammengefasst. Für jeden einzelnen Grund habe ich Verständnis und vollen Respekt.

In der zweiten Kategorie kann man die Crews, die im Laufe des Rennens durch Seekrankheit, mangelnde physische und psychische Fitness beziehungsweise unzulängliche Kleidung aus dem Rennen geschieden sind, zusammenfassen.

Kleine Designfehler und pfuschige Produkte

In der dritten Kategorie sind die Schiffe vereint, die aus technischem Versagen ausgeschieden sind. Bemerkenswert ist die große Anzahl von Schiffen mit Problemen, die sich aus undichten Luken oder undichten Niedergängen ergeben haben. Ausgefallene Kocher, nasse Kleidung, versagende Elektronik und der Zusammenbruch der

Stromversorgung waren die unangenehmen Folgen. Es ist ärgerlich, wie hier kleine Designfehler oder pfuschige Produkte erst zu leichten Problemen führen und letztendlich zum Aufgeben der Regatta zwingen.

In der Regel bleiben diese Eigenschaften eines Schiffes unentdeckt oder werden verharmlost. Zieht man sich doch bei entsprechenden Wettervorhersagen meistens aus Vernunftsgründen in einen kuscheligen Hafen zurück und wartet günstigere Bedingungen ab.

Wann sollen die Segler denn sonst noch Schwerwettersegeln üben?

Die Verlockung, auf ein angenehmeres Wetterfenster zu warten, war auch für die Wettfahrtleitung sehr groß. Es war schon am Pfingstsonntag abzusehen, dass eine 24-stündige Startverschiebung das Pantaenius



Dr. Stefan Lehnert



© Hinrich Franck/stockmaritime.com

Rund Skagen Race 2010 für die meisten Teilnehmer zu einer Kaffeefahrt machen würde. Doch ist das noch Seesegeln? Wo und wann sollen die Segler noch Schwerwettersegeln üben, wenn nicht mit einer Regattacrew auf der See und eben bei solchen Wetter- und Wellenbedingungen? Und wenn man dann erkennt, dass Seekrankheit, ungeeignete Kleidung oder auch ein technisch unzureichend ausgereiftes oder vorbereitetes Schiff beim Hochseesegeln zu schwierigen Situationen führen, dann hat das Rennen schon etwas gebracht.

Rechtzeitig aufgeben

Wichtig ist, dass jede Crew für sich aus dieser Regatta die richtigen Schlüsse und Lehren zieht: entweder das Schiff zu verbessern und die Werft auf die Schwächen hinzuweisen, die richtigen Segel an Bord zu haben, Kleidung und Ausrüstung zu optimieren, die eigene körperliche Fitness zu verbessern oder eben auch – absolut legitim – in Zukunft bei entsprechenden

Bedingungen nicht zu starten oder rechtzeitig aufzugeben.

Die Sicherheit der Teilnehmer steht für die Wettfahrtleitung im Vordergrund. Dazu gehören für uns die strenge Stichprobenüberprüfung der Sicherheitsausrüstung, die Versorgung der Wettfahrtteilnehmer mit einem möglichst präzisen Wetterbericht, die stetige Weiterentwicklung der Segelanweisungen und das Vertrauen in die verantwortlichen Skipper. Insofern ist für mich die große Zahl der „DNC“ und „DNF“ unter den Bedingungen der Pantäenius Rund Skagen-Regatta 2010 ein Sieg der Seemannschaft.

Vertrauenserweckend war für mich auch die ruhige Effizienz, mit der die Mannschaft der 20-Meter-Yacht „Sinfonie Sylt“ mit der vor der dänischen Westküste eingetretenen Notsituation umgegangen ist und die Professionalität, mit der die dänischen Rettungsdienste die Mannschaft aus ihrer Notlage befreit und das Schiff

in einen sicheren Hafen gebracht haben. Allen Beteiligten, die an der Rettungsaktion beteiligt waren, und auch denen, die auf „Standby“ warteten, um eventuell einzugreifen, gilt an dieser Stelle der Dank der Wettfahrtleitung.

Glückliche und stolze Berichte der erfolgreichen Crews

Die Umsicht der Teilnehmer und die Professionalität der Rettungskräfte geben dem Wettfahrtleitungsteam der Nordseewoche das Vertrauen, auch in Zukunft Langstreckenwettfahrten wie das Pantäenius Rund Skagen Race und die Edinburgh-Regatta bei schwierigen Bedingungen zu starten. Die glücklichen und stolzen Berichte der Crews, die das Rennen beendet haben, zeigen eben auch, wie befriedigend die erfolgreiche Bewältigung einer Starkwindregatta sein kann.

Stefan Lehnert,

Wettfahrtsleiter Nordseewoche

DIE HEUTIGEN YACHTEN SIND ERHEBLICH BREITER

*Kommentar von Marcus J. Boehlich,
Team Nordseewoche*

Das Hamburger Abendblatt schrieb am 26. Mai 2010: Dramatische Stunden an Bord der Hamburger Yacht „Sinfonie Sylt“. Das 21 Meter lange Schiff ist gestern bei der Langstrecken-Segelregatta Pantaenius Rund Skagen auf der Nordsee in Seenot geraten. Grund war eindringendes Wasser im Schiff, die Yacht drohte zu sinken. „Plötzlich hatten wir Wasser bis zu den Sofakissen“, sagte Skipper Reinhold Riel in einem Telefonat mit der Wettfahrtleitung der veranstaltenden Regattagemeinschaft Nordseewoche.

Trotz aller Sicherheitsvorschriften und -kontrollen der Nordseewoche war hier passiert, was nicht passieren durfte: Eine Yacht drohte in der Nordsee zu sinken, die Mannschaft musste abgeborgen werden! Ich war sehr froh, als ich von der glücklichen Rettung aller Besatzungsmitglieder hörte. Dies war sicher das spektakulärste Ereignis der Regatta, jedoch nicht das einzige. Die Zahlen sprechen für sich: Von 87 gemeldeten Booten sind 54 gestartet jedoch nur 30 angekommen.

Das Hamburger Abendblatt schrieb weiter: Wegen des heftigen Seegangs mit bis zu fünf Meter hohen Wellen haben bei der Regatta mittlerweile 14 von 54 teilnehmenden Yachten aufgegeben. Ein Segler brach sich



© Hans Genthe/stockmaritime.com

mehrere Rippen, andere wurden seekrank. „Bei einigen Yachten hat die Nässe zu Schäden am Schiff geführt“, so Boehlich.

So habe ich es sicher nicht gesagt, denn Yachten sind ja für den Einsatz im Wasser konzipiert. Gemeint war vielmehr die erschreckende Anzahl der Yachten, die mit über Luken, Toilette oder Auspuff in die Kajüte eindringendem Wasser und den daraus resultierenden Schäden zu kämpfen hatten. Lassen sich die Yachten von heute bei derartigen Bedingungen nicht mehr ausreichend gegen eindringendes Wasser sichern? Auch der Rippenbruch war nicht der einzige. Hier meine ich die Ursache zu kennen: Die heutigen Yachten sind erheblich breiter als früher und bieten besonders unter Deck wenig Möglichkeiten sich festzuhalten.

Um den Ursachen für die vielen Probleme auf den Grund zu gehen, habe ich daher nach der Pantaenius Rund Skagen-Regatta die Teilnehmer – egal, ob nicht angetreten, abgebrochen oder

angekommen – nach ihren Erlebnissen mit Mensch und Material befragt. Ihre im Folgenden abgedruckten Berichte sollen Seglern helfen, sich besser auf eine raue Langstreckewettfahrt vorzubereiten und Konstrukteuren und Werften Anregungen geben, die Yachten zu verbessern und so Probleme zu vermeiden.

Das Team der Nordseewoche wünscht allen Seglern eine sichere Reise.



M. Boehlich

Marcus Boehlich, Team Nordseewoche

VON FLAUTE BIS STURM WAR ALLES DABEI

Meteorologe Meeno Schrader über die Wettersituation bei Pantaenius Rund Skagen 2010

Die Ausgangsbedingungen für das Wetter über Pfingsten 2010 vor Helgoland waren grundsätzlich sehr vielversprechend und gut: Hoher Luftdruck über der westlichen Nordsee und England wirkte sich bis nach Helgoland aus und blieb dort bis Montagvormittag liegen. Tiefer Luftdruck über Norwegen und Schweden hielt sich fern und war ebenso ortsfest, sodass sich ein guter Gradientwind aufbauen und einstellen konnte. Er nahm bereits im Laufe des Freitags zu und sorgte für nordwestliche Winde im unteren Bereich der Elbe vor Wedel, zunächst von 7 bis 10 Knoten, Tendenz zunehmend. Bis Cuxhaven hatte der Wind am Nachmittag und Abend auf 14 bis 17 Knoten zugelegt.



Der Nebel klebte wie Honig über der gesamten Deutschen Bucht.

Der Sonnabend brachte Traumwetter: sonnig und mäßige Brise von 12 bis 15 Knoten, wenn auch kühl bis kalt wegen der noch niedrigen Wassertemperaturen. Sie sollten den weiteren Verlauf bestimmen, als am Nachmittag vor Helgoland Seenebel aufkam und sich zäh hielt. Auch der Sonntag stand ganz im Zeichen von Seenebel, der am frühen Vormittag schnell hereinkam und mit Sichtweiten zwischen 50 und 200 Metern keine Starts erlaubte. Nur kurzzeitig lichtete er sich auf bis zu 1000 Metern Sichtweite, um gleich wieder schnell dichter zu werden und wie Honig über der gesamten Deutschen Bucht zu kleben. Dabei waren die Windbedingungen ausgezeichnet: 13 bis 17 Knoten hätten ansonsten schönsten Regattasegeln erlaubt, Richtung Nordwest bis Westnordwest.

