

Einmal mit alles

Herausforderung Pantaeinius Rund Skagen: Die Mannschaft der „Wappen von Bremen“ will sich Deutschlands einziger Hochseeregatta stellen – acht Männer, sonst Projektleiter, Informatiker und Maurermeister wie Bootswart Rasmus Zalewski. Sie segeln in dieser Zusammensetzung zum ersten Mal miteinander. Und das gleich 510 Seemeilen. Die „Wappen“ ist eigentlich ein schwerer Expeditionssegler. Je härter das Wetter, umso besser stehen die Chancen des Bremer Bootes. Navigator David Baier trainiert die Crew als Segellehrer schon Tage vor dem eigentlichen Rennstart auf der Nordseewoche.



Strenges Sicherheitsritual vor dem Start: Auch die Crew der „Wappen von Bremen“ muss Aufstellung am Seezaun nehmen und dem Verabschiedungskomitee Sturmsegel, Schwerwetterkleidung und Sicherheitswesten präsentieren.

Pingstmontag. Eine Regenfront hat Helgoland gerade passiert. 32 Yachten zeigen der Regattaleitung gegen 16 Uhr auf der Mole, dass sie auch für härteste Bedingungen richtig ausgerüstet sind. Die roten Sturmsegel sind Pflichtausrüstung, weil Offshore-Regatten immer wieder von Orkanen überrascht werden, sagt Bootswart Zalewski. Auf der Kaje in Helgolands Südhafen steht das Verabschiedungskomitee, das alle Regattaboote begutachtet: „Da müssen wir einmal die bunten Segel zeigen, unsere Sturmsegel, das ist Regattavorschrift. Und unser Zaumzeug“, sagt er und legt die Hände auf die schwere automatische Offshoreweste mit eingebautem AIS-Ortungssystem und Licht. Alle müssen einmal mit Schwerwetterkleidung und Rettungsweste Aufstellung am Seezaun nehmen. Schiffer Frank Benjes ruft vom Steuerbord hoch zur Regattaleitung: „Alles ok?“ Zurück kommt trocken ein: „Gute Reise!“

Die „Wappen von Bremen“ meistert die Herausforderung Pantaeinius Rund Skagen – Volker Kölling war für den „Sportschipper“ an Bord

Die „Wappen“ ist jetzt offiziell für das Rennen zugelassen. Die Vorstartphase ist für die Fahrtsegler die letzte Chance, sich den Star des Rennens einmal etwas genauer anzusehen: Der 70er Volvo-Ocean Racer „Trifork“ wird auf seinen Foils, den Tragflügeln, fast doppelt so schnell unterwegs sein wie die Konkurrenz. Die Bremer „Sunbird“ von Norbert Drücker (Verein Bremer Segelfreunde) hat ebenfalls das Potential für einen vorderen Platz. Die „Bank von Bremen“, neben der „Wappen“ das zweite Vereinsschiff der Segelkameradschaft „Das Wappen von Bremen“ im Feld, ist ebenfalls ein schneller Racer – so um die sieben Tonnen leichter

als die „Wappen“. Schiffer Peter Sikora hat mit seiner eingespielten Crew vorher praktisch alle Races bei der diesjährigen Jubiläums-Nordseewoche mitgemacht.

Das Signal: Fünf Minuten noch, dann kommt von der Kaje der Startschuss. Aber auf der „Wappen“ machen die Vorsegel Probleme. Leinen verheddern sich. Die Manöver wollen einfach nicht klappen, das Boot nimmt kaum Fahrt auf. Als der Startschuss fällt, ist die Crew der „Wappen“ noch mit sich selbst beschäftigt. Nur langsam löst sich das Knäuel auf. Die „Wappen“ geht schließlich als letztes Schiff über die Startlinie. Aber: Die Wahl des riesigen Code Zero-Vorsegels erweist sich als goldrichtig. Nur wenige Konkurrenten haben so ein Segel an Bord. Die Aufholjagd beginnt, auch weil der Wind auffrischt. Der Speed stimmt jetzt. Die „Wappen“ überholt ein Boot nach dem anderen. Navigator David Baier und Schiffer Frank Benjes sind nicht unzufrieden. „Aber wir haben auch das größere Boot“, meint Baier. Frank Benjes, Schiffer der „Wappen von Bremen“, findet schon, dass seine Crew das Boot jetzt gut segelt: „Aber wir haben auch mehr Segelfläche oben als die anderen.“ Ein paar kleinere Boote geigen mit ihren Spinnakern mächtig herum. Überall im Feld sieht man jetzt Sonnenschüsse, weil sich die Boote nicht mehr einsteuern lassen und zu viel Tuch tragen. Der Code Zero zieht die „Wappen“ knackig an den schlingenden Kontrahenten vorbei.

