Kaum zu bändigen. Schon kurz nach dem Start der Klasse bis 35 Fuß fauchten Böen mit über 30 Knoten durch den Svendborgsund. Und das sollte erst der Auftakt sein – es kam noch weit heftiger

SOLO MIT 45 KNOTEN

Im verflixten siebten Jahr erlebte das größte Einhandrennen der Welt seinen ersten echten **HÄRTETEST.** *Eine Kaltfront mit stürmischen Böen beutelte die Skipper schwer, sorgte schon am Start für Havarien und Dutzende von Aufgaben. Die Begeisterung fürs Silverrudder aber scheint ungebrochen*

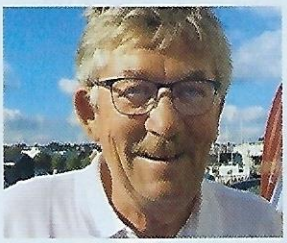
FOTO: YACHT/S. JÜRGENSEN

Trotzte den Elementen: Harald Müller auf seiner Platu 25 wurde Zweiter

Patrik Heinrichs gehört nicht zu den schreckhaften Seglern. Aber als er am Samstagmorgen erwacht, ist ihm dennoch ein wenig mulmig. Der Eigner der „Jynx", der an diesem Tag über sich hinauswachsen wird, lädt als Erstes den aktuellen Wetterbericht für die Region um Fünen auf sein Smartphone. „Von meinen längeren Einhand-Törns wusste ich: Bis 28 Knoten Wind geht das."

Der 51-jährige Ingenieur ist zum dritten Mal am Start in Svendborg. Seine in Schweden konstruierte T-24 misst keine acht Meter in der Länge und zählt zur Kategorie Sportboot, ein Renner zum Austoben für ein paar Stunden. Am Steven ragt ein verjüngter Kohlefaser-Bugspriet aus dem Rumpf, sogar die Kielfinne ist aus Carbon. Die Briten nennen so etwas zutreffend „Pocket Rocket".

Im Juni hat Heinrichs damit den Senatspreis der Kieler Woche gewonnen. In den Vorjahren war er schon Zweiter und Vierter seiner Klasse beim Silverrudder. Diesmal will er nicht nur Erster werden, er will den Streckenrekord; denn nur, wer Bestzeit segelt, bekommt das begehrte Holzbrett mit dem Halbmodell eines Ruders, das die Rekordhalter entgegennehmen dürfen. „Ich habe zehn Monate auf diesen Termin hingefiebert", sagt Heinrichs.



»Wir bedauern sehr, dass Boote beschädigt wurden. Das muss künftig vermieden werden«

Ole Ingemann Nielsen

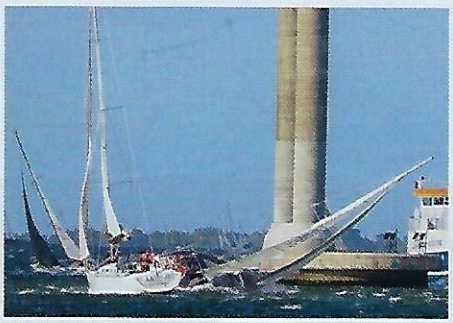
Es gibt da nur ein Problem: Die Windvorhersage liegt über seinem Limit. Egal, welchen Wetterdienst man an diesem Wochenende zu Rate zieht: 30 Knoten Mittelwind sind es mindestens, die am Mittag aus West wehen sollen. Wer tiefer in die Synopsen einsteigt, weiß, dass es weit turbulenter werden kann.

Doch Patrik Heinrichs will segeln. Und so blendet er aus, was Mette Hundahl vom Dänischen Meteorologischen Institut am Vorabend bei der Steuermannsbesprechung auf die Leinwand projiziert hatte: „Gale Warning", war da zu lesen, „Sturmwarnung". Tief „Knud" werde in Böen bis zu 40 Knoten bringen, weit mehr, als die „Jynx" vertragen kann.