Pfingstmontag begann vielversprechend, weil sich der Nebel verzogen hatte. Die Sicht- und Wetterbedingungen waren gut, dieses Mal fehlte aber der Wind. Sehr un stetig und nur sehr schwach gab es Brisenstriche, die für einen Start nicht reichten. Als der Wind gegen 11 Uhr mit 8 bis 10 Knoten einsetzte, wurde die Sicht auch wieder binnen Minuten schlechter. Der Wind trug den Seenebel herein und erlaubte keinen Start.

Besserung brachte erst der Nachmittag. Das Hoch zog sich vom Ostausgang des Englischen Kanals nach Süden zurück, ein Tief über Südnorwegen bestimmte jetzt die Wettersituation

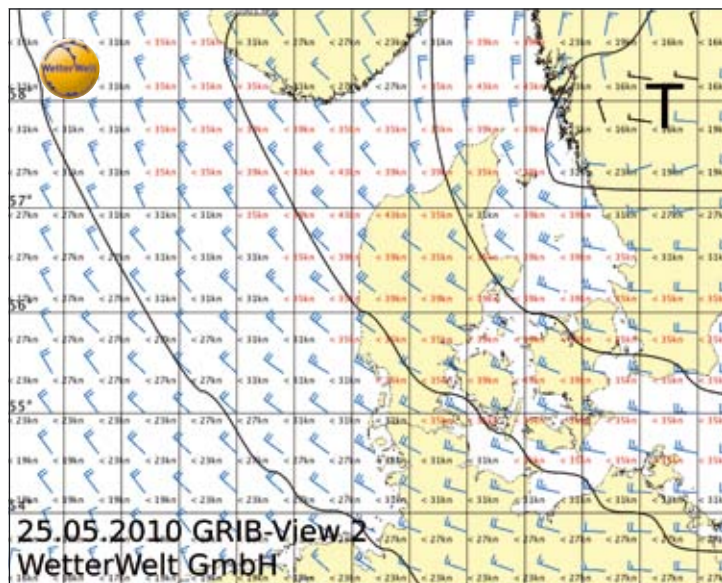
im Bereich der Deutschen Bucht wie schon seit 24 Stunden zuvor im Skagerrak. Der Gradient verschärfte sich, der Wind nahm stetig zu. Mit Durchgang einer Kaltfront erfolgte ein Luftmassenwechsel, sodass die Sichtverhältnisse sehr viel besser waren und blieben. Mit zunehmendem nordwestlichen Wind erfolgte am Abend der Start zu Pantaenius Rund Skagen.

Typische Troglage am Westausgang des Skagerraks

Die Wetterlage war dabei geprägt von einem Tief über Schweden, dessen Trog bis in das Skagerrak reichte und im Westausgang eine typische Troglage erzeugte. Es war zu erwarten, dass die Yachten in den sich zwar langsam abschwächenden, aber noch vorhandenen Trog fahren würden, der sich am Dienstag weiter abschwächen und auffüllen sollte. Die Situation deutete sich bereits am Donnerstag vor Pfingsten an und

wurde der Wettfahrtleitung auch am Donnerstag mitgeteilt. Alle Teilnehmer waren schon am Sonnabend und Sonntag über diese Wetterlage und die möglicherweise zu erwartenden Starkwind- bis Sturmbedingungen informiert. Die Böen erreichten je nach Eintreffen der Yachten im Seegebiet zwischen Esbjerg und Jammerbucht Spitzen von 35 bis 40 Knoten aus Nordwest, dazu eine steile und hohe Welle ebenfalls aus Richtungen West bis Nordwest von 3 bis 6 Metern.

Ab Dienstag brach der Wind bei Skagen deutlich ein, konnte sich noch eine Zeit lang im Mittelbereich von 9 bis 14 Knoten halten, um im Einflussbereich nur noch schwacher Tiefdrucksysteme und Luftdruckgegensätze vom südlichen Kattegat bis zum Ziel in Kiel einen schwachen bis zeitweise noch mäßigen Gradienten anzubieten. Die Ostsee wartete wieder mit sehr un stetigen und variablen Windbedingungen auf.



EIN BAUM IN DER BRANDUNG

Wenn alle zwei Jahre vor Helgoland der Startschuss zur Pantaenius Rund Skagen-Regatta fällt, dann ist eine Segelyacht eigentlich immer dabei: die „Elan“ von Harald Baum. Der Firmenchef des Yachtversicherungsspezialisten Pantaenius – und damit Namensgeber der traditionsreichen Regatta – hat sein Schiff schon 26 Mal durch die Nordsee rund um Jütland, durch das Kattegat und die dänische Inselwelt bis zum Kieler Leuchtturm gesteuert. Langweilig wird es dabei nie, wie die Söhne Daniel und Martin Baum erzählen.

510 Seemeilen ist die einzige Hochseeregatta Deutschlands lang, die in ihrem Anspruch so bekannten Rennen wie dem Sydney-Hobart-

Von Sturm bis Flaute, von steiler Kreuzsee bis hin zu starker Strömung, Kreuzen, Spinnaker- und Reach-Kurse, taktisches Segeln auf höchstem Niveau

„Für uns war es eine großartige, aber auch sehr anspruchsvolle Regatta“

oder dem Fastnet-Race in nichts nachsteht. Das zeigte sich auch wieder 2010. Nachdem in den vergangenen Jahren eher moderate Bedingungen das Renngeschehen dominierten, verlangte die diesjährige Auflage den Teilnehmern ihr ganzes seglerisches Können ab.

„Für uns war es eine großartige, aber auch sehr anspruchsvolle Regatta“, sagte Daniel Baum nach dem Rennen.

und körperliche Anstrengung bis zur völligen Erschöpfung. „Für unsere Crew ist eins besonders wichtig: die gute Ernährung an Bord. Nicht nur die Liebe geht durch den Magen, sondern auch die Regatta! Uns half die warme Suppe jedes mal wieder auf die Beine. Wir waren sehr froh, dass immer einer aus der Crew eingepickt in der Pantry ein heißes Süsschen kochen konnte. Ebenfalls unverzichtbar: das grenzenlose Vertrauen ineinander. Wir segeln seit mehr als zwanzig Jahren zusammen, da ist es psychologisch sehr wertvoll in brenzigen Situationen genau zu wissen, die Seekrankheit hat nicht alle im Griff. Und das beruhigt doch sehr“, so Martin Baum.

Gute Seemannschaft war ebenso gefragt wie eine erfahrene und eingespielte Crew sowie gutes Material. Daniel Baum: „Das Schiff ist vergleichsweise schwer, aber bei der steilen Welle, die sich in der Nordsee aufgebaut hat, war es trotzdem sehr schwer, sie zu steuern.

Deshalb haben wir uns eher von der Küste ferngehalten, um der gefährlichen Grundsee aus dem Weg zu gehen.“ Nichtsdestotrotz war die neunköpfige Crew ziemlich erschöpft und durchgefroren als sie endlich die Skagen-Tonne erreichte, hatte aber immer noch genug Kraft, um bei abflauendem Wind auf eine größere Besegelung zu wechseln.

„Nach einem kräftigen Frühstück mit Rührei und Speck wurde es ein herrlicher Segeltag, an dem wir uns taktisch richtig ins Zeug legen mussten. Wir hatten einige andere Schiffe in Sichtweite. Das war ganz schön spannend“, so Baum Junior. Letztendlich war die „Elan“ aber erfolgreich und erreichte nach etwas mehr als drei Tagen und zwei Stunden das Ziel am Kieler Leuchtturm. Damit belegten Harald Baum & Co. nach berechneter Zeit nicht nur den ersten Platz in der Klasse ORCi 2, sondern nach der 80 Fuß langen „Hexe“ auch den zweiten Platz in der Gesamtwertung.

„Eigentlich war es eine typische Pantaenius Rund Skagen-Regatta. Gerade in der Nordsee muss man einfach mit allem rechnen.“, so das Fazit der Baum-Familie. Einen Baum, oder besser noch eine ganze Baum-Familie, bringt halt nichts so leicht ins Wanken.





WIR SIND AUF SICHERHEIT GEGANGEN

Interview der Segler-Zeitung mit Hans Genthe, Steuermann der Rogers 46 „Guts'n Glory“, GER 6004, die zwar zum Pantaenius Rund Skagen Race 2010 gestartet ist, aber kurz vor Horns Rev aufgegeben hat und in die Elbmündung zurückkehrte.

Segler-Zeitung: War Ihnen im Vorwege klar, was Sie erwartet?

Genthe: Nein, mir war das nicht klar. Ich war noch nie mit einer derartigen Leichtbauyacht bei mehr als drei Meter Welle unterwegs. Einer meiner Freunde und Mitsegler hatte mich allerdings gewarnt: Ich bin nicht sicher, ob wir starten sollen, da werden die meisten kotzen. Umkehren oder Ablaufen war von Anfang an eine Option.

Segler-Zeitung: Hatten Sie Bedenken wegen des Bootes?

Genthe: Nein, die Rogers hat sich wunderbar verhalten. Wir haben alle wichtigen Teile wie Rigg, Beschläge, Segel und die Sicherheitsausrüstung genau geprüft. Als wir dann unterwegs waren, war es ein Glücksgefühl zu spüren, wie mühelos und schnell das

Boot über die Wellen kreuzt, immer zu 100 Prozent beherrschbar.

Segler-Zeitung: Wieso sind Sie umgekehrt?

Genthe: Es waren nach der Nacht mehrere Crewmitglieder stark seekrank und demoralisiert. Wir hatten ausgerechnet für Pantaenius Rund Skagen fünf neue Leute an Bord, die alle das Boot nicht kannten. Nach der Nacht haben wir auf Wunsch der Mehrzahl abgedreht. Das wäre für einige zur Quälerei geworden, und wir hätten das Boot nicht mehr lange schnell segeln können. Ich war mir selbst nicht sicher, ob ich nicht auch seekrank werden könnte. Zudem war der Eigner nicht an Bord. Daher sind wir auf Sicherheit gegangen.

Segler-Zeitung: Würden Sie wieder an der Regatta teilnehmen?

