

Die Regatta HELGOLAND-EDINBURGH 2011

und Rückfahrt über Amsterdam und IJsselmeer mit der SY JAN MAYEN II unter den Standern der Seglervereinigung Cuxhaven (SVC), Wassersportverein Bederkesa (WSB) und Trans Ocean (TO), Verein zur Förderung des Hochseesegelns v. 11.06 bis 09.07 2011



Schiffsführer Ernst

Die Regatta **Helgoland-Edinburgh** wird alle zwei Jahre im Wechsel mit der Regatta **Rund Skagen** im Rahmen der Nordseewoche gestartet. Sie ist die einzige deutsche Langstreckenregatta, die den Namen Hochseeregatta verdient und über eine Distanz von etwa 430 Seemeilen diagonal über die Nordsee unter Hochseebedingungen und über die mehr oder weniger berühmte Doggerbank geführt wird.

Die Nordseewoche findet jährlich zu Pfingsten auf und rund um Helgoland statt und ist das seglerische Großereignis für die Segler an der Nordsee. Eröffnet wird sie nach vielen Reden von offizieller Seite mit drei Böllerschüssen aus

der Signalpistole, einer Riesenfischbratpfanne, Unmengen Kartoffelsalat und gezapftem Bier auf dem Gelände der Segler Vereinigung Cuxhaven (SVC) am Freitag vor Pfingsten. Vor der Eröffnungsveranstaltung haben schon viele Schiffe das Rennen **Hamburg-Cuxhaven** gesegelt, und am nächsten Morgen starten von Wilhelmshaven, Bremerhaven, Cuxhaven und der Hallig Hooge weitere Zubringerregatten zum Roten Felsen.

Wir, d.h. die Crew der **JAN MAYEN II**, legte zwei Stunden vor dem Regattastart im Yachthafen der SVC ab und erreichten den Fuselfelsen zu ungefähr dem Zeitpunkt, als die ersten großen und schnellsten Yachten uns unmittelbar vor der Einfahrt zum Südhafen überholten. Die **JAN MAYEN II**, eine HANSEAT 70 B, ist vor fast 40 Jahren als gemäßigt Langkieler und ausgesprochenes Schwerwetterschiff bei der Asmuswerft in Glückstadt gebaut worden. Als Regattaschiff haben wir meistens wenig Chancen, dennoch haben wir immer viel Spaß. Es ist das siebte Mal, dass ich an dieser Regatta teilnehme, und meine Mitsegler waren auch schon einige Mal dabei.



JAN MAYEN II auf Helgoland

Mit Unterstützung der **boot Düsseldorf** und der Firma **SatPro** war es dieses Jahr gelungen ein **Live-Tracking** für die Edinburgh Regatta zu realisieren. Das heißt, die teilnehmenden Boote konnten über das Tracking System im Internet verfolgt werden. Jede Yacht wurde mit einem Tracker ausgestattet, das mit Hilfe eines eingebauten Akkus über Satellit ständig die Positionen der Yachten übertrug.

Die Regatta nach Edinburgh wird üblicherweise Pfingstmontag gestartet. Seit zwei Jahren hat man sich was Neues ausgedacht. Es gelten die Sicherheitsrichtlinien für See gehende Yachten

der Kreuzerabteilung des Deutschen Segler Verbandes und dazu gehört das Mitführen eines leuchtend orangefarbenen Trysegels und einer entsprechenden Sturmfock. Vor jedem Start muss neuerdings jedes teilnehmende Schiff in einer Segelparade diese bunte Garderobe einer strengen Kommission vorführen. In diesem Jahr hatten 37 teilnehmende Schiffe gemeldet, und leider wurden zwei Yachten nicht zum Start zugelassen.

Fünf Yachten der SVC starteten in unterschiedlichen Klassen, das waren die Segelyachten **SY TRAMONTANE**, Nicholson 31, ORC Club, Eigner u. Schiffsführer: Dr. Jens Kohfahl **SY LUNA**, Moody 38, ORC Club, Eigner u. Schiffsführer: Dr. Michael Bodanowitz **SY BELLA**, Bavaria 36, ORC Club, Eigner u. Schiffsführer: Thomas Cords **SY JAN MAYEN II**, Hanseat 70B, ORC Club, Eigner u. Schiffsführer: Ernst Garbe **SY X-PLAY**, Grand Soleil 40, ORC int., Eigner u. Schiffsführer: Jens Nickel.

