

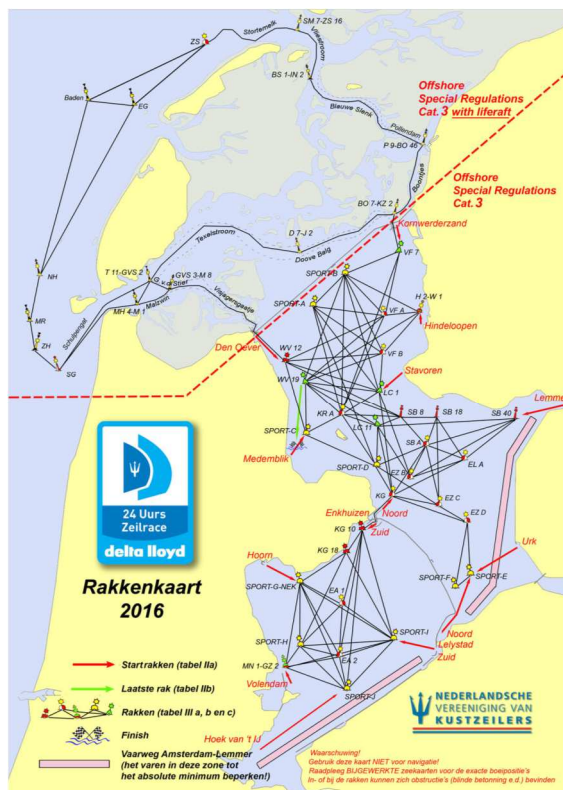
24 uurs race - Hollands größtes Segelsportevent

Am 26.08.2016 war es wieder soweit – zum 52. Mal startete das 24 uurs race, Hollands größte Breitensportregatta mit diesmal 538 gemeldeten Booten. Die Farben des SCRS e. V. wurden zum mittlerweile 7. Mal durch Anno Klant und seine Elan 36 - Topas - vertreten.



© Jürgen Edelburg

Als Mitsegler hatten sich diesmal eingefunden Klaus Fretwurst, Jürgen Edelburg, Christoph Wadenpohl und Jost von Lyncker; darunter also drei komplette Regatteneulinge – man durfte gespannt sein, ob das funktionieren würde.



© Vereniging van kustzeilers 2016

Worum geht es?

Das 24 uurs race ist insoweit eine etwas andere Regatta, als dass hier nicht eine vorgegebene Strecke in möglichst kurzer Zeit absegelt, sondern innerhalb von 24 Stunden eine möglichst lange Strecke zurückgelegt werden soll. Damit es nicht ganz so einfach wird, müssen sogenannte Rakken absegelt werden, das sind vorgegebene Strecken zwischen den verschiedenen Seezeichen im Fahrtgebiet. Fahrtgebiet sind das Markermeer, das IJsselmeer, die Waddenzee und die Nordsee rund um Texel. Gestartet werden kann von insgesamt 9 Häfen, ankommen müssen aber alle in Medemblik.

Die Regatta wurde von der „Vereniging van Kustzeilers“ erfunden, um die Seemannschaft unter den Küstenseglern aktiv zu fördern. In 52 Jahren ist die Veranstaltung erheblich gewachsen, es gibt nicht nur Wertungen für ORC-Boote, Rund- und Plattbodenschiffe und andere Bootsklassen, sondern auch

die „Tocht“, den Törn, der nach dem olympischen Motto „Dabeisein ist alles“ gefahren wird und bei dem nur der Erste einen Preis erhält. Um die Leistungen der Teilnehmer an der Tocht einigermaßen vergleichbar zu machen, werden die jeweils gesegelten Meilen nach einer definierten Formel mit dem Rating, der Wasserlinienlänge verrechnet. Hieraus ergibt sich die sog. „Prestatie“, eine Ordnungszahl für jedes Boot, die dann die abschließende Wertung darstellt.

Neben einer möglichst langen Fahrtstrecke ist das Ziel, die Fahrtzeit von 24 Stunden möglichst genau einzuhalten, Abweichungen werden bestraft. Wenn ein Boot zwischen der 23. und 24. Stunde eintrifft, hat es einfach Meilen verschenkt, ist also gestraft genug. Läuft es aber zwischen der 24. und der 25. Stunde über die Ziellinie, bekommt es nach einer bestimmten Formel Strafmeilen aufgebremmt, die von den gesegelten Meilen abgezogen werden.