Genthe: Ja, unbedingt. Es ist frustrierend für mich, mir ein Ziel zu setzen, und das nicht zu erreichen. Ich möchte daraus lernen, und es wieder probieren.

Segler-Zeitung: Hatten Sie Schäden während der Regatta?

Genthe: Nein, keinerlei Schäden. Die Rogers 46 ist ein extrem stabiles Boot. Ein eher trivialer Grund hat uns schwer zu schaffen gemacht: Es ist Diesel aus dem Tank ins Schiff ausgelaufen. Der neue Tankanzeigengeber war undicht. Der Diesel ist von achtern unter dem Navigatorsitz durch bis mittschiffs gelaufen. Das ganze Schiff stank.

Segler-Zeitung: Was würden Sie anders machen?

Genthe: Ich würde ein Rennen unter diesen Bedingungen nur mit einem

Boot segeln, das ich genau kenne, und sicher bin, dass jedes Detail geprüft und in Ordnung ist. Wir haben uns im Vorwege nicht genug mit dem Boot beschäftigt und nicht trainiert.

Dann sollte Crew an Bord sein, die schon bei viel Wind auf einem ähnlichen Boot Erfahrungen zumindest auf einer Kurzstrecke gemacht hat. Die Gründe, warum jemand seekrank wird, sind individuell. Moderne Leichtbauten wie die Rogers 46 machen extrem schnelle Bewegungen in der Welle. Die körperliche Belastung ist dadurch deutlich höher als bei schwereren Schiffen wie zum Beispiel bei einer Swan 48. Dazu ist es enorm laut unter Deck. Dabei zu schlafen, das muss man können. Wenn man nicht das notwendige Vertrauen zu modernen Werkstoffen und Bootsbau hat, dann kann der Lärm echt Angst machen.

Wir hatten zum Schluss circa 3 bis 4 Meter Welle und sind da wie mit einer Jolle durchgeführt. Schnell und ruppig. Regelmäßiges Essen und vor allem auch warmes Essen heben die Stimmung und steigern den Durchhaltewillen. Ich würde in Zukunft vorkochen und das Essen in Thermoskannen warm halten, sodass man unter allen Umständen immer etwas essen kann.

Segler-Zeitung: Wieso sind Sie nicht seekrank geworden?

Genthe: Als Kind bin ich sehr schnell bei Seegang ausgefallen. Darum hatte ich fast 20 Jahre mit dem Seesegeln ausgesetzt. Aber schnelle Bewegungen vertrage ich besser als das wiegende Schaukeln schwerer Schiffe. Inzwischen habe ich zudem einige Methoden gefunden, meine Anfälligkeit stark zu reduzieren.

Segler-Zeitung: Was sind Ihre Tipps?

Genthe: Vorher möglichst gut und lange schlafen. Gut frühstücken, Milchprodukte und fette Lebensmittel meiden. Und ich nehme zwei Mal täglich Vitamin C Tabletten, aufgrund eines Berichts in der Yacht. Seitdem ich das mache, bin ich nicht mehr seekrank geworden.

Segler-Zeitung: Was fasziniert Sie an Rund Skagen?

Genthe: Es ist eine navigatorisch und taktisch anspruchsvolle Regatta – Wind, Wetter, Strom, Taktik in Nord- und Ostsee. Dazu die Teamleistung, das Boot mehrere Tage optimal zu segeln. Das ist eine spannende Herausforderung.

OHNE BODENKONTAKT GEN SKAGEN

Bericht von der 36er Schneidereit „Paddy“, GER 635 I, mit Steuermann Michael Wernicke

Die erste Nacht während Pantaenius Rund Skagen 2010 war eher unauffällig. Es war ein wenig ruppig, aber ansonsten gab es keine großen Probleme. Allerdings hat die Heizung Wasser abbekommen und ist ausgefallen. Am Dienstagmorgen kam dann allerdings das große Erwachen. Beim Wenden flog doch allerhand auf die andere Seite, wodurch der Kocher auch noch ausgefallen ist.

Als die bequemsten Kojen stellten sich die Durchgänge neben dem

Schwertkasten heraus. Der Wind nahm weiter zu, die Bewölkung riss auf. Mittags fiel die Windanlage aus. Gefühlte 8 Windstärken, aber mit Sonne! Zweimal ganz hart eingesetzt. Das Resultat: Deckenlampen fielen aus der Decke! Schmutzwasser lief zurück ins Klo und verteilte sich vorne! Na, kein Problem – da haben die Kinder auch schon mal bei Seegang hingespuckt. Aber irgendwas war anders: Nicht der Geruch war das Problem, nein, eher den Schlamassel zu beseitigen. Ich habe mehrfach unter der Decke geklebt

und den Bodenkontakt verloren. Die Landungen waren ziemlich hart!

Heizung, Kocher, Windanlage, Logge – alles aus!

Wir sahen am Nachmittag die ersten Schiffe zurücklaufen. Nach 178 Seemeilen fiel dann auch noch die Logge aus. In der Nacht zu Mittwoch drehte der Wind noch mehr auf, konnten die Fock nicht mehr tragen. Unser Mitsegler Thomas wurde beim Ausziehen vom Ölzeug im Niedergang auf den Kartentisch geschleudert und



© Hinrich Franck/stockmaritime.com

hat sich fünf Rippen geprellt und eine gebrochen. Er fiel aber nicht komplett aus, sondern biss die Zähne zusammen. Tolle Leistung von ihm! Das holte uns auf der Ostsee aber wieder ein: Er durfte und konnte nicht so herzlich mitlachen wie wir! Bei Morgengrauen haben wir mehrfach versucht, die Fock wieder herauszudrehen. Das mochte der Dampfer aber gar nicht.

Um 9 Uhr haben wir die Jammerbucht erreicht – endlich konnten wir abfallen! Fock raus und endlich Fahrt im Schiff. Kaffee kochen, sauber machen. Wir haben den Kaffee noch nicht ganz ausgetrunken und schon fällt auf: Wo ist denn die Welle? Und der Wind? Super! Genua raus und Gas. Wieder 'ne Stunde später Spi hoch und alle Sachen zum Trocknen an Deck. Die Stimmung an Bord ist klasse. Die Farbe

vom Wasser einfach genial. Skagen? Hm, eigentlich haben wir mehr davon erwartet.

Aussteigen während der Fahrt untersagt!

Beim Spi bergen hat sich Jörn nicht an die Regeln gehalten. Hier ist das Aussteigen während der Fahrt untersagt. Wir mussten ihn samt Spi wieder an Bord ziehen. Nichts großartig passiert, nur ein paar blaue Flecken. Die Ostsee ist glatt wie ein Entenpopo. Bis Anholt haben wir noch gute Fahrt im Schiff. Bis Seeland quälen uns dann anderthalb Tage Flaute. Freitagmorgen haben wir die Brücke über den Großen Belt in Sicht, aber sie kommt einfach nicht näher. Dann endlich Langeland. Wir gehen auf die Drei-Meter-Linie und bekommen den Strom voll auf die Nase. Der Wind sollte eigentlich

auf Südwest gehen, macht er aber nicht. Wir kämpfen mit Wendewinkeln, die keiner versteht: Größter mit 156 Grad mit Frettchengesicht, kleinster mit 26 Grad – wie geht das denn? Am Ende von Langeland kommen aus heiterem Himmel Böen von neun bis zehn Windstärken auf uns zu. Alarm! Fockwechsel! Jörn bricht sich dabei die Kapsel im kleinen Finger. Dann noch zwei Fockwechsel bis zum Ziel. Klasse Zieleinlauf! Kann man das Foto bekommen?

Übrigens: Zuerst haben wir die Aufregung um die Sicherheitsvorschriften nicht so verstanden.

Im Nachhinein: Danke, dass uns die Regattaleitung mit so gut ausgerüsteten Schiffen losgeschickt hat.

BIS HORNS REV WAREN WIR ZIEMLICH SCHNELL

Bericht von der Dehler db I „Turbulence“, GER 3455, mit Steuermann Friedhelm von Staa

Wir sind zwar an den Start gegangen, mussten aber am Dienstagmorgen um 7 Uhr bei Horns Rev abbrechen. Wir hatten uns vorgenommen, mit unserer db I wieder mal diese Reise anzutreten, wie auch schon nach Edinburgh. Grund für den Abbruch war Wassereinbruch über die Schiebeluken. Das Wasser verteilte sich über Kojen, Schlafsäcke, den Kocher, die Navigation und das Funkgerät, sodass nichts mehr zu gebrauchen war.

An Bord wurde nicht mehr lange diskutiert, ob es drei Tage im nassen

Schlafsack und ohne heißen Tee auszuhalten wäre: Das wurde schnell und einstimmig mit 180 Grad Richtung Helgoland beschlossen. Im Fahrwasser von Helgoland quittierte dann auch noch der Motor seinen Dienst, weil der Dieseltank aufgrund der extremen Schräglage über die Tankentlüftung Seewasser aufgenommen hatte. So segelten wir mit einem klassischen Aufschießer in den Hafen von Helgoland. Leider hatte sich auch unser Sat-Tracker verabschiedet, sodass wir die Fahrt bis Horns Rev leider nicht dokumentieren

konnten. Dabei waren wir bis dahin sehr schnell gewesen, denn auf unserer Rückreise kamen uns etliche Schiffe entgegen. War trotzdem schön! Wie immer sowas von gut organisiert. Weiter so! Auf ein Neues im nächsten Jahr:



© Hinrich Franck/stockmaritime.com

EIN HARMONISCHER SEGELTÖRN VOLLER BEWEGENDER EINDRÜCKE

Bericht von der Sonate Ovni 33 „Akka“, GER 3524, mit Steuermann Peter Klingmüller

Wie immer haben wir unser Zeitlimit vom Start bis zum Samstag, maximal Sonntag, festgelegt – darauf waren wir ausrüstungsmäßig, proviantmäßig und seelisch eingestellt. Mein Tipp, ausreichend warme Klamotten einzupacken, wurde von der Crew befolgt. In der ersten Nacht erreichte uns der für nördlich von Horns Rev vorhergesagte Wind schon nördlich von Helgoland. Kurz vor Mitternacht refften wir das Großsegel. Kurz nach Mitternacht dann eine Wende, Kurs 270 Grad. Rund zwei Stunden später wäre ein Wechsel von der Genua 2 auf die Fock nicht verkehrt gewesen, aber ich wollte im Dunkeln

niemanden vorne rumturnen lassen. So warteten wir mit dem Wechsel bis zum Hellwerden.