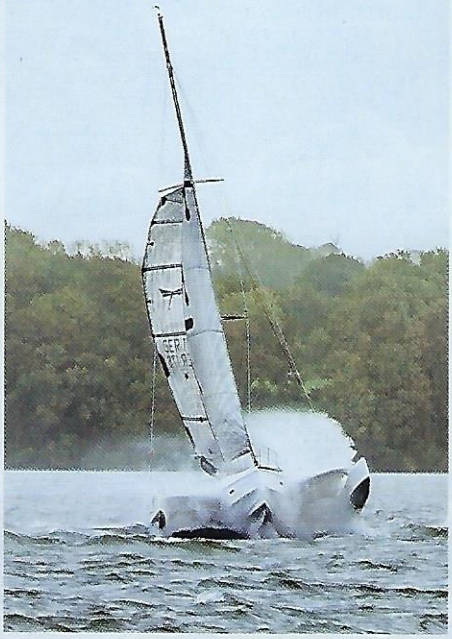
Es ist auch für alle anderen Soloskipper eine beunruhigende Prognose. Ursprünglich hatten sich 450 um einen Startplatz beworben, so viele wie noch nie. Das war vorigen Herbst, kurz nach dem windärmsten Silverrudder aller Zeiten. Jetzt aber sind viele gar nicht erst angereist. Die Aussicht auf ein von Kaltfronten durchwehtes Wochenende hält gut die Hälfte der gemeldeten Segler von vornherein von dem Abenteuer ab.

Der Stadthafen in Svendborg wirkt deshalb wie vor drei, vier Jahren, als die sprunghaft wachsende

AUFGELAUFEN
Der Ungar György Juhász strandete mit seiner supersportlichen Flaar 26 noch vor der Brückenpassage bei Svendborg



QUERGESCHLAGEN
Karsten Isager bekam seine Comfortina 38 kaum unter Kontrolle. Er war zuvor schon mit dem Boot von Jens Nickel kollidiert



NASSGEMACHT
Schwer gebeutelt, aber nicht zu stoppen: der siegreiche Dragonfly 28 von Henrik Bøje Hansen kurz vorm Abheben

AUFGEBRUMMT
Torsten Hübner rammte den Bug seiner Luffe 43 in die Mole des Hafens von Vindeby und brauchte fremde Hilfe

ABGESCHLEPPT
Für Ralf Scheurer aus Heiligenhafen endete die Silverrudder-Premiere mit seiner HR 41 im Schlick südwestlich des Rundhafens

FOTOS: YACHT/S. JÜRGENSEN (3, L. O., R. O. L., R. U. R.), S. STIDSHOLT NIELSEN/FAA.DK (2, R. U. L., R. O. R.), M. GROTH/MIKKELGROTH.COM (R. M.), T. POKORNY (L. U.)

Wettfahrt noch nicht ihren jetzigen Kultstatus erlangt hatte. „Und", geht die Frage an den Stegen seit Tagen, „was machst du?" Es ist eine Art der Selbstvergewisserung. Soll man wirklich einhand in einen Sturm starten? Kann man 134 Seemeilen unter solchen Voraussetzungen sicher segeln, allein, auf einem Inselkurs mit tückischen Flachs und Tidenstrom, mehr als die Hälfte davon auf Legerwall, oft nur ein paar Kabellängen entfernt von der Küste Fünens?

Um den Teilnehmern das Schlimmste zu ersparen, hatte die Wettfahrtleitung am Donnerstagabend eine Startverschiebung verkündet, die erste seit Bestehen der Regatta. Denn für Freitag waren im Kattegat Böen bis Windstärke 10 angesagt. Unsegelbar. Unverantwortbar.

Als Philip Cossen vom Svendborg Amatør Sejlklub die Zwangspause bekanntgibt, brandet Applaus in der Veranstaltungshalle gleich neben dem Schifffahrtsmuseum auf. Vielen, wenn nicht allen Skippern fällt ein Stein vom Herzen.

Den ganzen Freitag über windet es dann auch respekteinflößend. Selbst im so geschützten Hafen heulen die Masten. Etliche Yachten werden an andere Positionen verholt, damit sich ihre Riggs beim Krängen nicht verfangen. Wo tags zuvor noch Spätsommerwetter und heitere Vorfreude geherrscht

450
Starter hatten sich fürs Silverrudder 2018 registriert, 418 meldeten am Ende tatsächlich

139
Skipper gingen nach der sturmbedingten Verschiebung auf Freitag an den Start

53
Boote kamen in die Wertung, zwei weitere erreichten das Ziel erst nach dem Zeitlimit

hatten, sind Witterung und Stimmung merklich abgekühlt. Schwere Schauerböen gehen nieder, gefolgt von spektakulären Regenbögen. Wer Landleinen ausgebracht hat, muss sie wiederholt fieren, so stark sinkt der Wasserspiegel.

