

Helgoland-Edinburgh Regatta *Pfingsten 2015*

2. Platz bei der wichtigsten deutschen Hochseeregatta



Es waren 470 Seemeilen gegen Wind und Welle. Es war kalt, salzig-nass und sonnig. Thorsten Seglitz war als Mitglied des SVAB dabei. Ein Bericht von Wolfgang Doczyck

Die traditionsreiche Nordseewoche (seit 1925) ist aktuell mit 146 teilnehmenden Dickschiffen die größte deutsche Hochseesegelsportveranstaltung. Zum Abschluss der Nordseewoche wird seit 1968 jedes 2. Jahr am Pfingstmontag die Edinburgh Regatta gestartet. Wolfgang Doczyck, Skipper der SY DickeBank, hat mit einer 6 köpfigen Crew daran teilgenommen. Die Hochseeregatten werden von Teilnehmer aus Segelvereinen der Waterkant von Flensburg bis Bremen dominiert. Nach dem bereits guten Abschneiden der DickenBank bei Rund Skagen 2014 wird klar – auch im Binnenland kann man Hochseesegeln. Nachfolgend ein ausführlicher Regattabericht.

Ein besonderer Reiz der Nordseewoche ist, dass sich hier nicht nur das Who is Who der deutschen Hochseeregattaszene mit ihren Carbon Racern einfindet, sondern auch der engagierte Freizeit -Hochseesegler. So kann man hier nicht nur die High-Tech-Racer mit den Helden im neusten modischen Regatta Outfit bewundern, sondern man kann sich auch mit diesen auf der Regattabahn messen. Ein bisschen so, wie wenn die Amateure des MSV im Fußballpokal gegen die Bayern spielen.

Es war unsere 3. Teilnahme in Folge. 2013 haben wir uns orientiert und gemerkt, dass wir in diesem anspruchsvollen Feld nicht ganz hinten segeln. 2014 waren wir navigatorisch besser vorbereitet und segelten sowohl in der Kurzstrecke (35 Sm) als auch bei der Langstrecke Rund Skagen (450 Sm) in die Top Ten. Für 2015 konnte ich es dann nicht verhindern, dass sich der starke Wunsch nach einem Platz auf dem Treppchen breit machte. So meinte ich das neue Segel her müssen und das Boot wurde bis aufs wesentliche ausgeräumt. Das

Schiff hat 5 cm mehr Freibord und in die Garage geht keine Briefmarke mehr rein – aber auch kein Fahrrad mehr raus. Gut vorbereitet gingen wir das Projekt an.

Die Zubringer Regatta von Cuxhaven nach Helgoland und Rund Helgoland liefen nicht gut für uns - ein gerissener Halsgurt der Genua 3 und Fehler in der Stromnavigation verhinderten nennenswerte Ergebnisse. Meine Stimmung war nicht so gut, hatte ich mir doch was vorgenommen. Aber es gab ja noch die Edinburgh Regatta!

„Highlight und Herausforderung zugleich – eine echte Hochseeregatta über die offene Nordsee und die Doggerbank! Je nach Wetterlage sind die Teilnehmer auf den seegehenden Yachten drei bis fünf Tage auf sich allein gestellt, um die rund 460 Seemeilen bis Edinburgh zu bezwingen“

Soweit die mediale Ankündigung. Und was steckte für uns dahinter?

Die Edinburgh Regatta wird montags erst um 16:30 Uhr angeschossen. So haben die Crews genügend Zeit für die letzten Vorbereitungen und den Sicherheitscheck. Die Edinburgh Regatta wird - wie das Fastnet Race - gemäß der ISAF OSR Kategorie 2 Sicherheitsregeln ausgetragen. Das heißt, dass jede Menge Zeugs für die Schiffssicherheit an Bord sein muss - EPIRB, AIS, orangene Sturmfok, Try Segel und was die Sicherheitstechnik sonst noch an Kleinigkeiten zu bieten hat. Aber nicht nur die Ausrüstung muss einem hohen Sicherheitsstandard entsprechen. Auch die Anforderungen an die Qualifikationen der Crew sind nicht ohne. So mussten wir im Vorfeld einen Safety at Sea Lehrgang an einem Wochenende im Winter absolvieren. Hier übt man z.B. im Wellenbad die Dinge, die man nie erleben will: In voller Montur mit aufgeblasener Rettungsweste in die Rettungsinsel klettern, um dort bei penetrantem Gummigestank mit 8 anderen darauf zu warten, dass einem das Frühstück durch den Kopf geht. Aber das Singen in der Gruppe hilft wirklich! Darüber hinaus muss ein Crewmitglied einen erweiterten Erste Hilfe Kurs (mit Schweinepöten nähen und Infusionen legen etc.) erfolgreich abschließen. Einige Regattateilnehmer hinterfragen, ob hier nicht übertrieben wird. Bislang sind bei Hochseeregatten nur wenige ernsthafte Unfälle passiert, die auf mangelnde Ausrüstung oder Qualifikation der Crew zurückzuführen waren. Aber einen Weg drum herum gibt es nicht, wenn man an richtigen Hochseeregatten wie dem Fastnet oder dem Edinburgh Race teilnehmen will.