Auch sonst werden Fehler geahndet. Einen Frühstart hinlegen, eine Strecke fahren, die nicht in der Rakkenkarte eingezeichnet ist, eine bestimmte Rakke öfter als 2mal fahren, eine Tonne falsch runden, nicht mit der vorgeschriebenen Dreifarbenlaterne fahren oder andere vorgeschriebene Ausrüstungsgegenstände nicht mitzuführen, all das führt zur Disqualifikation des betreffenden Bootes.

Das klingt erst einmal kompliziert, ist es aber eigentlich nicht; das Meiste klärt sich nach dem Losfahren ohnehin von allein, insbesondere die Taktik. Skipper Anno, immerhin mit der Erfahrung von 6 Teilnahmen gerüstet, wusste schon im vorhinein, dass es sich nicht lohnt, allzu weit voraus zu planen. Denn der Kurs hängt letztlich immer noch vom Wind ab und woher der tatsächlich weht, ist und bleibt trotz aller Vorhersagegenauigkeit immer ein Stück weit Zufall.

Vor dem Start

Schon eine Woche vor dem eigentlichen Start geht es los. Der Skipper lädt zur Mannschaftsbesprechung und erläutert, was bei der Regatta auf die Crew zukommt. Die Rollen werden festgelegt, der Wachplan abgestimmt, Einkäufe und Verpflegung organisiert. Anhand der Rakkenkarte wird die mögliche Taktik besprochen und notwendige Ausrüstungsgegenstände besprochen.

Donnerstagabend vor dem Rennen trifft die Crew auf dem Schiff zusammen. Klaus und Anno haben das Schiff bereits vorbereitet, und die Ausrüstung der Topas überprüft, s. Anlage 1. der Skipper ordnet für Freitag noch ein Manövertraining an, es ist alles gerichtet für den nächsten Tag.

Der Start

Die Vorbereitungen sind abgeschlossen, ausreichend Verpflegung gebunkert um die lange Nacht zu überstehen, die Akkus bis Anschlag aufgeladen, die Rollen verteilt, unter anderem die wichtige Logbuchführung. Es kann also losgehen.



Warum Logbuchführung? Jede Yacht muss ihre zurückgelegte Strecke und die abgesegelten Rakken selbst dokumentieren. Dafür gibt es eine sog. Verklaring, in der die angesteuerten Tonnen mit der Zeit und der Seite eingetragen werden müssen, an der sie gerundet wurden, vgl. Anlage 2 – Verklaring der Topas.

Das ist wichtig, weil eine der Regeln lautet, dass man keine Schleifen um eine einzelne Tonne fahren darf, s. Abb. rechts.

Für jede Tonne stehen Aufkleber mit Barcodes zur Verfügung, die man in der Reihenfolge der angelaufenen Tonnen auf die Verklaring klebt. Die Start- und Ankunftszeit sowie die Startnummern zweier anderer Schiffe, die zur gleichen Zeit die Start- oder Ziellinie überqueren müssen ebenfalls aufgeschrieben werden. Das alles erfordert eine gewisse Konzentration, die vor allem nachts auf eine harte Probe gestellt wird, wenn die Besatzungsmitglieder langsam müde werden.

Jetzt erklärt sich auch, warum der Skipper zwei große Kopien der Rakkenkarte haben wollte. Eine wird ins Cockpit geklebt, damit die Besatzung sie stets vor Augen hat und eine wird auf den Salontisch geklebt, damit dort die bereits abgefahrenen Rakken abgestrichen werden können. So wird trotz Konzentrationsmängeln verhindert, dass versehentlich eine Rakke mehr als zweimal gefahren wird.

Die Topas verläßt schließlich gegen 19:00 Uhr den Hafen von Workum und trifft in der Bucht vor Hindeloopen auf die anderen Starter ihrer Gruppe. Die Segel werden gesetzt und der Motor abgeschaltet. Der darf von nun an nur noch in Notfällen angeworfen werden oder um die Batterien aufzuladen, dann aber ohne einzukuppeln.

Seit 18:00 Uhr sind die verschiedenen Klassen gestartet, um 19:45 wird die Topas mit der letzten Gruppe der Tocht-Teilnehmer auf die Reise gehen. Schon beim Vorstart herrscht heftiges Gedränge. Jedes Schiff muss sich beim Startschiff vorstellen, dort wird die Startnummer notiert und kontrolliert, ob die Dreifarbenlaterne brennt, was für die ganzen nächsten 24 Stunden vorgeschrieben ist. In der Nacht wird sich zeigen, dass bei erstaunlich vielen Schiffen die Lichter einfach ausfallen, was bei den Steuerleuten für zusätzliche Adrenalinschübe sorgen wird. Zur Ausrüstung der Topas gehören denn auch ein paar extrastarke Taschenlampen, um solchen Kandidaten heimzuleuchten.