Seescape-Chef Andraz Mihelin, der mit drei Mitarbeitern angereist ist, um die Eigner seiner Boote fachlich und medial zu begleiten, macht sich ernste Sorgen. Er berät sich mehr als eine Stunde lang mit Jure Jerman, dem Wetterrouter von Class-40-Weltmeister Phil Sharp, der seinerseits fürs Silverrudder gemeldet hat. Er hat kein gutes Gefühl. Schließlich fährt er mit einem starken Motorboot in den Svendborgsund hinaus, gegen gut 40 Knoten Wind und harte Seen, um sich ein eigenes Bild von den Bedingungen zu machen. Weit kommt er nicht, es ist einfach zu wild. Wind gegen Strom verwandelt die Ostsee in eine mörderischen Buckelpiste.

Danach versammelt der ehemalige Mini-Transat-Profi seine Crews um sich, noch vor der abschließenden Steuermannsbesprechung, und spricht eine eindringliche Warnung aus: „Das wird wirklich gefährlich!", sagt Mihelin. Kleinere Yachten könnten im Kattegat in den gut 2,5 Meter hohen brechenden Wellen durchkentern. Schon der Auf- →

Wind gegen Strom. Ausgangs des Svendborgsunds brodelte die Ostsee – und brachte auch große Yachten an ihr Limit

takt im Kleinen Belt werde für die Segler „extrem anspruchsvoll".

Silverrudder-Sprecher Philip Cossen klingt bei seinem Briefing am Freitagabend nicht ganz so eindringlich; aber auch er lässt keinen Zweifel aufkommen, dass es ungemütlich werden wird. Er mahnt die Teilnehmer, die es dennoch versuchen wollen, sich beim Start Raum zu geben, erinnert an den „sehr stark setzenden Strom unter der Brücke", gleich hinter der Linie. „Segelt schnell, aber segelt sicher!", sagt er ganz zum Schluss.

Spätestens da ist klar, dass das Rennen eine Grenzerfahrung werden wird. Erinnerungen an 2015 kommen auf, als es schon einmal ordentlich wehte und zwei Boote bereits am Start havarierten. Eine J/80 landete mit ausgerauschtem Gennaker auf dem Flach vor der Hafeneinfahrt, ein Dragonfly-Trimaran kenterte nur wenige Seemeilen später bei Thurø. Aber da waren es kaum mehr als 30 Knoten in Böen, und der Start erfolgte mit Wind von achtern.

Diesmal geht es im Uhrzeigersinn um Fünen, gegen die Kaltfront. Zwar setzt die Tide gurgelnd wie ein Gebirgsbach mit drei bis vier Knoten Strom nach Südwest, in Kursrichtung. Doch die Teilnehmer erwartet vom Start weg eine harte Kreuz – durch die Svendborgsundbrücke hindurch, deren größte Stützweite nur einige Schiffslängen beträgt.

»Das war schon was anderes als die Flaute im vorigen Jahr. Ging heftig zur Sache!«

Peter Wrede, Hanse 470

Von den einst 450 Skippern, die ursprünglich dabei sein wollten, sind nur noch 139 geblieben, die nach der Startverschiebung erneut gemeldet haben. Ihre GPS-Tracker sind aktiviert. Was tun jetzt? Rausgehen oder im Hafen bleiben? Bruch riskieren oder Vernunft walten lassen? Es ist ein veritables Dilemma.

Gut zwei Dutzend Soloskipper haben, obwohl teils von weit her nach Svendborg angereist, von vornherein die Segel gestrichen. Darunter sind einige der Topleute wie DSV-Kaderseglerin Susann Beucke, die ihrem ersten Einhandrennen entgegengefiebert hatte, Segelbundesliga-Crack Tobias Schadewaldt und Hochsee-Profi Phil Sharp. Andere entscheiden sich noch im Morgengrauen gegen eine Teilnahme. Nicht aber Patrik Heinrichs.