Serge hatte auf Helgoland zwei Knieperbrötchen mit Aioli-Soße und eine Bratwurst verspeist. Die Knieper wollten nachts den Helgoländer Sockel nicht verlassen, sie wollten zurück. Mit dem nächsten Tag war dann alles klar, die ausgewechselte Genua hat durch einige harte Böen Orangenhaut bekommen. Von Anfang an fuhren wir nachts 4-Stunden-Wachen. Kurz vor Horns Rev, 15.50 Uhr, brach der Bolzen des Hakens, der den Fockhals hält. Sofort gingen wir auf Gegenkurs,

tauschten den Schäkel und waren um 16.10 Uhr wieder auf Gegenkurs 0 Grad. Um 17.47 Uhr passierten wir Horns Rev westlich.

Gewitterfront als V-förmige Böenwalze

Trotz dieser Bedingungen gab es täglich zwei warme Mahlzeiten und anderes zwischendurch. Am Freitag hatten wir um 16.47 Uhr Rosnaes Puller querab, konnten bei flauem Wind und kabbelter See für eine Stunde spinnakern. Beidseitig brauten sich Gewitter zusammen, die sich vereinigten. Um 17.30 Uhr erreichte uns die Gewitterfront als V-förmige

Böenwalze mit Windstärken von 9 bis 11 Beaufort. Wir hatten alle Vorsegel weggenommen, den Spi unter Deck gepackt, die Genua 1 an Deck festgelauscht. Das Groß haben wir stehen gelassen, weil der Wind von achtern kam, und ich so schon viele Gewitter abgewettert hatte.

Eine dreiviertel Stunde dauerte der Gewittersturm am Eingang Großer Belt querab Kalundborg an, ohne nachzulassen mit 9 bis 11 Beaufort. Die Crew war angeschnallt, die „Akka“ war kursstabil und ließ sich gut steuern. Zieldurchgang dann am Samstag, 10.40 Uhr. Wir wurden



zu unserer Freude von der Galerie des Leuchtturms Kiel begrüßt und abgetutet. Von unserer Seite kam ein dreifaches „Hackebeil“ – die

Mehrzahl der Crew segelt noch Pirat – als Ausdruck der Freude. Ein harmonischer Segeltörn voller bewegender Eindrücke.

DIE KÄLTE HAT UNS RICHTIG ZU SCHAFFEN GEMACHT

Bericht von der Corby 36 „Rockall III“, GER 6333, mit Steuermann Christopher Opielok

Unsere Crew hatte – bis auf ein Mitglied – große Erfahrung. Alle sieben Mann hatten mindestens zwei Fastnet Races gesegelt, insgesamt 14 Mal den Admirals Cup und drei Mal das Sydney Hobart Race. Während Pantaenius Rund

Skagen 2010 gab es in der Crew einen 48-stündigen Totalausfall. [REDACTED]

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Hinzu kamen zwei Fälle von starker Unterkühlung. Die Leute bekamen neue Klamotten, wurden warm

gerubbelt und für jeweils fünf Stunden in den – leider nassen – Schlafsack gesteckt. Denn trocken war unter Deck eigentlich nichts mehr; sodass die Crew mindestens 48 Stunden in nassen Klamotten verbringen

musste. Aber glücklicherweise gab es immer warme Küche, ohne die wir das auch nicht durchgehalten hätten.

Das Boot war eigentlich nicht zu halten: Am Wind waren wir bei Böen bis 40 Knoten, maximal 43 Knoten, mit zwei Reffs und Genua 3 mit circa 9 Knoten Boatspeed unterwegs. Durch

das schmale Vorschiff ging das Boot durch die Wellen und das Deck war permanent unter Wasser. Die Wucht der Wellen traf die Crew auf der Kante oft so hart, dass das Ölzeug kaputt ging und die Relingstützen verbogen. Der Steuermann wurde wiederholt von der Pinne gerissen und ins Achterschiff gespült. Dabei wurde bei 35 Knoten eine Zwangswende gedreht und die Crew auf der Kante unter Wasser gedrückt – angeleint!

Ein Mann hielt ständig den Steuermann fest

Nach dem Notmanöver haben wir uns entschlossen, eine Sturmfock zu setzen. Aber die Kiste raste weiter



© Hinrich Franck/stockmaritime.com

durch die Wellen, und es wurde auch wegen der Kälte und dem ständigen Wasserdruck zu ungemütlich. Wir haben dann fünf Mann unter Deck verholt. An Deck verblieben ein Mann am Ruder, ein Mann als Wellenbrecher vor dem Steuermann und ein Mann, der den Steuermann festhielt. Jetzt konnte es eigentlich richtig losgehen, aber plötzlich war der Wind weg!

Auch das Boot wurde in Mitleidenschaft gezogen: Durch das

ständige Überfluten des Cockpits ist der Dieseltank heimlich mit Wasser vollgelaufen – defekte Dichtung. Außerdem fiel die Elektronik nach einem Zusammenbruch der Batterie aus. Die Navigation mit dem Hand-GPS war jedoch kein Problem.

Gefährliche Kälte

Ich denke, dass die Wellenhöhe (geschätzte 7,5 bis 8 Meter) das Hauptproblem war, mit dem die hohen Freibord-Yachten nicht klarkamen. Bis auf die Zwangswende

gab es keine wirklich richtige Bedrohung. Die Corby 36 hat sich als sehr seefestes Schiff erwiesen mit einer unglaublich hohen Stabilität. Die Kälte hat der Crew allerdings richtig zu schaffen gemacht und wurde für zwei Personen auch bedrohlich. Wir haben unter Deck als Mindesttemperatur in der zweiten Nacht 3 bis 4 Grad Celsius gemessen. Nur die richtige Kombi von verschiedenen Spezial-Klamotten konnten „das Einfrieren“ verhindern.

THE DESIGNER OF THE BOAT WAS STILL SMILING

Report of the trimmer of "Rockall III", Tim Jeffreys

"Rockall III" is a John Corby designed 36, and was one of the smallest boats in this year's fleet by length and certainly by freeboard. Taking this boat to Nordseewoche had raised a few eyebrows from some of our competitors. However, in the first two races we had already proved the boat was fast taking 1st place in the Cuxhaven to Helgoland race in both IRC & ORC, a fact that Rockall's owner, triple Admiral's Cup veteran Chris Opielok was delighted with.

The weather forecast for the first 36 hours of the Rund Skagen varied from 24 to 40 knots +, depending on who you listened to, but it seemed none knew for sure, regardless though, it would be windy.

We started the race with the wind blowing a steady 12 to 15 knots with seas steadily building as we ventured out into the North Sea. Overnight the wind and sea continued to build and by the time daylight returned we had 5 to 6 metre seas and a steady 30 + knots. Our progress was good with the No 3 and a single reef, however the wind continued to build and a prudent second reef was put in.

There was worse weather to come

Mid morning the Channel 16 alarm sounded. Some 5 miles behind us a major rescue operation was in full swing as a 70ft yacht was sinking with the crew needing to be airlifted to

safety. It was a considerable operation with several yachts and ships working to get the crew off safely in very demanding conditions. The North Sea was living up to its reputation. Within the hour a Danish Harrier Jet came past us, and no doubt the rest of the fleet to establish the positions of the boats still racing, clearly there was

Some 5 miles behind us a major rescue operation was in full swing as a 70ft yacht was sinking ...

worse weather to come. When the gale warning was announced it came as no surprise and we responded quickly by changing down to the storm jib.

By the time the gale arrived the seas were already 6 to 8 metres, huge rolling green seas breaking all round us, each wave capable of knocking us flat and causing serious damage. Waves were powering down the decks and blasting through the cockpit, the disadvantage of Rockall's low freeboard being felt by everybody and yet Rockall kept her composure and continued on at a steady 8 to 9 knots. It is also very comforting when you have the designer on board and he is still smiling! At least half of the crew on board had not experienced seas of this size and there was a collective sigh of relief as we reached Hanstholm late afternoon allowing us to crack off 40 degrees. The new angle was perfect for full on surfing,

however although we now had the worst of the gale on our rear quarter we had lost our engine through fuel contamination and the electrics through water damage. If we had any kind of major failure now we were in big trouble, so it would be down to old school navigation and prudent boat handling from here on in.

7 hours in our own personal doldrums

By the time we reached Skagen the seas were calm and we had further increased our lead. Mobile phone texts were starting to come in telling us how well we were doing as all boats were being tracked via the race website. Skagen is an unimpressive piece of coastline but marks the start of the journey south to Kiel and for this reason alone we were happy to be there. As we moved into our third day onboard, the winds became progressively lighter until around 20:00, lying just off Elsegarde we had total shutdown. And there we sat for 7 hours in our own personal doldrums, whilst the boats in front escaped to the south and the boats to the north caught up to us. Our lead disappeared and now we were fighting just to get back on the podium. By 05:00 we were moving again but now, unlike before we had boats all around us, probably

all beating us on corrected time. At exactly 09:00 we passed under the Great Belt Bridge.

We continued down the coast to Langeland where once again the winds started to go light. Chris Opielok had forecasted that the race would be won and lost here and his words were proved to be prophetic. All the experience and local knowledge dictated that the better breeze was to be had offshore and yet the boats that stayed on the shore sailed through us. Again the boat virtually ground to a halt but John Brinkers had spotted some breeze and together with Tom Ross (another Admirals Cup veteran) they managed the boat into the breeze and kept us there. It wasn't enough to recoup our losses, however at this stage it was damage limitation, which was the best we could hope for. And it worked!