© Jost v. Lyncker

Die Teilnehmer der Tocht fahren sich auf der Startkreuz zwar nicht ganz so gnadenlos um die Ohren, wie man das bei anderen Regatten sieht, der sportliche Ehrgeiz ist aber überall geweckt. Alle Schiffe drängen gleichzeitig zum Startschiff, um möglichst genau die Startzeit zu treffen und auf die vorgeschriebene erste Rakke zu gehen.

Punkt 19:45 ertönt das Startsignal, in derselben Minute quert die Topas die Startlinie, die Regatta hat für uns begonnen. Nach dem Start müssen alle Schiffe der Startgruppe Hindeloopen zunächst die Tonne H2-W1 anlaufen, erst danach wird sich das Feld verteilen, weil jeder eine andere Taktik verfolgt.

Es gilt die Startzeit und Startnummern zweier anderer Schiffe zu notieren. Da alle an Bord dem Start entgegenfieberten, bekommt der Bordschreiber 8 verschiedene Startnummern zugerufen, aus denen er in Ruhe auswählen kann. Wer das verpennt, kann übrigens gleich wieder einlaufen, weil es die Disqualifikation nach sich zieht - also Obacht!

Dicht gedrängt steuern die Schiffe auf die erste Tonne zu, jeder versucht, sich die beste Ausgangsposition zu sichern. Als die Tonne erreicht ist, bleibt die befürchtete Massenkarambolage aber aus, alle Teilnehmer halten vorschriftsmäßig ihre Positionen und runden die Tonne ohne sich zu touchieren. Dieses Spiel wird sich im Laufe der nächste 24 Stunden an jeder Tonne wiederholen, da man praktisch nirgends alleine ist. Für die Steuerleute wird noch erschwerend hinzukommen, dass die

Schiffe die Tonnen aus ganz verschiedenen Richtungen an- und wieder ablaufen können, sodass an den Tonnen Vorsicht geboten ist und sehr sorgfältig Ausguck gehalten werden muss.

Die Topas hat die Tonne H2-W1 schließlich ordnungsgemäß an Backbord gerundet und macht sich auf die erste längere Etappe. Start und erste Tonne sind in die „Verklaring“ eingetragen, nach der Aufregung des Startes kehrt etwas Ruhe ein. Tonne Sport A direkt am Abschlussdeich des IJsselmeers ist als nächstes Ziel ausgewählt und der Kurs abgesetzt. Das Feld der Startgruppe lichtet sich, dafür kann man hoch im Nordosten schon die ersten Boote erkennen, die von der Tonne VF 7 kommend Kurs Südwest gesetzt haben.

Was man neben einem Boot vor allem zum Segeln braucht, ist bekanntlich Wind und deshalb werden die Wettervorhersagen noch sorgfältiger als sonst beobachtet. Im Lauf des Freitags haben sich die Vorhersagen für das Wochenende stabilisiert: Wind aus Nordwest mit Stärke 3-4, im Laufe der Nacht und des Samstags über Nord auf Nordost drehend und erst Samstagnachmittag auf 5 und darüber steigend. Entsprechend wird die grobe Taktik festgelegt. Zuerst werden Schläge in West-Ost Richtung später dann in Nord-Süd-Richtung gefahren, um schließlich den Raum Medemblik anzusteuern. Wichtig ist vor allem, sich im Zielgebiet vor Medemblik genügend Rakken als Optionen offen zu halten, da jede Rakke bekanntlich höchstens zweimal befahren werden darf und man immer mit Winddrehern rechnen muss, die die schönste Strategie über den Haufen werfen können.

Dieses Jahr wird sich der Wind aber geradezu vorbildlich an die Vorhersagen halten. Er dreht im Laufe der 24 Stunden wie vorhergesagt und weht schön gleichmäßig ohne Böen oder Flauten. Dazu gesellt sich ein azurblauer Himmel, der später in eine sternklare Nacht übergehen wird. Erst am Samstag, kurz vor dem Ziel werden die Bedingungen im Vorfeld eines heraufziehenden Gewitters deutlich rauer.