Dieser Montag ist dann ein ganz besonderer Tag, einer der schon nach dem Aufwachen anfängt zu prickeln. Im Hafen wird an allen Booten emsig rumgeschraubt, die Crews sind unterwegs zur Dusche und es werden Lebensmittel gebunkert. Um 13:30 Uhr gab es das Wetterbriefing. Spätestens jetzt weiss jeder erfahrene Nordseesegler, was die Crews erwarten wird. Kurz gesagt: 400 Seemeilen Weg gegen den Wind bei 4-8 Beaufort. Die mittlere Wellenhöhe wird mit 3 m vorhergesagt. Auf der Strecke gibt es ja keine Abdeckung.

Ich kenne nur wenige, die unter normalen Umständen bei dieser Wettervorhersage nicht im Hafen auf bessere Bedingungen warten würden. Aber um 16:30 Uhr fällt der Startschuss – **that`s Racing** - und dafür sind wir hier.

Wie jeder, der die Nordsee bei nördlichen Winden kennt, weiß ich, was auf die Crew und mich zukommt. Edinburgh will wieder erkämpft werden. Schon 2013 hatten wir versucht Edinburgh zu erreichen. Wir haben aber nach 3 Tagen Kampf wegen 45 Knoten Wind gegenan 80 Seemeilen vor dem Ziel aufgegeben und sind nach Newcastle abgelaufen. Nur 5 der 32 gemeldeten Yachten sind damals angekommen. Aber da war die Wettervorhersage auch noch mal deutlich schlechter als dieses Jahr.

Ihr kennt sicher das besondere Gefühl vor dem Auslaufen, wenn es sich um eine persönliche Herausforderung handelt. Jetzt ist man damit aber nicht alleine im Hafen, sondern knapp 200

anderen Seglern geht es genauso. Das schafft eine einzigartige, besondere Atmosphäre im Hafen. Je näher der Start kommt, umso mehr Sorgen mache ich mir – ist das Schiff wirklich topfit? Nochmal schnell in den Mast und alles kontrollieren? Aber wo soll ich jetzt noch anfangen und wo aufhören. Und die Crew- werden wir das durchhalten oder Edinburgh wieder nicht erreichen? Ich zweifle, ob wir nicht doch zurückziehen sollen. Ist dieses Gefühl Angst?

Auch wenn ich viele Seemeilen im Kielwasser habe und oft in die Nordsee ausgelaufen bin - eine Seefahrt erzeugt Respekt bei mir. Und die Nordsee bedeutet einfach immer Seefahrt. Diesen Respekt spüre ich eigentlich immer vor dem Auslaufen. Nur jetzt ist er viel größer. Also nenne ich das Gefühl lieber Respekt, hört sich ja auch besser an.

Die anderen Skipper haben bestimmt vergleichbare Gefühle und werden diese genauso wie ich nicht zeigen. Im Gegenteil – geradezu ausgelassen präsentiert man sich nach außen. Die erfahrenen Crewmitglieder unterstützen den Skipper dabei – und die unerfahreneren unter uns glauben es. In einer Stunde ist der Starschuss und wir laufen unter den Klängen eines Dudelsacks aus zum Start. Gänsehaut, große Gefühle - **That`s Racing!**

In der Aufregung hätten wir bei dieser Seefahrt fast das Opfer an Neptun vergessen. Es erfolgt mit Bessen-Genever zwischen Ankündigungssignal und Startschuss. Whisky gibt's erst, wenn er uns nach Schottland lässt. Wir schaffen einen guten Start und das Regattafeld kämpft auf dem Weg zur Luv-Tonne um Positionen, als wenn es sich um eine Kurzstrecke handelt. Die *Havkarlen* versucht uns zu überraschen und will in Luv Überdeckung erzielen. Aber trotz aller Aufregung sind wir im Regatta-Modus und lassen uns den Schneid nicht abkaufen. Alle auf die Kante, Beine und Arme raus. Wir laufen höher und schneller - *Havkarlen* gibt auf und wechselt die Seite. **That`s Racing!**

Wie schon den ganzen Tag ist es sonnig und der Wind weht leicht aus Nordwest mit 3 Bf. Alle laufen unter Vollzeug und die Welle ist leicht - segeln kann so schön sein. Schon nach 2 Stunden sind die meisten Yachten außer Sicht. Jedes Boot scheint einer eigenen Taktik zum schnellsten Weg nach Edinburgh zu folgen. Die Boote wurden mit einem Race Tracker ausgestattet, so dass das Rennen im Internet verfolgt werden konnte.