Kiel was just 20 miles ahead and we kept the breeze through to the finish line, passing the lighthouse in an elapsed time of 74 hours and 34 minutes, having sailed approx. 600 miles. Still without engine we sailed up to the Kiel Yacht Club and drifted onto our mooring to be met with a very generous round of applause. Our fellow competitors gazed with amazement at the size of our boat, asking us just how bad it was for us to have brought our little boat through the North Sea gale. But as is often said; "It isn't the size of the dog in the fight that counts, it's the size of the fight in the dog".

DAS WAR ALLES ANDERE ALS SEEGERECHT

Bericht von der J / I 10 „Jazara“, GER 6225, mit Steuermann Dr. Joachim Schulze

Durch das zunehmende Stampfen im Seegang und ein Crewmitglied, das unter Deck durch die Gegend geschleudert wurde, brach der mittig im Salon stehende Tisch aus seiner Befestigung. Diese bestand offensichtlich aus nur einer 10x10-Millimeter-Leiste und sechs Holzschrauben und war damit alles andere als seegerecht. Dies allein hätte uns nicht zur Aufgabe gezwungen. Leider sind aber unten im Tisch die Batterien platziert. Die

Batterien konnten notdürftig in dem schräg festgelassenen Tisch fixiert werden. Wegen des anhaltenden Seegangs bestand aber die Gefahr, dass die Fixierung nicht 100-prozentig halten würde und durch die frei im Tisch verlegten, aber unter diesen Umständen nicht zugänglichen Leitungen ein Kurzschluss und auch Auslaufen von Batteriesäure möglich war. Aus diesem Grund entschlossen wir uns am Dienstag, den 25. Mai, um 1:22 Uhr aufzugeben.



MEHR ALS DIE HÄLFTE WAR SEEKRANK

Bericht von der JV 53 „Bank von Bremen“, GER 5555, mit Steuermann Bodo Mall

Auf der Bank von Bremen hatten wir während der Pantaenius Rund Skagen-Regatta mit Seekrankheit bei sieben von zehn Personen und den damit verbundenen Einschränkungen im Bordalltag zu kämpfen. Die meisten waren im Prinzip ab der ersten Nacht seekrank bis sich die See wieder beruhigte. Im Skagerrak fiel für mehrere Stunden das GPS aus. Hinzu kamen zwei kleinere technische Probleme: Reffkausch für das Reff I vom Groß abgerissen und Padeye zum Anschlag der Genua gebrochen.



© Hans Genthe/stockmaritime.com

DEN HUMMERN IM SCHUTZGEBIET DIE SCHEREN GESCHÄRFT

Bericht von der First 44.7 „Sunbird Dry“, GER 5530, mit Steuermann Norbert Drücker

Das von 88 gemeldeten Booten nur 54 an den Start gehen, ist schon überraschend. Wir denken, dass durch die Mittelfrist-Wettervorhersage die Absagen erklärbar sind. Durch die kurze hohe See hat es bei uns an Bord die Spray-Kappe zerschlagen und bei einem Mitstreiter zur Seekrankheit geführt. Die Wellen und den Wind hatten wir, durch unseren Schlag nach Westen (keine Legerwall-Position!), jederzeit im Griff.

Noch eine Anmerkung zum Tracker: I. Ein Gerät, das zwischendurch ausfällt, bringt die Familienmitglieder an Land in...! Für mich heißt das: entweder ein Tracker, der garantiert durchhält, oder

wir verzichten auf diese Technik. 2. Wir würden uns wünschen, dass der Tracker permanent sendet, denn dann könnte die Regattaleitung auch verfolgen, wie eine große Anzahl unserer Mitstreiter den Hummern im Schutzgebiet die Scheren geschärft hat. Schön aus dem Strom segeln, was schert mich das Schutzgebiet.

Wir freuen uns schon auf das nächste Jahr Edinburgh und in 2012 wieder auf Pantaenius Rund Skagen. Und zum Schluss ein Danke für die super Veranstaltung, auf dem Wasser und an Land. Nebel kann auch ein Marcus B. nicht wegzaubern.



© Hinrich Franck/stockmaritime.com



© Hinrich Franck/stockmaritime.com

DIE FLAUTE WAR MENTAL BELASTENDER ALS DER STURM

Bericht von der Lutra 52 „Aquis Granus“, GER 1375, mit Steuermann Robert Rohde

Es stand bei uns niemals zur Diskussion, dass wir nicht starten. Wir haben ein seetüchtiges, erprobtes Schiff. Die Sicherheitsausrüstung ist vollständig und einsatzbereit. Die Crew ist generell erfahren und in der Lage, das Schiff auch in schwierigen Bedingungen zu beherrschen. Nach Analyse der Wettersituation und einer bezahlten Regattaberatung durch Meeno Schrader wurden Crew und Schiff auf die erwartete Situation eingestellt:

- 24 bis 36 Stunden schweres Wetter mit Böen deutlich über 30 Knoten
- problematisch wäre vor allem die Welle

- weniger Welle weiter vom Land entfernt, Legerwall-Problematik
- Segeln hoch am Wind, eventuell kreuzen

Es wurde vorgekocht, Brote geschmiert und heißes Wasser in Thermoskannen abgefüllt

Als Verpflegung war ohnehin gefriergetrocknete Nahrung von Katadyn geplant. Das hat weniger Gewichtsründe als den Vorteil zum Grund, dass jeder Depp das Zeug in den unmöglichsten Situationen zubereiten kann. Unter Deck wurde das Vorschiff komplett leer geräumt. Alle Segel lagerten im Salon.

Die Crew trug nur Segelkleidung. Wechselklamotten und Privatsachen waren auf eine wasserdichte 30-Liter-Tasche pro Person beschränkt. Dadurch ist es gelungen, das Chaos unter Deck auch in der schwierigen Phase der Regatta einzudämmen.

Die Crew wurde unerwartet durch eine erfahrene 13. Person verstärkt. Dadurch konnte ein Wachsystem von drei Vier-Personen-Wachen gegangen werden, und der Skipper blieb wachfrei. Die Wachen wurden auf vier Stunden tagsüber und drei Stunden nachts eingeteilt. Die aktive Wache wechselt in die Standby-

Wache und hatte danach eine Schicht „Ruhe“.

Regattatechnisch war die Show eine Vollpleite

Von der Strategie her entschieden wir, defensiv zu agieren und mit unserer Leidensfähigkeit zu punkten: Wir sind aus Sorge vor den anfänglich erwarteten vielen Wenden spät gestartet, haben mit dem Kentern des Stromes zu einem weiten Kreuzschlag von 20 Seemeilen umgelegt und sind dann Richtung Horns Rev und Skagen mit einem deutlichen Schrick in den Schoten gefahren. Dadurch hatten wir die Wellen in einem komfortablen Winkel. Regattatechnisch war die Show aber eine Vollpleite. Bei Horns Rev hatten wir die „Elan“ querab. Die absehbar notwendigen Manöver sind wir sehr rechtzeitig gefahren. In der ersten Wende wechselten wir auf die G4, noch vor Einbruch der Dunkelheit wurde das Großsegel gerefft. Dadurch hatten wir Ruhe für die Nacht und weit in den nächsten Tag hinein und kein Problem mit den doch erheblichen seekrankheitsbedingten Ausfällen.

Noch in der ersten Nacht ist ein Crewmitglied in der Kabine gestürzt und hatte sich das Knie verdreht. Das Crewmitglied blieb dann bis zur Wetterbesserung in der Kojen, nahm dann seinen Dienst unter starken Schmerzen aber wieder auf. Zu Hause wurde zum Glück kein schwerwiegender Schaden im Knie festgestellt. Das zweite Reff wurde eingezogen, als der Wind konstant über 30 Knoten kletterte. Beim späteren Ausreffen aus dem 2. Reff

kam eine durchgehende Segellatte in Richtung Mast aus ihrer Tasche und ragte so ins Rigg, dass sich das Segel weder bergen noch setzen ließ. Der Vorschiffsmann musste die Segellatte schließlich auf Höhe der zweiten Saling mit einer Säge kappen. Das war kein Spaß bei der unangenehmen, achterlichen Welle im Skagerrak und dem fehlenden Druck im Rigg, sodass das Schiff heftig schlingerte.

Seekrankheit spielte wie erwartet eine große Rolle. Prinzipiell hatten wir alle Seekranken direkt in ihren Kojen belassen, um so die Laune nicht unnötig in den Keller zu schicken und in der

Duell mit der „Bank von Bremen“. Während sie am Dienstag tagsüber noch parallel weiter auf See segelte, war sie Skagerrak deutlich achteraus. Mit abnehmendem Wind kam sie jedoch wieder näher. Vor Grenaa holte uns die „Bank von Bremen“ in der Flaute ein, sodass wir schon Fender rausholten, weil die Schiffe bedrohlich nah aneinander trieben. Die „Bank von Bremen“ bekam als erstes neuen Wind und fuhr der „Aquis Granus“ zunächst davon. In der Nacht von Mittwoch auf Donnerstag konnten wir sie wieder ein- und schließlich unmittelbar vor der Großen Belt Brücke überholen. In der Flaute vor Langeland blieben

Eine große Crew ist sicher immer ein Vorteil, wenn man das Chaos unter Deck in Grenzen halten kann.

Hoffnung, dass wir dann im zweiten Teil der Regatta eine vollständige gut ausgeruhte Crew hätten. Bis sich das Wetter und die See im Skagerrak beruhigten, waren die Wachen nur noch mit jeweils drei Mann besetzt, und der Skipper musste eine Wache übernehmen. Ab Skagen waren aber wieder alle Mann an Deck, und die Standby-Wache blieb auf der Kante.