© Jost v. Lyncker

Jetzt aber gleitet die Topas in den Sonnenuntergang und überholt dabei gleich mal eine Reihe von Konkurrenten.

Diese sind mit vollkommen unterschiedlichem Material unterwegs. Man sieht Yachten und Boote aller Größen und Altersklassen. Einige Folkeboote und betagte Kielyachten sind ebenso dabei wie Jollen- oder Kleinkreuzer oder supermoderne Regattageschosse aus Vollkarbon. Angesichts der zum Teil sehr beengten Verhältnisse auf den Booten und der bevorstehenden 24 Stunden nötigt das wirklich Respekt ab.

Die Topas hat inzwischen ihre erste Rakke abgesegelt, nach der Wende um die Tonne Sport A kommt auf dem nun anliegenden Raumschotskurs erstmals der Gennacker zum Einsatz. Das Manövertraining am Vormittag galt vor allem diesem Riesending, das dabei gleich mal für einen heftigen Sonnenschuss gesorgt hatte. Jetzt aber klappt das Setzen einwandfrei und die Geschwindigkeit steigt auf weit über 6 Knoten. So kann es weitergehen.



Derweil versinkt die Sonne in einem Farbenrausch, wie er in der Karibik nicht schöner sein könnte.

© Jost v. Lyncker

Langsam kommen die Dreifarbenlichter der anderen Teilnehmer zum Vorschein und die Herausforderung ist nun, nicht nur die richtige Tonne anhand ihrer Kennung ausfindig zu machen, sondern auch abzuschätzen, was die anderen Teilnehmer eigentlich so treiben. Und das ist zum Teil recht bemerkenswert:

Ein großer Katamaran wendet schon eine halbe Meile vor der Tonne, wohl um Zeit zu sparen, andernorts flackert das Licht im Masttop und geht kurz vor der Tonne ganz aus, bei einem Dritten ist das grüne Licht der Dreifarbenlaterne so ausgebleicht, dass es weiß erscheint; ein anderer fährt mit Dampferlicht statt Dreifarbenlaterne und einer führt ein Licht, bei dem durch den Wellengang mal rot und mal grün zu sehen ist – auf Parallelkurs zu unserem Boot, wohlgemerkt.



Dazu noch Kurs halten, die nächste Rakke planen, Kurs berechnen usw. – die Regatta hält die Mannschaft ganz schön in Atem.

© Jost v. Lyncker

Mit fortschreitender Dunkelheit macht sich Müdigkeit breit. Vor dem Start wurde zwar ein Wachplan festgelegt, der wird aber nicht allzu genau eingehalten. Skipper und Vize-Skipper wechseln sich zwar wie geplant ab, der Rest der Mannschaft legt sich aber nach Bedarf hin, wobei jedoch immer 3 Mann wie vereinbart auf Wache sind.

An Schlaf ist aber kaum zu denken. Im Vorschiff ist es so laut, dass sich selbst der Skipper irgendwann in eine Achterkoje verzieht - Rauschefahrt in ihrer ureigensten Bedeutung. Achtern knarren und knallen die Winschen und Schoten bei jedem Manöver. Dazu die Gespräche der Mannschaft, die Geräusche von Funk, AIS und Plotter und dann noch die Lage des Schiffs. Fährt das Schiff auf einem Bug, liegt es sich ganz gut, wenn auch nicht in der Koje, sondern auf der Bordwand. Geht das Schiff auf den anderen Bug, rollt der müde Seemann gegen das Schott zum Motorraum oder muss sich abstützen - 5-Sterne-Komfort geht definitiv anders. Irgendwann siegt trotzdem die Müdigkeit und Schlaf stellt sich ein.

Währenddessen zieht die Topas unter einem sternklaren Himmel ihre Bahn. Ein prachtvoller Mondaufgang in der 2 Nachthälfte sorgt für zauberhafte Stimmung und ab 04:30 Uhr wird das Schwarz langsam zu Blau. Im Osten zeigt sich mit fahler Morgenröte der nahende Tag.

Seite 5 von 8

Der 2. Tag

Nach einem opulenten Frühstück von Skippers Hand schaut die Crew gestärkt auf die Herausforderungen des Tages. Noch 12 Stunden Kurse planen, Ausschau halten, Steuern, Segelmanöver, Bordbuch führen, Wetter abhören usw.