(http://www.nordseewoche.org/index_246-RaceTracking.html).



Wie aus dem Race Plot erkennbar ist, gab es durchaus verschiedene taktische Herangehensweisen, um mit dieser Wetterlage den besten Weg nach Edinburgh zu finden.

Der Zeitraum der Regatta wurde von zwei Wettersystemen bestimmt. Bis Mittwochmorgen war das Tief im Skagerak mit einem konstanten Gradienten-Wind NW 5-6 bestimmt. Dann eine Warm- und Kaltfront aus einem heranziehenden Tief über Schottland. Nach der Warmfront ein leichter Trog. Mit dieser Vorhersage legten wir uns unsere Taktik zurecht:

Mit dem NW so schnell und so viel West wie möglich, um dann mit dem zunehmenden und auf West-Süd-West zurückdrehenden Wind unter der Küste von England mit etwas Abdeckung hoch zum Firth of Forth (Edinburgh). Das Risiko bei dieser Taktik war, in das Windloch beim Übergang der Wettersysteme vor der englischen Küste zu fahren. Wir waren also immer an der südlichen bzw. westlichen Kante des Feldes zu finden. Viele haben einen nördlicheren Kurs gewählt, um dem Windloch zu entgehen. Andere haben einen Kurs – fast wie beim Jollensegeln – entlang des direkten Kurses gesucht. Am Ende sollte sich zeigen, dass die West- und die Nordstrategie gleich erfolgreich waren. Wir haben mit 470 Sm den kürzesten Weg gehabt, die *Havkarlen* z.B. verfolgte die Nordstrategie und segelte ca. 50 Sm mehr - aber dafür ohne Flaute.

Wie sah unser Bordalltag in den 88 Stunden bis zur Ziellinie aus? Um 21 Uhr fing die Bord-Routine mit der erste Wache an. Wir haben 3 Wachen mit je 2 Mann eingeteilt. Die Wachen sind unsymmetrisch und dauerten nachts 3 und tagsüber 4 Stunden. Aus der Wache kommt man in die Standby-Wache. Ist nichts los, kann man dann schon in die Koje, muss aber bei Anforderung des Wachführers z.B. zu Segelmanövern wieder raus. Die Freiwache ist heilig und muss in der Koje verbracht werden. 8 Stunden warme Koje am Tag sind also garantiert und auch wirklich notwendig bei im Mittel 10° Lufttemperatur.

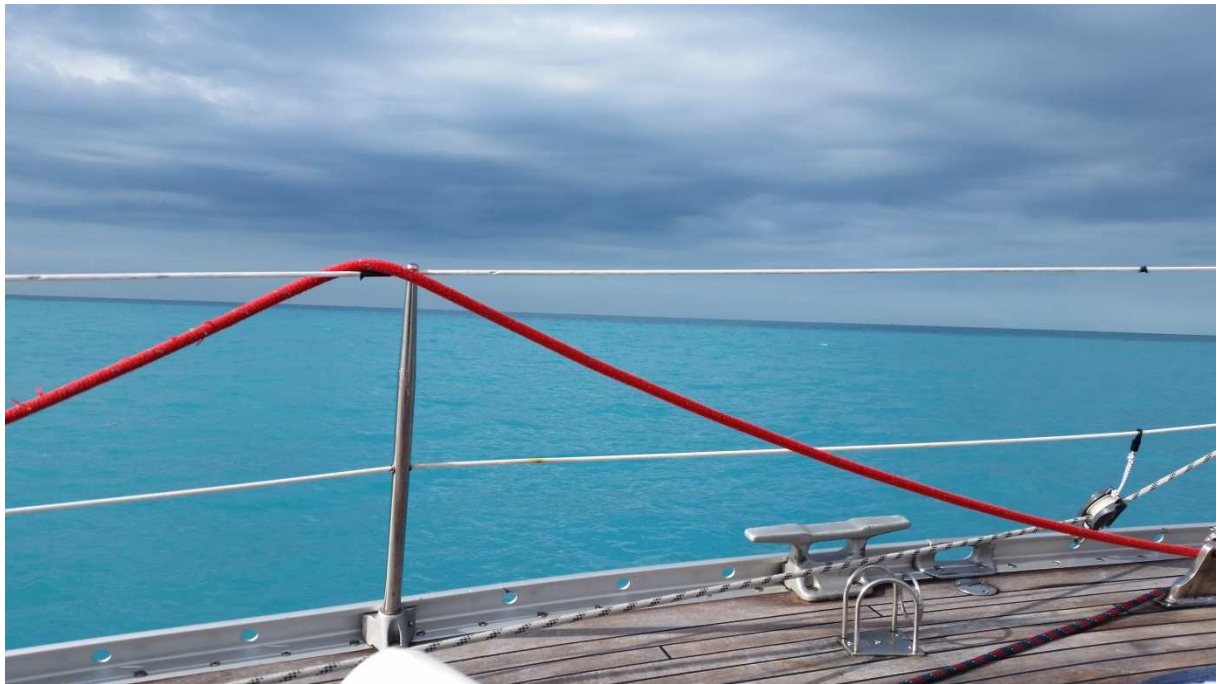
- Wache 1:
 - Wachführer Ulli (fast 55, Regattafreak, segelt die ORC WM mit eigenem Boot) mit Paul (17, ehrgeizig, Lasersegler und zukünftiger Taktik-Guru)
- Wache 2:
 - Wachführer Peter (gerade 62, Seemann mit den meisten Meilen im Kielwasser und begnadeter Koch) mit Thorsten (36, extrem seefest und erfahrener X-79 Regattasegler)
- Wache 3:
 - Ich (noch 54) mit Jonas (22, Student, ehrgeizig, engagiert bis unter die Haarspitzen)