Die Strategie mit dem Wachsystem ist prima aufgegangen

In der Ostsee gab es dann unzählige Segelwechsel, sodass der gute Crewzustand ein echter Vorteil war. Die Strategie mit dem Wachsystem ist damit prima aufgegangen. Das Flautenschieben erwies sich als mental belastender als die Sturmfahrt zuvor. Viel Motivation zogen wir aus dem

wir etwas weniger unter Land als die „Bank von Bremen“, kamen besser in den Gradientenwind und „groovten“ dann zum Leuchtturm. Allein auf den letzten 20 Seemeilen gelang es uns, der „Bank von Bremen“ noch einmal 1,5 Stunden abzunehmen. Das hielt die Crew bei Laune.

Fazit: Regattataktisch war unsere Strategie zu konservativ. Einige vergleichbare Schiffe konnten ganz ohne Holeschlag Horns Rev erreichen. Hier haben wir sicher zwei Stunden verloren, die uns nachher in den Flaute vor Grenaa und Langeland noch einmal Zeit gekostet haben. Die Wetterberatung hat sich bewährt. Eine große Crew ist sicher immer ein Vorteil, wenn man das Chaos unter Deck in Grenzen halten kann.

DIE WELLEN AUSZUSTEUERN WAR EIN ECHTES „PROJEKT“

Bericht von der Dufour 40 „Spindrift“, GER 5905, mit Steuermann Stefan Berg

Wir waren mit fünf Leuten zwar minimal besetzt, hatten aber vier gute Steuerleute an Bord. Durch den Seegang war einer unserer Mitsegler in den ersten 48 Stunden „funktionsbeeinträchtigt“, aber kein Totalausfall. Appetitlos waren wir alle, was bei ausreichender Flüssigkeitsaufnahme bis Skagen aber kein Problem darstellte. Wir hatten keine wesentlichen Materialschäden.

Lediglich der Wasserhahn in der Pantry musste irgendwann als Haltegriff erhalten und hat das mit plastischer Verformung quittiert. Wir waren schneller auf der Route als die prognostizierten 6 Knoten, sodass wir doch noch erheblich in den Trog hinein gefahren sind. Der Wind war kein Problem, aber die Wellen haben das Steuern zu einem echten „Projekt“ gemacht.



SECHS VON SIEBEN WURDEN SEEKRANK

Bericht der X-382 „Be Happy“, GER 5017, mit Steuermann Peter Hankemeier

Ja, Pantaenius Rund Skagen hatte es diesmal in sich, zumindest der Nordsee-Teil. Ich denke, die Wetterprognose von Meeno Schrader war etwas zu zurückhaltend. Nur in Nebensätzen blitzte durch, was uns erwarten könnte. Wir waren sieben Personen an Bord, Einteilung zwei Wachen à drei Mann, einer wachfrei, in der Nacht Vier-Stunden-Wachen, am Tag Sechs-Stunden-Wachen. Während der Regatta trat kein Schaden an der Yacht auf.

Bei zunehmendem Seegang wurden sechs Mann in der ersten Nacht seekrank. Davon fielen drei Personen auf der ganzen Nordsee aus! Die vier anderen segelten das Schiff abwechselnd. Wir hatten in der Spitze mindestens 40 Knoten Wind. Die Wellenhöhe war geschätzt

mindestens sechs Meter. Oft kam 20 bis 30 Zentimeter hoch das Wasser über Deck und füllte das Cockpit. Der Speed wurde von uns reduziert. Das Groß wurde komplett weggenommen. Die Genua 3 wurde teilweise eingerollt gefahren. Durch das Luk eindringendes Wasser konnte gelenzt werden.

Höhe Skagen war der Spuk vorbei

In der Jammerbucht ließ der Wind dann nach. Das Seeverhalten wurde wesentlich angenehmer. Höhe Skagen war dann der Spuk vorbei. Wir haben die Wettfahrt mit guter Seemannschaft beendet und sind stolz darauf. Aber die Teilnehmer sollten schon wissen, worauf sie sich da einlassen!

Anmerkung: Inwieweit die Bahnmarken eingehalten wurden, kann nur gehofft



werden. Der Tracker war eine gute und wesentliche Verbesserung. Durch kürzere Tracks sollte die Wettfahrtleitung in der Lage sein, die Einhaltung zu kontrollieren. Abgestellte oder ausgefallene Tracker sollten mit Zeitstrafen belegt werden. Im Internet sollte die komplette Starterliste vorhanden sein. Der korrekte Zieldurchgang sollte unbedingt durch die Wettfahrtleitung erfasst werden. An der falschen Seite des Turms vorbei und selber Zeiten sollte ausgeschlossen werden.

SEGELN INKLUSIVE „ÖLRUTSCHE“

Bericht von der German Frers 80 „Hexe“, GER 5970, mit Steuermann Norbert Plambeck

Die „Hexe“ hatte während der Pantaenius Rund Skagen-Regatta einige Schäden an Bord zu verzeichnen. So rissen am Großsegel Segeltaschen auf, die jedoch auf Höhe Skagen mit Bordwerkzeug repariert werden konnten. Die Reparatur hat auch die 30 Knoten Wind in der zweiten Nacht überstanden. Durch den permanenten „Vollwaschgang“ an Deck hatten wir in den ersten 24 Stunden Wassereintritte

an nicht bekannten Stellen. Hinzu kam ein Hydraulikschaden am Großbaumniederholer, der aber ebenfalls für den einwandfreien Segeleinsatz behoben werden konnte – inklusive einer „Ölrutsche“ an Deck.

Am schwersten wog der seelische Schaden

Die Crew hatte zum großen Teil mit Seekrankheit zu kämpfen. Schon



am zweiten Tag gab es deutliche Ermüdungserscheinungen durch Seekrankheit und vor allem durch die Kälte. Am schwersten allerdings wog der seelische Schaden, den

wir davon getragen haben, als 10 Seemeilen vor dem Ziel der Wind komplett weglieb. Bei zeitweise 0 Knoten Wind und 0 Knoten Fahrt haben wir für diese Strecke etwa

drei Stunden benötigt und waren am Ende 1,25 Stunden zu langsam für den Streckenrekord.

HAUPTSACHE MANNSCHAFT UND SCHIFF SIND HEIL ZURÜCK

Bericht von der Granada 31 S „Roxanne“, GER 202, mit Steuermann Thomas Holze

Unser Bericht zu Pantaenius Rund Skagen ist kurz und knapp: Wir sind mit der „Roxanne“ nach drei Stunden circa 5 Seemeilen nördlich Nathurn begedreht. Wir hatten bereits zwei Reffs im Großsegel und die kleine

Fock gesetzt. Mit der Erfahrung von 20 Nordseewochen seit 1983 braucht man als Steuermann für diese Entscheidung nicht länger, um das Wetter richtig einzuschätzen. Am Dienstagmorgen waren vier

weitere Schiffe (> 38 Fuß) teilweise mit schweren Verletzungen einzelner Crewmitglieder zurückgekehrt. Die Berichte von der „Opal“, „Pax“ und der „Juxbox“ bestätigten diese Entscheidung ebenso wie die Meldungen von der „Sinfonie Sylt“, „Nautilus“, „Highland Fling“ oder „Guts’n Glory“.



Als Eigner und verantwortliche Person für die hoch motivierte Mannschaft und das Schiff, dem zweitkleinsten Serienschiff der Regatta, musste ich hier eine Grenze ziehen, egal wie ärgerlich und kostenaufwendig die Vorbereitungen und Urlaubstageverschwendungen aller Beteiligten sind. Mannschaft und Schiff sind heil zurück. Nach 2004, 2006, 2008 und 2010 werden wir auch 2012 wieder versuchen, Pantaenius Rund Skagen zu segeln, aber immer mit dem Fokus auf die Unversehrtheit von Crew und Schiff, denn die Teilnahmen 2004 und 2008 gehören für alle meine Mitsegler und mich persönlich zu den schönsten Segelereignissen in der Nord- und Ostsee.

WOLKENJAGD VOR BLAUEM HIMMEL

Bericht der Class 40 „Red“, GER 66, mit Steuermann Matthias Müller von Blumencron

Eines gleich zu Beginn: Dies war eine raue Fahrt, aber keine Sturmregatta. Und wie es bei rauen Fahrten so ist, gibt es natürlich ungemütliche Momente. Diesmal war es lausig kalt, und bei solchen Temperaturen alle paar Minuten einen vollen Eimer Eiswasser ins Gesicht geschüttet zu bekommen, ist einfach gemein. Komischerweise hat es uns dennoch Spaß gemacht, nicht unbedingt jede Stunde, aber doch ganz überwiegend. Der zweite Tag war toll: Wolkenjagd vor blauem Himmel, viel Wind, aufgewühltes Meer. Große Stimmung, ganz großes Kino. Wir sind ein Team, bei dem sich jeder auf jeden verlassen kann, und das

gibt so eine Art Grundvertrauen, das nicht einfach durch ein paar grimmige Wellen erschüttert werden kann.

Niemand muss da draußen den Helden spielen

Viele andere haben es nicht so wahrgenommen. Möglicherweise hat die hohe Abbrecherquote auch andere Gründe: Es gibt kaum echte Offshore-Rennen in Deutschland, eigentlich nur Pantaenius Rund Skagen und die Wettfahrt nach Edinburgh. Das ist in England und Frankreich ganz anders, und deshalb sind die Teilnehmerzahlen dort auch höher, wie etwa beim Fastnet Race. Die



© Hans Genthe/stockmaritime.com

Leute wissen einfach genauer, was sie da draußen erwartet.

Auf der anderen Seite: Durchhalten ist glücklicherweise kein Wert an sich mehr. Und das ist gut so! Wenn ein Skipper merkt, dass es für ihn und seine Crew nicht weitergehen kann, dann sollte er umdrehen. Niemand muss da draußen den Helden spielen.