Der Eigner der „Jynx" startet in der Klasse „Mini" bis 25 Fuß. Und er kommt gut weg. Um möglichem Chaos vor und unter der Brücke zu entgehen, hat er sich an der Linie eine Position weit in Luv gesucht, um die Betonpfeiler und die davorliegenden Abweiser mit nur einer Wende passieren zu können. Seine Taktik geht auf. Er ist schon fast durch, als er über Stag geht – und segelt als Erster unbedrängt von dem Pulk hinter ihm. Dass Boote auf

Grund laufen, Schoten unklar kommen, dass einige Skipper schon vor der Brücke umkehren, bemerkt er gar nicht – er hat bei 25 Knoten Wind und gut einem Meter Welle genug mit sich zu tun.

Denn die Bedingungen werden rasch härter und der Kampf um Platz eins ebenso. Am Ausgang des Svendborgsunds, nach einer Handvoll Wenden, wird die See ruppiger, der Wind stärker. Zwei Boote segeln fast gleichauf, ein Däne, der später aufgeben wird, und Routinier Harald Müller auf seiner Platu 25 „Honk".

Mit ihm hatte Heinrichs schon auf der Nordseewoche übers Silverrudder geklönt und darüber, dass ein neuer Rekord fällig sei. Jetzt treiben sie sich gegenseitig. Der „Jynx"-Skipper begeht dabei den ersten Fehler. Weil er sich schon kurz nach dem Start im ersten Manöver das GPS-Gerät vom Instrumententräger am Mast gerissen hat, muss er nach Sicht und nach seiner Erinnerung navigieren. Bei einer Deckungswende passiert es: Heinrichs gerät zu weit auf ein Flach und sitzt fest.

Doch er hat Glück. Zwar dauert es einige quälend lange Minuten, in denen er um seinen Kiel bangt, um das Rennen, um den Rekord. Dann aber kommt er wieder frei – und ist vorgewarnt. Noch immer ohne GPS, weil keine Zeit bleibt, das Ersatzgerät unter Deck hervorzukramen, segelt er von da an etwas konservativer.

Zwei Boote musste er aufgrund seines Missgeschicks passieren lassen, die Platu von Harald Müller und einen dänischen Mini 6.50. Er kämpft sich wenig später wieder auf Platz zwei vor, in den Gurten hängend wie einst in seinen Jollenzeiten oder später im Starboot. Immer wieder muss er das gereffte Groß so weit auffieren, dass es killt – ein Graus eigentlich für den Strömungsexperten. Aber anders geht es nicht.

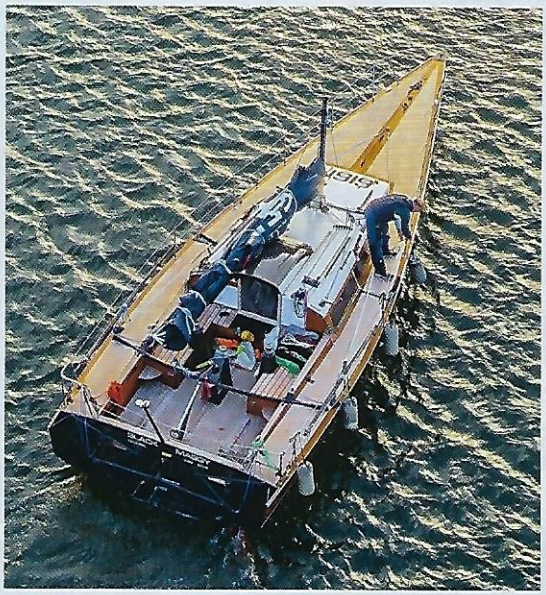
Dann brummt nordöstlich von Avernakø, in Lee voraus liegend, sein Kumpel und Widersacher auf. Und es ist nicht einfach nur ein sanftes Festkommen: Harald Müllers Platu liegt auf Legerwall, so hoch, dass Heinrichs bereits den Kielansatz sehen kann. Über Funk gibt er ein Pan-Pan-Relay an die dänische Marine weiter, die in der Nähe ein Manöver fährt.