Noch im Sonnenuntergang nahm der Wind in der ersten Wache auf 5-6 Bf zu und wir mussten auf die Genua 3 verkleinern. Mit dem Reff im Groß passten wir die Besegelung bei Bedarf an die leicht variierende Windgeschwindigkeit an. Das Boot hatte also immer maximale Schräglage bei einer Wellenhöhe von ca. 2 m. Und so zogen wir bis etwa Mittwochmorgen durch jedes Wellental Richtung Westen. Für mich insgesamt der schwierigste Abschnitt der Reise.

In diesen Stunden hatte jeder mit sich selbst zu tun. Bis auf ein Crewmitglied gab es mehr oder weniger Seekrankheit. Zwei Crewmitglieder fütterten in der Nacht fleißig die Fische, ich kaute Superpep-Kaugummis. Das Boot ist so schräg und hat so viel Bewegung, dass einfach alles außer in der Koje zu liegen anstrengend ist. Besonders das An- und Ausziehen der

vielen Schichten Wetterkleidung unter diesen Bedingungen war schon eine große Herausforderung.

Die Perspektive, dass das jetzt noch bis Edinburgh so weiter geht, lässt die Fragen „Warum tue ich mir das an?“ und „Werden wir das durchhalten?“ nicht nur bei mir im Kopf rumschwirren. Aber anders als 2013 lässt der Wind am Mittwochmorgen stark nach. Dann liegen wir auf der Doggerbank in der Flaute. Das Boot ist nicht mehr schräg, die Sonne scheint und es wird warm. Ein üppiges Frühstück mit warmen Brötchen und die Stimmung an Bord könnte nicht besser sein.



Flaute auf der Doggerbank

Das Wasser ist seltsam türkis hier. Es sieht eher nach Karibik denn nach Nordsee aus. Aber die Temperatur mit 10 °C bestätigt den Navigator: es ist die südliche Doggerbank. Nach 5 Stunden Flaute kommt leichter Wind auf – und zwar aus Süd-Ost. Wir setzen den Spi und genießen das Leben in vollen Zügen. Leider sind das nur die Vorboten der Kaltfront und nach 2 Stunden sind wieder die kleinen Segel gefragt. Der Wind dreht auf West-Süd-West und legt kontinuierlich auf 6, in Böen bis 8 Bf zu, begleitet von Hagel und Regenschauer. Aber unsere Taktik scheint aufzugehen. Da wir so viel West gemacht haben, können wir den Firth of Forth (Edinburgh) fast anlegen. Trotz mehr Wind und höheren Wellen bleibt die Stimmung anders als am Dienstag ungebrochen gut. Alle sind fit. Zum einen haben wir uns an die Situation gewöhnt, haben in der Flaute aufgetankt, aber vor allem haben wir das Gefühl im Bauch, es zu schaffen. Es läuft gut für uns und der Kopf ist frei von Zweifeln.

