

## Mit „Tamam“ rund Skagen

Langstreckenregatten, eine Herausforderung an Mensch und Material

Da wird schon im Winter, poliert, geschliffen und lackiert, kontrolliert, gewartet, ergänzt oder neu beschafft. Es wird die Crew ausgewählt, zusammengestellt, bei Laune gehalten, informiert und an die Wartung der Rettungswesten erinnert. Es werden die aktuellen Sicherheitsregularien der ISAF ausgedruckt, gelesen, markiert, diskutiert, und es wird daraufhin nochmals einiges neu beschafft.

Nur noch melden, bezahlen, Messbrief, Führerschein, Nachweis der Clubmitgliedschaft und der Teilnahme am Sicherheitstraining und dem „Medizin an Bord“-Kurs einreichen und auf die Bestätigung warten.

Am Ende schwimmt das Schiff, der Mast steht, die Regattasegel und die notwendigen Lebensmittel sind an Bord, alles an überflüssiger Ladung ist von Bord (die Poffertjepfanne musste leider zu Hause bleiben), Wasser- und Dieseltanks sind fast leer, die Schlafsäcke sind verstaut, und die Mannschaft steht gut gelaunt in Wedel mit den anderen Gutgelaunten im Bier- und Wurstzelt.

Für die Wettfahrt 1 der Nordseewoche von Wedel nach Cuxhaven hatten 38 Skipper ihre Yachten gemeldet, und wie üblich wurde Freitag frühmorgens in vier Gruppen gegen die Tide gestartet. Der anfänglich raume Wind änderte später seine Richtung, die Tide lief ab Stade mit und für die langsameren Boote ab Otterndorf wieder gegenan.

Um 19:00 Uhr eröffnete der Cuxhavener Bürgermeister die Nordseewoche offiziell mit einem Schuss aus der Signalpistole; wie üblich überreichte Marcus Boehlich das Silber aus Wettfahrt 1 (Erster in ORC Delta: „Hille Hex“, Till Hagelstein, SVAOe), und wie üblich stand die Mannschaft gut gelaunt mit den anderen Gutgelaunten im Bier- und Bratwurstzelt.

Etwas war allerdings dann doch anders als sonst. Es war merklich kühler geworden und der Wind hatte, wie angekündigt, zum Start der Wettfahrt 12 (Early Bird Series Cuxhaven– Helgoland) um 20:00 Uhr stark aufgefrischt. Am nächsten Morgen bot sich dann auch ein ganz anderes Bild als am Vortag. Der Wind hatte sich auf NW eingependelt und blies mit 5–6 Bft in die Elbmündung. Wir hatten uns und „Tamam“ gut vorbereitet, wollten wir doch anschließend die Rund-Skagen-Regatta mitsegeln. Bei der Überfahrt über das Fahrwasser vom Yachthafen zum Startgebiet hörten wir fast ununterbrochen die Abmeldungen der im Hafen gebliebenen Mitstreiter über UKW. Wie mir Marcus Boehlich später erzählte, hatte er in der Nacht vorher aufgrund der Windvorhersagen sehr schlecht geschlafen und war am Start einigermaßen erleichtert, dass der erste Start der kleineren Boote gänzlich ohne Boote durchgeführt wurde. Auch der zweite (unser) Start sel mit zwei Booten in unserer und drei Booten in der anderen Gruppe eher übersichtlich aus. Ich möchte an dieser Stelle die Anerkennung von Marcus bei der Preisverleihung auf Helgoland aller Skipper, die die Entscheidung getroffen hatten, nicht auszulaufen, wiederholen. Gute Seemannschaft fängt manchmal schon vor dem Auslaufen an. Ohne Groß und nur unter G3 ging es dann auf den durch die gegen den Wind mitlaufende Tide sehr holprigen Kurs. Später, noch bevor wir Tonne 2 erreicht hatten, die wieder wie üblich an Steuerbord zu lassen war, frischte der Wind weiter auf und blies nun mit 6–7, in Böen 8 Bft, aus Richtung Helgoland. Unser einziger Mitstreiter in der Gruppe musste hier aufgrund Materialversagens aufgeben und nach Cuxhaven zurücklaufen („Tamam“ wurde also Erster in ORC Charlie).

Viel später, nach der über achtstündigen Überfahrt und vor dem Einlaufen in den Helgoländer Hafen, überstandener Seekrankheit und viel Vertrauensbildung in die mittlerweile 42 Jahre alte, aus Holz gebaute „Tamam“, starb die Maschine kurz nach dem Starten wieder ab. Dankenswerterweise nahm uns die aus Bremerhaven kommende „Wappen von Bremen III“ auf den Haken und half uns so aus der Klemme.

Nicht wie üblich war es, dass das Begrüßungskomitee, das sonst immer mit einem Rum im Vorhafen auf die Ankommenden wartet, offensichtlich auch aufgegeben hatte. Und dann, auch nicht üblich: Freie Liegeplatzwahl zu Pfingsten auf Helgoland! Von den in Wilhelmshaven, Bremerhaven (nicht gestartet), Cuxhaven und Hooge gemeldeten 130 Yachten waren gerade mal 31 auf Helgoland angekommen. Einige kamen erst mit der Abendtide und andere mit den Tiden am nächsten Tag an. Abends, mit bestem Blick auf die Bühne, dauerte dann auch die Preisverteilung nicht so lange wie sonst. Diesmal waren alle anwesenden Segler mit ihrer Leistung glücklich und zufrieden, und bei einigen ist sogar noch ein Preis rausgesprungen. In den Gesprächen an der Bar wurden die Helden des Tages besungen, „und die See ging hoch und der Wind wehte“, wie schon Ringelnatz treffend bemerkt hatte.