Nach gründlicher Regattabesprechung und einer ausführlichen Wettervorhersage, vorgetragen und erläutert von dem bekannten Seewetterexperten Meeno Schrader, wurde dann der Start auf 17.30 Uhr festgelegt.

Nach der Wetterprognose sollte nach einer Schwachwindphase aus West der Wind auf südliche Richtung drehen um dann gegen Ende der Woche wieder schwachwindig aus unterschiedlichen Richtungen wehen. So wie schon häufig, die schnellen Yachten würden dann schon den Hafen Granton bei Edinburgh mit günstigem Wind erreicht haben, während wir uns dann auf dem letzten Drittel mit schweißtreibenden Segelmanövern dem Ziel entgegenquälen würden.

Man begegnet ja jeder Wettervorhersage mit gesundem Misstrauen und so legten wir ab zur Sturmsegelparade und zum Regattastart mit hoffnungsvoller Stimmung. Natürlich, tatsächlich trat dann doch genau das ein, was man befürchten musste. Nach dem Überqueren der Startlinie, die zwischen dem Clubhaus des Helgoländer Wassersportvereins und der Einfahrt zum Dünenhafen verlief, standen wir gegen Strom und Schwachwind fast auf der Stelle. Nur ganz zögerlich zog sich das Feld auseinander, und erst nach Passieren der Heultonne Ost, gefühlt etwa zwei Stunden nach dem Start, konnten wir die Fahrt auf zwei Knoten steigern, und das auch leider noch in eine verkehrte Richtung. Das GPS zeigte uns ein ETA von etwa 10 Tagen an. Das kann ja heiter werden. Bei Einsetzen der Dunkelheit so gegen 23.00 Uhr hatten wir die Lange Anna immer noch nahebei querab. Die schnellen Yachten waren lange weg, und auch von den anderen Schiffen hatte sich eins nach dem anderen verabschiedet. Wir waren mal wieder fast die letzten. Unserer Stimmung an Bord tat das allerdings keinen Abbruch. Nach dem Auslaufschluck unmittelbar nach dem Start gönnten wir uns jetzt das erste Bier.



Lars und Thomas

Die vierstündigen Wachen waren so verteilt: **Werner Quell** (WSB u. WYC), alter erfahrener Mitsegler auf früheren Reisen u. a. nach Jan Mayen und Grönland und **Dr. Thomas Pfeiff** (WSB), Schiffsarzt mit viermaliger Edinburgh Erfahrung hatten die Wachen von 00.00 bis 04.00 Uhr, von 08.00 bis 12.00 Uhr und von 16.00 bis 20.00 Uhr. Freund **Lars Schmidt**, langjähriger Mitsegler auf z.B. zwei Atlantiküberquerungen und ich als Schiffsführer hatten die zweite Wache. Das hatte den

Vorteil, dass man zu den entsprechenden Zeiten (0.640, 21.05 und 11.05 auf 1269 khz und 6190 khz) den ausführlichen Seewetterbericht auf Deutschlandradio empfangen und im Logbuch festhalten kann. Tatsächlich kann man den Seewetterbericht des Deutschen

Wetterdienstes, wenn auch immer schwächer, bis Edinburgh empfangen. Leider fehlen allerdings die Vorhersagegebiete **Dogger** und **Forties**, aber aus der ausführlichen Beschreibung der Wetterlage lässt sich auch schon einiges beurteilen.