Je näher das Ende der Regatta rückt, desto dichter wird der Verkehr. Da es nur einen Zielhafen gibt, müssen alle Schiffe ihre letzten Schläge auf denselben Rakken fahren, um rechtzeitig die WV 19 als letzte Tonne zu runden und die finalen 8 sm zum Ziel anzugehen.

Zusammen mit den immer rauer werdenden Bedingungen ist das spannend. An manchen Tonnen laufen bis zu 6 Rakken zusammen, die in beide Richtungen befahren werden können; macht also 12 Möglichkeiten, wie ein Schiff die Tonne an- und wieder ablaufen kann. Entsprechend sorgfältig ist Ausguck zu halten, um eventuelle Kollisionsgegner rechtzeitig auszumachen. Erschwerend kommt hinzu, dass Yachten, die zu spät zu kommen drohen, unter Vollzeug und ohne Rücksicht auf Verluste durch das Feld brettern, zum Teil immer hart am Sonnenschuss entlang.



© Jost v. Lyncker

Christoph packt das Regattafieber und er macht sich auf die Jagd nach so einem Raser.

Erst als die immer heftiger werdenden Böen aus der nahenden Gewitterfront das erste Reff erzwingen, gibt er klein bei. Der Lohn der Mühen: Über 8 kn Geschwindigkeit, der Spitzenwert der ganzen 24 Stunden.



© Jost v. Lyncker

Kleinere Boote stampfen bei den nun herrschenden Bedingungen schon ziemlich heftig im unangenehmen Ijsselmeer-Hack und noch immer strömen mehr und mehr Boote aus allen Himmelsrichtungen zusammen.



© Jost v. Lyncker

Kurz vor dem Ziel hat der Skipper das Ruder übernommen und wird es bis zum Festmachen nicht mehr abgeben. An der WV 19 kreuzen wir die Kiellinie der aus dem Markermeer heranströmenden Boote, eine letzte Halse um die Tonne und inmitten der Armada von Segelyachten geht es zur Ziellinie.

19:24 Uhr, also nach nicht ganz 24 Stunden kreuzen wir die Ziellinie und holen die Segel ein. Jetzt wird es erst richtig eng. Medembliks Hafeneinfahrt bietet maximal für 3 Boote gleichzeitig Platz und über 500 Boote müssen durch dieses Nadelöhr. Entlang des Hafenanals stehen hunderte Zuschauer, um Freunde oder Bekannte anzufeuern oder einfach das Spektakel zu genießen.



© Jost v. Lyncker

Die Boote stauen sich, es geht weder vor noch zurück und doch meinen immer noch einige, sich hier nach vorne drängeln zu müssen. Wer Glück hat und am Rande des Fahrwasser läuft, bekommt von den Zuschauern Getränken oder Häppchen an Bord gereicht, so dicht fahren die Boote an den Kais entlang.

Alle Fender draußen, einen Mann am Lauffender steuert der durch 6 Teilnahmen gestählte Skipper sein Schiff in aller Seelenruhe durch das Chaos.



© Jost v. Lyncker

Wie durch ein Wunder gelingt es schließlich dem Hafenmeister und seiner Crew, alle Boote auf die Becken zu verteilen, auch wenn die Schiffe am Ende in 6er-Päckchen liegen werden.

Und dann beginnt die 3. Halbzeit. Die Straßen und Piers der Stadt platzen aus allen Nähten, überall spielt Musik und die Segler und andere Besucher machen die Nacht zum Tag. Mit einem Ergebnis ist noch nicht zu rechnen, also wird heftig gefeiert.

Schließlich zurück an Bord geht es in die Koje. Wie ausgeknipst schläft die Crew trotz des Lärmpegels bis weit in den nächsten Morgen durch, die lange Nacht fordert ihren Tribut. Sonntagvormittag geht es dann bei Totenflaute und Dunst mit Sichtweiten von ca. 1 sm unter Motor nach Workum zurück.

Und das Ergebnis?



© Vereniging van Kustzeilers

In 24 Stunden sind wird 143 sm gesegelt, von denen 139,46 also 97,5% in die Wertung eingegangen sind. Das macht eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 6,2 kn.

it dem „Handicap“ der Elan 36 verrechnet, ergibt sich hieraus eine „Prestatie“ von und somit der (virtuelle) 144. Platz unter 420 Teilnehmern an der Tocht. Oder anders ausgedrückt: Um erster der Tocht zu werden, hätten wir noch 43 sm weiter segeln müssen.

Nur zum Vergleich: Eine mit uns gestartete 50er Beneteau ist knapp 130 sm gesegelt, hätte aber noch 98 sm mehr segeln müssen, um Erster der Tocht zu werden.