Etwas hinter dem Hauptfeld der Regattaschiffe geht es in die Nacht – in der legt der Wind noch einmal zu. Südwind Stärke 5, in Böen mehr, und auch die immer höheren Wellen von hinten machen das Rudergehen zur Schwerstarbeit. In der Nachtwache der Routiniers Rasmus Zalewski und Harald Stubbemann kommt keine Lan-



Meilen machen...

geweile auf. Motto: Wer refft, verliert. Und so surft das Schiff in die Wellentäler hinein: 13,4 loggt Zalewski, 13,6 Knoten schafft Stubbemann eine halbe Stunde später. Was das im Regattafeld bewirkt, bestaunt der Bootswart während seiner Nachtwache auf Höhe des dänischen Waypoints Horns Reef am Kartenplotter: „Wir konnten sie alle einholen. Ich nenne sie in Führungsstrichen mal unsere Gegner: „Bank von Bremen“, unser anderes Vereinsboot, und Norbert Drückers „Sunbird“, die viel schneller sein müssten als wir, die haben wir jetzt eingeholt, wenn nicht sogar überholt. Die „Wappen“ ist in dieser Nacht so schnell gesegelt wie noch niemals davor.

Mit dem ersten Morgenlicht steht die nächste Wache auf. Nico Stubbemann, der angehende Bootsbauer und Jüngster an Bord, glaubt kaum, was passiert ist und hält sein Handy mit dem Regattatracker hoch: „Ey Leute, wir sind gerade Zweiter nach Wertung berechneter Zeit. Sechster nach geseelter Zeit.“ Hochgefühl macht sich breit, während die „Wappen“ in der grauen Nordseewelle weiter eine schnurgerade, breite, weiße Gischtspur hinterlässt. Schiffer Frank Benjes zeigt das Victoryzeichen, dass jetzt Platz zwei anzeigt, Richtung Rudergänger: „Wir hatten eine richtig handige Nacht, mussten auch kämpfen. Aber das ist belohnt worden mit Platz Zwei im Moment.“

Oje, Dienstagmittag, und der Wind nimmt ab. Navigator David Baier setzt mit Nico Stubbemann vorne lieber wieder den leichten Code Zero. Die anderen Boote sind nicht weit weg auf Höhe des dänischen Fischerstädtchens Tyborøn. Das große Tuch benimmt sich immer noch ziemlich sperrig, möchte an seinem Fall partout mal wieder nicht bis ganz hoch in den Masttopp. Aber die beiden vorne kennen jetzt diese Mätzchen. Und der Ärger vom Start ist auch bei Segellehrer David Baier schon komplett vergessen: „Es ist wie bei



... und totale Flaute aussitzen.

dem Ende überwiegt das Gute, die Teile, die Spaß gemacht haben. Das andere vergisst man.“ Baier sitzt da in dickem Fleece-Pulli. Sein Ölzeug hängt unten, weil es angesichts seiner Vorschiffseinsätze einfach nicht mehr trocken geworden ist. Baier lacht: „Natürlich segle ich auch gerne im Mittelmeer. Aber es ist nun mal, wie es ist.“