Donnerstagabend kam Kap St. Abb's Head und damit die englische Küste in Sicht. Tatsächlich dauerte es dann noch etwa 24 Stunden, bis wir die Ziellinie bei Granton Harbour überqueren konnten. Als wir uns langsam dem Firth of Forth näherten schwächelte der Wind immer mehr und blieb schließlich ganz weg. Nervige Manöver wurden gefahren, stundenlanges Daddeln war angesagt. Einigen Mitbewerbern, die am Freitagmorgen um uns herum auftauchten, ging es ebenso. Einige gaben genervt auf. Natürlich musste **uns** das wieder passieren. Gegen Mittag setzte dann eine leichte Brise von achtern ein, also hoch mit dem Spi. Der achterliche Wind nahm zu, und mit Rauschefahrt ging's an Bass Rock, der an steuerbord blieb, vorbei. Immer wieder interessant zu sehen die eleganten Flüge der Basstölpel, die hier zu tausenden auf dem Vogelfelsen brüten und unsere Freunde, die Papageitaucher, die erst immer ganz cool tun und uns dicht an sich heranlassen, um sich dann doch, ängstlich mit schnellen Flügelschlägen auf dem Wasser laufend, fluchtartig zu entfernen.



Bass Rock in Sicht

Nach ziemlich genau drei Tagen und 23 ½ Stunden übersegelten wir die Ziellinie vor Granton Harbour. Von der Zeit her, so schlecht, wie noch nie, aber doch zufrieden mit dem Bewusstsein, das Möglichste getan zu haben. Das nächste Mal sollten wir vielleicht weniger Wasser und Diesel und vor allem auch weniger Bier bunkern.

Das bewährte Organisationsteam des ROYAL FORTH YACHT CLUB EDINBURGH (RFYC) um der rührigen und stets hilfsbereiten Cathy Sedgeworth herum

charterte zwei Busse mit denen sich etwa 100 Regattateilnehmer auf den Weg machten, um sich mit fachkundiger Leitung durch einen interessanten Teil des schottischen Hochlandes führen zu lassen.



Granton Harbour bei Ebbe

Auf dem Hof des ehrwürdigen Gebäudes des RFYC gab es am Sonnabend Abend vor der versammelten Seglerschaft die Siegerehrung, die vom Regattaleiter Dr. Jens Kohfahl mit einer Dankesrede an den gastgebenden Verein gekonnt und kompetent zweisprachig durchgeführt wurde. Die darauf folgende Scottish Night wurde mit traditioneller Dudelsackmusik, gespielt von einer in Edinburg bekannten, rüstigen Seniorengruppe, eingeleitet. Nach einem aufwendigen warm/kalten Grillbuffet und bei etlichen schottischen Lager oder Bitter lief dann die Party zur Hochform auf.



Dudelsackpfeifer bei der Siegerehrung



Die Mannschaft vor dem Edinburgher Schloss
Werner, Thomas und Lars

Am Sonntag Mittag war dann noch der spannende Start unter Spi der Regatta **Edinburgh-Kiel**, die der Akademische Segelverein Aachen (ASV) für große Fahrtenschiffe geplant und organisiert hatte.

Danach lichtete sich der Hafen in Granton. Einige Schiffe segelten weiter Richtung Norden (Orkneys, Shetlands, Hebriden, Island, Norwegen), einige segelten zurück. Zwei Mann unserer Crew, Werner und Thomas, flogen heimwärts, ein neuer Mitsegler, **Dr. Bernhard Rau** (SVC u. WSB), kam an Bord. Zu dritt starteten wir am Montag, um an der Ostküste Englands entlang nach Süden zu segeln. Unser Ziel war eigentlich die Themsemündung und London, wofür ich vorsorglich Handbücher und Seekarten an Bord hatte. Leider wurde der vorherrschende Südwestwind immer heftiger so dass wir in der Humbermündung Schutz suchten und uns einige Tage in der interessanten Stadt Hull aufhielten. So war uns leider viel Zeit weggelaufen, so entschlossen wir uns schweren Herzens, auf London zu verzichten und über Lowestoft nach Amsterdam zu segeln. Hier kam mein alter Freund und erfahrener Jollensegler vom Steinhuder Meer, **Albert Präve** (MSC), an Bord und Lars fuhr mit dem Zug nach Hause. Von Amsterdam segelten wir entspannt durchs Ijsselmeer und über Harlingen durch die Dokkumer Ee und das Lauwersmeer über Helgoland nach Cuxhaven zurück.

Nach 1460 überwiegend gesegeben Seemeilen war hier eine interessante und erlebnisreiche Reise zu Ende gegangen.