REGELMÄSSIGES „ABHEBEN“ AM WIND

Bericht der X 119 „Temptation X“, GER 5745, mit Steuermann Carsten Kneuer

Wir sind zwar wegen fehlendem Trysegel (in 2012 dann an Bord) außer Konkurrenz, aber immerhin gestartet. Wir sind am Dienstagmorgen nördlich von Sylt, aber südlich von Horns Rev umgekehrt. Segelführung zu dem Zeitpunkt war Fock I und Groß im 2. Reff. Zuvor haben wir weit nach Westen ausgeholt, um dem schlimmsten Seegang auszuweichen und eine Legerwall-Situation im Problemfall zu vermeiden. Trotzdem waren am frühen Vormittag vier von sechs Crewmitgliedern stark geschwächt und mit sehr begrenzten

Reserven nur noch für kurze Zeit oder gar nicht mehr einsatzfähig. So haben wir uns aus Sicherheitserwägungen zu einer Umkehr entschlossen.

Die Entscheidung wurde uns durch eine zeitgleich versagende Ruderanlage erleichtert. Mit Hilfe der Notpinne konnte unter nochmals reduzierter Segelfläche sicher weitergesteuert werden. Ursache war das Versagen einer doppelten Sicherung im Rudergestänge, was bisher noch nie passiert ist. Den Schaden konnten wir mit Bordmitteln noch am selben Abend auf Helgoland



© Hans Genthe/stockmaritime.com

in weniger als einer Stunde reparieren. Hauptprobleme waren die Kälte und die recht steilen Wellen sowie die Seekrankheit. Der Seegang verursachte ungewöhnlich starke Beschleunigungen und regelmäßiges „Abheben“ des vergleichsweise leichten Schiffes auf dem Am-Wind-Kurs.



WIE EIN WAL IN DER BRUNFT

Bericht der Luffe 44 „Abacus“, GER 2186, mit Steuermann Carsten Marquardt

Nach dem ersten Segelwechsel von der G3 auf die G4 und dem 3. Reff im Groß in der ersten Nacht konnten wir nur noch 5,5 Knoten fahren. Aber bei den konstant 25 bis 30 Knoten Wind, in Böen bis 35 Knoten oder mehr, lief das Schiff wieder sehr aufrecht und war auch gut zu steuern. Leider klappte der Segel-in-Segel-Wechsel nicht ohne Probleme, da Spifall und Topnant verdreht waren. Der Segelwechsel dauerte gut eine Stunde und verursachte gleich in der ersten Nacht zahlreiche nasse Gummistiefel.

Keine kalten Füße bei der einzigen Frau an Bord

Raquel, die einzige Frau an Bord, hatte übrigens keine kalten Füße und ist zu allen Wachen planmäßig mit viel Optimismus und Spaß angetreten, was übrigens alle anderen auch getan haben. Wir haben nicht abgewettert, sondern haben am Wind Fahrt gemacht. Es gab immer den Willen, das Optimum zu erreichen.

In der ersten Nacht dauerte es etwas, bis alle wieder einigermaßen mit der Seekrankheit zurechtkamen, doch nach der Nahrungsumstellung auf Zwieback

und Cola ging es fast allen wieder sehr gut – nur noch ein Ausfall. Seekrank waren wahrscheinlich die meisten Crews, und das gehört dazu. In den darauffolgenden Stunden liefen dann doch einige Wellen von vorn bis hinten über das Boot. Das Wasser bohrte sich durch alle Ritzen und Öffnungen, die das Boot hat. Vor allem bahnte sich das Wasser zwischen Deck und Schiebeluk seinen Weg in den Innenraum. Backskiste, Toilette und Achterkabine mussten von Zeit zu Zeit gelenzt werden. Glücklicherweise ist die Elektrik an Backbord und somit gab es hier keine Ausfälle.

2,5-Kilogramm-Roastbeef als Schmorbraten

Das schlimmste war aber eigentlich der kalte und starke Wind in Verbindung mit der Gischt und den nassen Füßen. Hoffnung und Optimismus gab uns aber die Wettervorhersage, die aussagte, dass der Wind bald abnehmen würde und nach links drehen sollte. Erholung setzte erst auf Höhe von Hanstholm ein, als der Wind endlich drehte, abnahm und wir weiter abfallen konnten. Bis dorthin haben wir versucht, immer mehr als 40 Meter Wassertiefe zu haben und sind

dementsprechend hoch rangegangen. Kurz vor Skagen hatten wir dann schönsten Segelwetter; später sogar mit Spi, und wir konnten unsere Klamotten wieder trocknen. Leider ging der Herd nicht mehr; und die Heizung stand voll Wasser; und der Auspuff war sogar abgebrochen.

Ab „Skagen Nord“ war die Welt in Ordnung

Nach knapp zwei Tagen unter kräftezehrenden Bedingungen auf der Nordsee umrundete die „Abacus“ Mittwoch gegen Mittag die Bahnmarke „Skagen Nord“. Damit war wohl der härteste Teil der Regatta geschafft. Originalton des Cheftaktikers: „Die ‚Abacus‘ ist gesprungen und getaucht wie ein Wal zur Brunft.“ Jetzt ist Schluss damit: Sonne. Wir haben in dem noch funktionierenden Backofen das 2,5-Kilo-Roastbeef als Schmorbraten zubereitet. Nach dem Essen war die Welt wieder in Ordnung, und wir haben kurz nach Skagen auf vollständigen Regatta-Modus umgeschaltet und die Aufholjagd begonnen.

Unter Leichtwindbedingungen konnten wir in spannenden Duellen einige Mitstreiter hinter uns lassen und befanden uns Höhe Langeland an zweiter Stelle in der Gruppe ORCi II. Beim Endspurt in der Kieler Bucht wurden mit einem spitzen Spigang noch einige Minuten herausgeholt. Donnerstagabend gegen 21.37 Uhr überquerte unsere „Abacus“ die Ziellinie bei Kiel Leuchtturm. Gesund, aber erschöpft saßen wir in Strände vor diversen Schnitzeln, um uns von der circa 75 Stunden langen Regatta zu erholen. Alles in allem eine geile Fahrt und ein verdienter dritter Platz.

WIR SIND BEIM NÄCHSTEN MAL WIEDER DABEI

Bericht von der Dehler 34 „Magister-Wigbold“, GER 6389, mit Steuermann Nils Hicken

Startphase und die ersten Stunden bis zum Auffrischen des Windes liefen bei uns an Bord problemlos. Aufgrund der Wettervorhersage wussten wir, worauf wir uns einließen und waren auch motiviert genug, schlechtes Wetter durchzustehen. Es traten Probleme auf, die uns veranlasst haben, bei Nacht

Thyboroen anzulaufen und die Regatta abzubrechen. Die Gründe dafür waren Seekrankheit sowie Kälte und Nässe, da ein Teil der Besatzung sich nicht ausreichend gegen das Wetter geschützt hat. Hinzu kam Wasser im Schiff: Durch einen konstruktiven Mangel hat sich mit der Zeit bei jeder überkommenden

Welle so viel Wasser angesammelt, dass die Bordelektronik begann auszufallen. Da wir den Mangel nun kennen, werden wir ihn beheben. Ansonsten ist unsere 20 Jahre alte Dehler 34 erfreulich gut gelaufen und hat keinen Schaden genommen. Wir sind beim nächsten Mal auf jeden Fall wieder dabei!

AUCH BEI FREIWACHE KAUM ERHOLUNG

Bericht der X 382 „Jux Box“, GER 4298, mit Steuermann Jan Meincke

Wir haben die Wettfahrt nach neun Stunden Höhe Sylt abgebrochen und sind zurück nach Helgoland gesegelt. Die Gründe dafür: Wir befürchteten massive Materialschäden nach mehreren nächtlichen Seeschlägen. Bis zum Zeitpunkt des Abbruchs waren wir circa zehn Mal von „Kaventsmännern“ überrollt worden, bzw. sind in der Nacht in entsprechende Wellentäler gekracht. Das harte Abbremsen von circa 7 Knoten Fahrt auf unter 3 Knoten ging hörbar auf die Struktur des Rumpfes und des Riggs. Wir waren nach dem Start extra 12 Seemeilen nach Westen gesegelt, um jenseits der 30-Meter-Tiefenlinie keine Probleme mit den überlagerten Wellensystemen zu bekommen. Kann gut sein, dass wir dadurch erst in das „abstruse Wellenbild“ hinein gefahren sind.

festgestellt, dass im Mast beidseitig die Beschlagsbleche zur Aufnahme der Backstagen gebrochen sind. Das heißt: Hätten wir die Wettfahrt fortgesetzt, wären vermutlich irgendwann die Backstagen aus dem Mast herausgebrochen. Dies hätte bei dem Seegang dann zwangsläufig zum Abbruch geführt. Ein weiterer Grund für den Abbruch war Seekrankheit: Zwei von sechs

Crewmitgliedern waren seekrank. Zusätzlich ließ das abstruse Wellenbild der Freiwache auch unter Deck nahezu keine Erholungsmöglichkeit. Weitere 30 Stunden bis Skagen ohne oder kaum Schlaf hätte bei Manövern oder Gefahrensituationen möglicherweise zu Fehlern geführt. Letztendlich war dies der ausschlaggebende Faktor; aus Sicherheitsaspekten die Wettfahrt abzubrechen.

Nach der Rückkehr in Kiel habe ich im Rahmen einer Riggkontrolle



DIE WELLEN WAREN ETWAS UNANGENEHM

Bericht von dem 42 Ft Ocean Racer „Nautilus“, GER 201, mit Steuermann Dr. Michael Kohlhoff

Bei uns an Bord der „Nautilus“ haben sich während der Pantaenius Rund Skagen-Regatta die Mittelwanten ausgehakt. Dienstagmorgen gegen

5 Uhr bemerkten wir, dass auf Steuerbord in Lee das Mittelwant hin und her schwang. Es hatte sich, wie wir später sehen konnten, losgedreht.