Weil wir einige Minuten zu früh eingelaufen sind, haben wir natürlich ein paar Meilen verschenkt - angesichts der rauher werdenden Bedingungen und der Gefahr, bei Zuspätkommen die mehr gesegelten Meilen plus einige Strafmeilen zusätzlich wieder abgezogen zu bekommen, haben wir aber darauf verzichtet.

Und sonst?

Anstrengend wars. Der wenige Schlaf und die Anspannung forderten ihren Tribut. Aber es hat Spaß gemacht, es war hochspannend und in den 24 Stunden lernt man mehr übers Segeln, als auf einem wochenlangen Urlaubstörn - vor allem mit so einem großartigen Skipper und so einer tollen Crew. Sonnenuntergang, Sternenhimmel und Morgenröte haben für Seefahrtromantik gesorgt und wunderbare Eindrücke hinterlassen.

Jedem, der Segeln in konzentrierter Form erleben möchte, sei daher die Teilnahme am 24 uurs race wärmstens ans Herz gelegt. Ich bin, wenn möglich, wieder dabei. Vielleicht finden sich ja genügend Mitstreiter, um die Fahnen des SCRS e. V. bei der 53. Auflage hochzuhalten?

Jost v. Lyncker

Anlage 1 Ausrüstung von TOPAS (Auszug)

- Rettungsmittel am Heck: Schwimmkragen, lange Markierungsboje mit Licht, Lifesling
- 6 automatische Rettungswesten mit Lifeline, davon 4 mit SOLAS Licht
- Flachbänder als Strecktau vom Heck zum Bug
- Rettungsinsel für 6 Personen (nächste Wartung 4/2018)
- 6 Signalraketen, 4 Handfakeln rot, 4 Rauchsignale
- DSC Funkanlage mit Außen Bedienung und AIS Empfänger, vernetzt mit Plotter Raymarine A70D
- Rundfunkempfänger
- NASA 147 Wetterempfänger (DWD), Barometer
- Radar Anlage
- Lichter nach KVR plus Dreifarbenlaterne
- Log, Log, Windmesser, Kompass (Mag. und Fluxgate), Autopilot
- Scheinwerfer und viele Taschen- / Kopflampen
- Die übliche Ausrüstung wie 2 Anker, Notpinne, Bordapotheke, 2 Feuerlöscher, Löschdecke, Lenzpumpen, Werkzeug, Ersatzteile und vieles mehr.

Segel:

- Durchgelattetes Großsegel mit drei Reffreihen.
- Genua II und III
- Coversail 12 m²
- Asym. Spinnaker (Gennaker)

Laudatio „24 Uurs Race“ 2016

Anno Klant – Ijsselmeer

Überaus sportlichen Anspruch signalisiert **Anno Klants** Teilnahme am traditionellen „24 Uurs Race“ der niederländischen Küstensegler. Durch Nacht und Tag führte er TOPAS, seine Elan 36, gemeinsam mit **Klaus Fretwurst, Jürgen Edelburg, Christoph Wadenpohl** und **Jost von Lyncker** von Hindeloopen über 143 intensiv Wettfahrt-geregelte und bis in den Zieleinlauf Medemblik atmosphärisch spannungsgeladene Meilen auf eine respektable Platzierung im ersten Drittel des über 400 Schiffe umfassenden Teilnehmerfeldes.

Taktik und richtige Einschätzung des Leistungspotenzials von Schiff und Crew unter meteorologisch wie auch mit jedem Wechsel der optional vorgegebenen Streckenabschnitte sich ändernden Windbedingungen forderten flüssige Segelmanöver und Non-Stop-Konzentration an Ruder, Schot, Seekarte und Funk. - Anstrengend, kräftezehrend. –

Umsichtige Vorbereitung und perfekt eingeübtes Rollenverständnis erst ermöglichten den seesportlichen Erfolg und die gemeinsam empfundene Freude über das Geleistete.

Wir, sein Verein, teilen diese Freude. Dank und Anerkennung gilt Anno mit seiner Crew für diese „performance“ unter dem Stander des **SCRS**.

Unter Berücksichtigung des Ijsselmeer-beschränkten Routenverlaufs betrachtet die Jury die reviermäßig geforderte Voraussetzung als erfüllt für die Verleihung unseres ...

„BINNEN – Wanderpreises 2016“.- Herzlichen Glückwunsch!