Das Rückseitenwetter ist sonnig und sehr böig. Bis Donnerstagabend sind zahlreiche Segelwechsel und unzählige Reffmanöver angesagt, um das Boot schnell zu halten. Und dann taucht am Donnerstagabend vor Eyemouth die *Pogo 1* von Thomas Wenzel vor uns auf.

Die Edinburgh Regatta wird nach der ORC Vermessung gesegelt. Jedes Boot hat einen spezifischen Rennwert der das Geschwindigkeitspotential ausdrückt. Kleine Boote haben einen hohen, große schnelle Boote einen geringen Rennwert (GPH). Im Ziel wird die *gesegelte Zeit* ins Verhältnis zum Geschwindigkeitspotential gesetzt und heißt dann

berechnete Zeit. Es gewinnt das Boot, dessen Crew das meiste aus dem spezifischen Geschwindigkeitspotential ihres Bootes heraussegelt hat.

Wenn wir nach 370 Sm mit einem Racer wie der *Pogo 1*, der immerhin ein 20 % höheres Geschwindigkeitspotential hat, auf gleicher Höhe sind, na dann haben wir einen guten Job gemacht. Wir sind aufgeregt. Jetzt sind wir so weit unter Land, dass ich per SMS von meiner Frau die Information empfangen, dass wir ganz vorne segeln und uns beeilen sollen. Wir sind euphorisch. Jetzt geben wir alles, nur noch die Freiwachen hält es im Bett.



Der letzte Sonnenuntergang vor der schottischen Küste

Wir tun alles um schnell zu segeln. Um 3:30 Uhr haben wir den Bass Rock querab. Jetzt sind alle an Deck und wir segeln eine engagierte Zielkreuz in den Firth of Forth. Die *Pogo* lassen wir jedenfalls hinter uns. Jetzt nur keinen technischen Defekt! Am Freitagmorgen um 08:35:09 überqueren wir nach 88 Stunden und 5 Minuten die Ziellinie.

Im Hafen werden wir begrüßt: „Wow - liegt Ihr gut!“. Auf dem Race-Tracker im Regattabüro werden wir noch als Erster der Gruppe bzw. auf dem dritten Gesamtplatz geführt. Wir hatten einen kleinen aber deutlichen Vorsprung zur *Havkarlen*, der Zweiten der Gruppe. Als die *Havkarlen 2* Stunden 20 Minuten nach uns die Ziellinie überquert (sie hat ein geringeres Geschwindigkeitspotential) liegt sie mit 1 Minute und 44 Sekunden Vorsprung nach berechneter Zeit vor uns! Wie konnte die *Havkarlen* bei der Zielkreuz in den Firth of Forth uns auf den letzten 20 Sm gut 23 Minuten abnehmen? Wir hatten doch keine Fehler gemacht! Die Erklärung ist der Gezeitenstrom. Während wir 2,5 h vor und nach dem Niedrigwasser in Summe keine Unterstützung vom Strom nutzen konnten, wurde die

Havkarlen, da sie ja später ankam, fast 4 Stunden vom Strom, der in Richtung Ziel setzte, mitgeschoben.

Wir hatten zwar nichts verkehrt gemacht und trotzdem in einem Wimpernschlag-Finale (und knapp 2 Minuten sind nichts anderes nach 5.285 Minuten Regattadauer) den Gruppensieg verpasst. **That`s Racing!**

Jetzt zu sagen, dass wir nicht enttäuscht waren, wäre gelogen. Und es hat eine Zeit gedauert, bis wir uns über den 2. Platz richtig freuen konnten. Immerhin haben wir von 33 gestarteten Booten den 4. Platz in der Gesamtwertung einer der wenigen großen Hochseeregatten eingefahren. Und das bei einer ausgesprochen anspruchsvollen Konkurrenz.

Der Erfolg war kein Zufall. Dickschiffe schnell zu segeln ist ein absoluter Mannschaftssport. Unsere Crew hat hervorragend zusammengearbeitet. Jeder hat alles für den Erfolg im Rahmen seiner Möglichkeiten und Position getan. Es wurde von jeder Wache sehr konzentriert gesteuert und engagiert mit den Segeln gearbeitet. Wenn ein Team funktioniert, dann spürt man dies und das ist schon ein gutes Gefühl. Wir haben gemeinsam eine Herausforderung angenommen, zu sechst 3,5 Tage unter „anstrengenden“ Bedingungen gearbeitet und auf engstem Raum zusammengelebt. Jeder hat sich in dieser Zeit auf den Anderen verlassen können. Als Lohn gab es ein berauschend gutes Gefühl. Das kann man nicht kaufen oder leihen, das muss man sich **antuen!**



Die DickeBank in Granton/Edinburgh – Das Salz muss ab!