Die Mägen knurren. Tag Zwei darf nicht ohne warme Mahlzeit weitergehen. Schiffer Frank Benjes kümmert sich persönlich ums Mittagessen: „Ich sage mal: Wir machen einen großen Pott.“ Die „Wappen“ liegt voll auf der Backe. Reis mit Gulasch aus der Dose ist das Mahl der Wahl. Wachführer Uli Schulz und Schiffer Benjes spielen Kegeln vom Bodenfach aus, wo die Schlachterdosen versteckt sind, bis in den Salon. Auch die Zubereitung des Essens verlangt künstlerische Meisterleistungen. Frank Benjes sperrt mit einem Gurt den



Das Ziel ist Kiel: Die „Wappen“ passiert Kiel Leuchtturm. Jetzt ist der Hafen von Schilksee praktisch in Sichtweite. (Fotos: Kölling)

wachsen, und es kommen südwestliche Winde bis 5 östlich von Laesø. Immer so um neun Knoten zeigt die Logge. Langsam ist das Boot nicht. Die 16,80 Meter lange Bremer Yacht passiert Anholt bei feinstem Segelwind unter blauem Himmel gegen 15 Uhr. Blaues Wasser im Kattegatt.

Und dann kommen der Abend und die Stille bei Sonnenuntergang. Bleiernes Meer. Absolute Flaute, und noch 20 Seemeilen bis Sejerø. Die „Wappen“ bewegt sich

Bereich um den kardanisch aufgehängten Herd und rührt den Inhalt des bockenden Topfes seelenruhig immer wieder mit dem langen Holzlöffel um.

Der Geruch weckt Bootswart Zalewski. Der keilt sich so auf der Salonbank ein, dass der Mast praktisch zu seiner Seitenlehne wird. So sinniert er über den Unsinn des Segelns: „Das hier ist ja auch ein ständiger Kampf gegen die Schräge, den man nicht unterschätzen darf. Du musst ständig ausgleichen, dich festhalten. Selbst der Gang zur Toilette kann zur Strapaze werden.“ Wachführer Harald Stubbemann will diese Tage trotzdem nicht missen, wenn es mal richtig hart zur Sache geht und auf Kante gesegelt wird: „Wo findest Du denn als Mensch mit einem normalen Job noch so eine Herausforderung?“

Schlafen – auch das ist bei der Schräge anstrengend. Uli Schulz und Michael Krammig sind als Wachführer der „Wappen“ beide Steuerbord achtern untergebracht. Übereinander. Krammig unten mit einem massiven Brett zum Gang gesichert: „Man würde sonst bei jeder zweiten Wende einfach aus der Koje plumpsen“, lacht er, als er nach dem Mittagessen in die Horizontale wechselt. Er erzählt, wie Tag und Nacht inzwischen unwichtig geworden sind, weil der Körper sich erstaunlich schnell auf den Rhythmus der Wachen eingestellt hat: Drei Stunden dauert jede Nachtwache, vier Stunden die am Tag. Man rotiert, aber das System funktioniert. Krammig: „Man braucht die zwei Tage, um in den Rhythmus zu kommen, dann geht das eigentlich ganz gut.“

Uli Schulz klettert nach oben in seine Rohrkoje: „Etwas gelenkig sollte man schon sein, um hier reinzukommen.“ Er kann über einen Seilmechanismus samt kleiner Flaschenzüge einstellen, in welchem Winkel er in der Koje liegt. Mit jeder Wende, wenn das Boot auf die andere Kante geht, muss er im Halbschlaf herumzurren: „Aber dann liegt du absolut gerade.“ Den Erholungswert der Schlafphasen findet er trotzdem perfekt. „Man ist voll da.“