Am Sonntag hatten wir uns aufgrund der Beseitigung kleinerer Schäden und der abgestorbenen Maschine dazu entschlossen, nicht zu starten. Offenbar waren wir nicht die einzigen, denn wieder fand der erste Start ohne Boote, der zweite Start mit nur drei Booten, der dritte Start immerhin mit acht Booten und der vierte Start nur mit einem Boot statt (kein SVAOe-er). Zum einen waren ja nicht so viele Starter da, und zum anderen versprachen die angesagten Bedingungen wenn nicht eine teure, so doch zumindest eine sehr ungemütliche Wettfahrt.

Wie wir am Sonntag bei der Inspektion feststellten, hatte die geringe Befüllung des Dieseltanks am Vortag zu so starker Verwirbelung geführt, dass beim Starten angesaugte Luft das Problem war. Das Entlüften der Anlage war zwar scheinbar einfach, aber leider nicht besonders nachhaltig, denn beim Üben des obligatorischen Boje-über-Bord-Manövers trat dasselbe Problem wieder auf, was zum einen für realistische Bedingungen sorgte und zum anderen zu einem Anleger unter Segeln in dem glücklicherweise leeren Hafen führte. Übrigens, wenn man die Ausrüstung überprüft, sollte man ruhig auch mal den Schwimmkörper der Rettungsboje kontrollieren. Unserer war jedenfalls leck, und so hatten wir am Montag dann noch die Aufgabe, aus einer Segellatte, einem Dinghi-Anker, 3 PET-Flaschen, einer Helgolandflagge aus dem Souvenirshop und reichlich Greytape eine neue Boje zu improvisieren.



Bei der am Montag ausgetragenen „Helgoländer Acht“ und der Rückregatta am Dienstag nach Cuxhaven starteten jeweils fünf Boote in zwei Gruppen.

Interessant wurde es auf Helgoland am Montagnachmittag, denn es starteten 42 Yachten in sieben Gruppen zur Regatta „Pantaenius Rund Skagen“. Die Bedingungen waren immer noch recht harsch, wenngleich der Wind auf 5–6 Bft abgeflaut hatte.



Kurz nach dem Start, Helgoland liegt achteraus.  
(v.l.: Skipper Gerrit Rampendahl, Bernd Petrick, Nic Lefel)

Zunächst ging es hoch am Wind bis Horns Rev, und wie üblich überholten die später gestarteten großen Schnellen die zuerst gestarteten kleinen Langsamern. Ab dort ging es mit einem leichten Schrick bis zum Anfang der Jammerbucht und von dort vor dem Wind bis Skagen Rev, wie üblich die neuen Konstruktionen im Tiefflug und die älteren auf der Geige.

Meeno Schrader hatte auf Helgoland beim Wetterbriefing zu erwartende Windsituation auf den einzelnen Abschnitten prognostiziert: Wind bis kurz hinter Skagen, schnell abnehmend, Flaute zwischen Jütland und Læsø. Es hatte sehr lange und sehr stark aus NW gestürmt, so dass die Ostsee voll mit Wasser war, was erwartungsgemäß bei nachlassendem Wind wieder raus will. Die Frage war nur wann und wo als erstes. Die meisten Crews hatten sich entschieden, zwischen Læsø und Jütland dicht unter Land zu segeln und mussten dort mit schwachen bis sehr schwachen Winden kämpfen.

Wir hatten uns bereits auf Helgoland entschieden, mehr unter die schwedische Küste zu gehen und östlich von Læsø und Anholt zu bleiben. Dort wurden wir mit frischem Wind, mit bis zu zwei Knoten mitlaufendem Strom und einem 40-sm-Vorsprung auf die Boote, die zeitgleich mit uns an Skagen Rev gewesen waren, belohnt. Die Flaute ereilte uns dann leider noch im Großen Belt und ließ den wunderbaren Vorsprung wieder schmelzen, so dass es ab der Beltbrücke bei zunehmendem Wind aus SW bis Kiel nochmal spannend wurde. Bei Gegenstrom, drehendem Wind und reichlichem Schiffsverkehr wurden alle erdenklichen taktischen Varianten durchgespielt und die Gegner argwöhnisch auf AIS beobachtet.

In der Strander Bucht auf Steuerbord-Bug hatten wir dann noch mit einer besonderen Herausforderung in Form von fünf Opti- und Jollenfeldern zu kämpfen, die am Freitagnachmittag Trainingsregatten durchführten und ihre Bahn so gelegt hatten, dass sie auf Backbord-Bug unsere Bahn kreuzten.

Nach 3 Tagen, 22 Stunden, 5 Minuten und 58 Sekunden gesegelter Zeit gingen wir in Kiel über die Ziellinie. Am Ende fehlten uns berechnet vier Minuten auf „Truwen“, der ich an dieser Stelle zu ihrem Gruppensieg (von vier gezeiteten Gruppenteilnehmern) gratulieren möchte. „Havkarlen“ (Ralph Rainsborough, SVAOe) wurde erste in ihrer Gruppe bei zwei Gezeiteten, „Rode Zora van Amsterdam“ (Tobias Haas, SVAOe) gab wegen des zu schwachen Windes für das schwere Schiff auf.



18. Mai, 08:47 Uhr.

Fotos Gerrit Rampendahl und Thomas Schaper