Es war mittels Spanner mit der Saling verbunden. Da der Mast erst zehn Tage zuvor geliefert und vom Mastbauer aufgestellt wurde, hatten wir leider keinen Check mehr durchgeführt, im Glauben, es könne ja alles nur in Ordnung sein, ist ja schließlich gerade erst aufgestellt worden. War aber leider ein Trugschluss. Wir haben dann gewendet, um zu prüfen, wie der Mast ohne Mittelwant steht, und ob mit dem gerefften Groß (2. Reff) das Weitersegeln denn vielleicht trotzdem ginge. Der Mast bog aber dermaßen durch, dass wir es als Risiko betrachten mussten, weiterzusegeln und umkehrten. Sonst war alles okay, wir haben mit dem Boot schon ganz andere Sachen erlebt. Die Welle war etwas unangenehm, weil sie stumpf von vorne kam und nicht von 45 Grad wie der Wind.



© Hans-Holmer Kuhlmann/stockmaritime.com

FÜR DIESE EISFAHRT WAREN WIR NICHT AUSGERÜSTET

Bericht von der JV 41 „Inshallah VI“, GER 5370, mit Steuermann Volker Andreae

Wir sind mit der „Inshallah“ aus folgenden Gründen nicht an den Start gegangen: Die Situation war aufgrund der Wetterberichte Montagmorgen ziemlich klar; wir haben mit der Entscheidung jedoch bis 13 Uhr gewartet und die neuesten Berichte nochmals ausgewertet, danach wäre es für den Einkauf zu spät geworden – Läden schlossen um 16 Uhr. Wir hätten uns gewünscht, dass Meeno in dieser

Situation gegen 13 Uhr nochmal ein Zwischen-Briefing gegeben und die Leute darüber aufgeklärt hätte, was sie erwartet.

Ich glaube, viele sind da etwas naiv in den Nordwesten gesegelt und haben überhaupt nicht begriffen, was die 4 Grad Kälte bedeuten, wenn man viele Stunden auf der Kante sitzt und permanent geduscht wird.

Für diese Eisfahrt waren wir nicht ausgerüstet.

Soweit ich gehört habe, haben die meisten Schiffe aufgrund völliger Erschöpfung der Crew aufgeben, selbst viele Profis haben gekotzt. Ich persönlich halte es für unnötig riskant, mit einer Leichtbaukiste wie der unseren in eine solche Situation hineinzusegeln. Denn wenn etwas

Kompliziertes passiert, ist die Crew nicht adäquat handlungsfähig und das kann Folgen haben. Ich war sehr erstaunt, wie kalt, steif und unsicher ich schon nach der kurzen Regatta am Freitagabend auf den Beinen war.

Wir sind, ganz offen gesagt, nur für Sommersegeln ausgerüstet, und wir kommen relativ untrainiert aus dem Büro. Das musste ich als Skipper berücksichtigen.

ONLY 3 FULLY FIT CREW MEMBERS LEFT

Report of the Class 40 „Orca“, GBR 77, with skipper Tom Hayhoe

„Orca“ retired at Hanstholm at about 18.00 on Tuesday 25th May. Earlier in the day, around 15.00, the D ring on the pad eye for our inner forestay and staysail broke while the wind was around 23 knots. This appears to be a manufacturing fault that only appeared after several thousands of miles sailing, and in very ordinary conditions. When this fitting failed, the tack of the staysail sprung backwards and upwards and tore the mainsail, leaving a 1 metre tear. We moved the staysail onto the forestay and carried on racing, but monitoring the condition of the tear (which did not seem to get any worse). At some stage in the afternoon, one of the strongest members of crew cracked a rib (possibly while sorting out the staysail

after the fitting failed), which limited what he was able to do. Another of the crew, one of the weaker members, was seasick which also reduced his ability to contribute. This left only three fully fit crew members. The wind steadily increased, with gusts of around 40 knots, and the seas were very awkward because we were only in around 20 metres depth as we approached the corner of the Danish coast. With no sign of the wind reducing soon, with at least 70 miles to the next safe harbour, with worries that the tear in the mainsail could get worse, and with the ability of two members of the crew to contribute reduced by injury and seasickness, I considered it seamanlike to retire.

Class 40s are designed to be raced by small numbers of crew in any weather condition. It was only the combination of circumstances that resulted in the retirement. If we had not damaged the sail (this damage was not the direct result of the weather conditions), or if the strong crew member had not cracked his rib, we would have continued. This is a great race and I hope to compete in it again sometime!



© Hans-Holmer Kuhlmann/stockmaritime.com



© stockmaritime

KEINE PROBLEME BIS AUF LEICHTES UNWOHLSEIN

Bericht von der Rogers 46 „Varuna“, GER 6164, mit Steuermann Jens Kellinghusen

Auf der „Varuna“ hatten wir keine Probleme bis auf ein leichtes Unwohlsein einiger Mitsegler in der ersten Nacht. Ansonsten hat die Regatta allen großen Spaß gemacht.



© Hinrich Franck/stockmaritime.com

AUCH MICH ÜBERKAM ÜBELKEIT

Bericht der X 332 „Rubix“, GER 6025, mit Steuermann Johannes Müller

Kurz nach dem Start hatten wir leichten Wassereinbruch, erst am Vorschiffsluk, später auch am Decksdurchbruch beim Mast. Dies wäre an sich nicht für einen Abbruch ausreichend gewesen. Am Vorluk hatte eine Dichtung aufgegeben, der Mast war im Winter eingegossen worden und bisher hatte es dicht gehalten. Aber die Bedingungen waren einfach zu extrem. Schon vor dem Start ist unser Magnetkompass ausgefallen: Er hat sich seiner Dämpfungsflüssigkeit zu

100 Prozent ins Cockpit entledigt und drehte im Seegang lustige Pirouetten um 360 Grad.

Drei von fünf Crewmitgliedern waren später seekrank, und ich als Schiffsführer konnte mich bei den Bedingungen nicht horizontal unter Deck aufhalten. Daher war an Schlaf nicht zu denken. Sobald ich mich hinlegte überkam auch mich die Übelkeit. Dies und die Tatsache, dass es schon in der Nacht stärker

aufbriste als angesagt, haben uns zum Umkehren bewogen. Hinzu kam bei dieser Entscheidung, dass ein Anlaufen der Häfen an der dänischen Westküste bei den gegebenen Bedingungen im Notfall als sehr gefährlich einzustufen ist. Daher sind wir noch vor Horns Rev umgekehrt. Es erschien uns die letzte sinnvolle Möglichkeit, um Crew und Boot zu schützen. Außerdem segeln wir aus Spaß und müssen keinem etwas beweisen.



HEISSER RITT DURCH SAUKALTE NORDSEE

Bericht von der VO 60 „Illbruck“ mit Steuermann Matthias Huhn

Fünf Meter hohe Wellen und bis 36 Knoten Wind von vorn, dazu extreme Kälte, Schlafmangel und Seekrankheit: Die 510 Seemeilen der Pantaenius Rund Skagen-Regatta stellten härteste Anforderungen an Mensch und Material. Etliche Yachten mussten das Rennen aufgeben und Schutzhäfen anlaufen. Umso erfreulicher, dass unser Team auf der „Illbruck“ das Rennen nicht nur ohne Schäden überstanden, sondern mit 48 Stunden, 51 Minuten und 55 Sekunden auch noch die zweitschnellste Zeit ersegelt hat. Die 12-köpfige Speedsailing-Crew kam am Mittwochabend um 19.12 Uhr nur 3 Stunden und 40 Minuten hinter der deutlich größeren „Hexe“ ins Ziel am Kieler Leuchtturm.

Dagegen konnten die Jungs aus der Stammcrew den zweiten VO 60 Ocean Racer „Ambersail“ deutlich auf Distanz halten. Die „Ambersail“-Freunde hangelten sich nachts um 1.30 Uhr und damit circa 6 Stunden und 20 Minuten nach der „Illbruck“ über die weiträumig beflautete Ziellinie.

Wir sind froh und glücklich, das Boot und uns selbst unversehrt nach Kiel gebracht zu haben. Ich bin stolz auf die Jungs, die bei diesen extremen Bedingungen über sich hinausgewachsen sind. Wir waren top vorbereitet, hatten das Schiff jederzeit unter Kontrolle und keinerlei Gedanken an Abbruch oder Aufgabe.

Die Schadens- und Verlustbilanz auf der „Illbruck“ ist schnell

aufgelistet: geschwollene Hände, ein schönes Veilchen, drei ausgelöste Rettungswesten, ein 10 Zentimeter langer Riss im Großsegel, ein Stroboskoplicht, zwei Kopflampen, ein Thermobecher, ein Brillenglas und ein Topnant-Lashing.

Von Grenzerfahrungen bis zu interessanten Halluzinationen

Insbesondere der heftige Seegang mit über fünf Meter hohen Brechern beeindruckte nachhaltig. Das Spektrum der Gefühle reichte von Grenzerfahrung bis hin zu interessanten Halluzinationen. So hat unser Youngster Lorenz beispielsweise zwischen den Wellenkämmen eindeutig mehrere Busse ausgemacht – hoffentlich sind die auch heil nach Hause gekommen! Matze und Roli

dagegen haben in der Gischt mehrfach untergehende Schiffe erkannt, die es jedoch zum Glück nicht gab.

Neben Sturm, Flaute und Schweinswalen war unser Bordarzt Paule am meisten beeindruckt von der Anteilnahme „von außen“: Immer wieder tauchten im Gästebuch des offiziellen Live-Trackers Grüße, Wünsche und gedrückte Daumen für die „Illbruck“-Crew auf. An dieser Stelle nochmal einen Dank an alle, die unser Rennen am Rechner mitverfolgt haben. Das war eine große Zusatzmotivation. Und unser MCM (Media Crew Member) „Schnappi“ weiß jetzt endlich, dass seine neuen Segelstiefel absolut dicht halten: Wenn Wasser reinkommt, geht's nicht mehr raus!



Safety first.

Genau wie bei Ihrem

Versicherungspartner.

Da kann kommen was will!

cgsl0087 www.lqth.de

Start zur Pantaenius Rund Skagen Regatta 2010



Deutschland · Großbritannien · Monaco · Dänemark · Österreich · Spanien · Schweden · USA

Hamburg · Tel. +49-40-37 09 10 · info@pantaenius.de

www.pantaenius.de