Später Dienstagnachmittag: Vor dem Fischerhafen Hansholm stürmt auf einmal eine schwarze Gewitterfront von Osten vom Land her über das Meer. Plötzlich ist nichts mehr zu sehen. Nichts! Dummerweise auch nicht die Untiefentonnen direkt vor den diesigen Fischer ihre Fangkörbe kennzeichnen. Nun muss der Rudergänger mal dem Kartenplotter glauben. Es klart auf. Nach dem Tief wechselt der Wind alle paar Minuten die Richtung. Land und Speed gewinnen ist angesagt, aber nicht einfach. Die richtigen Kursentscheidungen zu treffen, ist jetzt vor der Jammerbucht ein Glücksspiel. Bis zur Rundung der Skagen tonne am frühen Mittwochmorgen um 5.30 Uhr hat die „Wappen“ wieder einige Plätze verloren, weil sie sehr weit im Norden geblieben ist, während die anderen wohl dicht am Strand mehr Wind gefunden haben. Regattatag Drei beginnt also durch-

kaum merkbar mit der Strömung über ihren Achtersteven. Rasmus Zalewski erzählt die Geschichte einer Rund Skagen, auf der sie mit dem Boot drei Mal ankern mussten, um nicht zurückzutreiben. Den Motor anzuwerfen, hieß aufzugeben. Dass der Himmel mit beeindruckendem Farbenspiel daherkommt, freut niemanden. Die meisten sind nach 22 Uhr unter Deck und genießen einen wendefreien Schlaf. Oben brüten die letzten Drei vor sich hin. Erst als der Wind doch zurückkommt, hellen sich die Mienen wieder auf. Rasmus Zalewski nutzt den ersten Windhauch, um wieder Fahrt aufzunehmen: „Siehst Du, wir sind schon wieder bei fünf Knoten. Tatsächlich ist es auch so, dass die wahre Kunst ist, so ein Boot bei ganz wenig Wind in Fahrt zu halten.“ Der Bootswart der „Wappen von Bremen“ meint noch, dass jeder bei viel Wind eine große Yacht schnell segeln kann.

Regattatag Vier: Und ewig grüßt die Brücke. An der Großen-Belt-Brücke wählt die „Wappen“ am nächsten Vormittag die falsche Taktik. Die anderen Regattaboote kommen aus dem Osten und schlüpfen vor dem Bremer Schiff durch die Pfeiler.

Das mühsame Aufkreuzen gegen den Wind kostet Zeit. Die Strömung läuft auch anders als erhofft und hilft nicht, an dem kolossalen Bauwerk vorbeizukommen. Hier, im Großen Belt, wird allen an Bord spätestens beim Blick auf den Plotter klar, dass es bei dieser Rund-Skagen-Regatta die „Wappen“ nichts zu gewinnen gibt. Und es bleibt schwachwindig.

Erst an der Südspitze von Langeland ist am frühen Abend der Wind wieder da. Aber es ist zu spät für noch eine Aufholjagd. Über die Kieler Bucht geht es trotzdem mit allen Mann an Deck. Ein paar bringen sogar noch einmal Gewicht auf die Kante der Zehntelknoten Speed. Harald Stubbemann hält als bester Rudergänger an Bord das Rad inzwischen fest, als wäre es an ihm festgewachsen – stundenlang. Kreuzerei um Untiefen, um safe in die Strander Bucht zu kommen. Nach drei Tagen, sechs Stunden und zehn Sekunden geht die „Wappen von Bremen“ in Kiel-Schilksee über die Ziellinie.

Schiffer Frank Benjes lässt die Korken knallen: „Echter Schampus, drunter mache ich das nicht. Auf die tolle Weltfahrt. Wir sind gut gesungelt. Auch wenn wir die Platzierung noch nicht wissen: Wir liegen immer vorne.“ Die Katernachricht für Benjes, Zalewski und Co. am nächsten Morgen relativiert das: Beim Hochseerennen Pantaeinius Rund Skagen der Nordseewoche 2022 ist die „Wappen von Bremen“ nach berechneter Zeit 26. Boot von 31 geworden. Das andere Vereinsschiff, die „Bank von Bremen“ hat ziemlich weit vorne im Feld anlässlich der Regattaabend aufgegeben. Alles unwichtig, weil der Crew etwas anderes bleibt: Die Erinnerung an über 500 Meilen echtes Hochseesegeln. Eben mit allen Höhen und Tiefen.

(Volker Kölling)