Jonas Hallberg hört die Meldung kurz hinter der Brücke. Der Eigner einer JPK 10.10 startet in der Klasse bis 35 Fuß, eine Stunde nach den kleinsten Booten. Er hat Probleme mit seinem Groß, dessen Vorliek im Topp aus der Mastnut rutscht. Und natürlich lässt auch ihn der Starkwind nicht unbeeindruckt. Als ihn das Pan-Pan erreicht, denkt er: „Oh wei – das geht ja gut los!"

Zu diesem Zeitpunkt hat sich bereits ein Dutzend Havarien zugetragen, und es folgen noch –>

MAST AB, LACK AB

Durch Bruch, Rammings und Auflaufen entstanden teils schwere Schäden. Sie gehen in die **HUNDERTTAUSENDE**



KOLLABIERT
Wolfram Heibecks eigens fürs Silverrudder verlängerte „Black Maggy" verlor in einer 45-Knoten-Bö das Kohlefaser-Rigg – just als der Eigner und Erbauer nördlich von Lyø beschlossen hatte, die Wettfahrt wegen des Sturms abzubrechen. Da lag er bereits meilenweit in Führung

PUNKTIERT
Thomas Wehners erst ein Jahr alte Comfortina 46 „On the Rocks" erlitt gleich zwei Crashs – vorn und achtern

VERSCHRAMMT
Rasmus Töbke musste zweimal anderen ausweichen. Erst streifte er deshalb die Brücke, dann lief er auf Grund

ZERFETZT
Dem Schweden Göran Artman zerfetzte im Sturm die Genua seiner X-382 – nur einer von vielen Segelschäden

ZERRIEBEN
Lars Petersen schrammte mit seiner Bavaria 33 wie einige Skipper am Abweiser der Svendborger Brücke vorbei

FOTOS: M. GROTH/MIKKELGROTH.COM (L. O.), YACHT/S. JÜRGENSEN (5), YACHT/J. RIEKER (R. M. R.)

Rikard Roth entging am Start nur knapp einer Kollision. Später setzte er seine XP-44 auf die Steine. Sie konnte erst am Folgetag geborgen werden – mit nur geringen Schäden

viele weitere. Die meisten Schäden entstehen vor oder kurz nach dem Start. Jakob Madsen, der seinen Dragonfly 28 „Lanzelot" vor drei Jahren bereits umgeworfen hatte, kracht vierkant in die Hafenmole von Vindeby, gegenüber von Svendborg. Torsten Hübner stellt seine Luffe 43 an gleicher Stelle ab. Beide kommen nur mit fremder Hilfe frei und werden disqualifiziert.

Jens Nickel, Chef der Segelwerkstatt Stade, erleidet bei seinem ersten Silverrudder Bruch, als ihn der Däne Karsten Isager in voller Fahrt rammt. Auf Deckshöhe klafft ein Loch im Rumpf von Nickels Grand Soleil 40, der Seezaun ist abrasiert, der Bugkorb verbogen. Isagers Comfortina 38 übersteht den Crash fast unbeschadet, schlägt aber unter der Svendborgsundbrücke in einer Bö quer.

Auch Ralf Scheurer beendet seine Silverrudder-Premiere vorzeitig. Er hatte sich auf Starkwind gefreut, weil seine ketschgetakelte Hallberg-Rassy 41 Druck braucht. Doch auf der engen Startkreuz kommt er unter Genua und Besan nicht sauber durch den Wind; er fährt sich im Flachwasser westlich des Rundhafens fest und reißt beim Versuch, sich zu befreien, die Welle aus dem Getriebe.

Als wäre das Wetter nicht schlimm genug, erschwert reger Fährverkehr die ohnehin schon diffizile Situation. Mehrmals komprimiert er die Startfelder zusätzlich und sorgt für dramatische Ausweichaktionen. Einige Teilnehmer unterschätzen aber auch schlicht die enorme Strömung: Mit schlagenden Segeln und kaum Ruderwirkung schmirgeln ihre Boote am Stahlbeton der Brückenpfeiler lang, was tiefe Schäden am Gelcoat wie am Selbstbewusstsein hinterlässt.

53 kn

war die höchste auf See gemessene Windgeschwindigkeit am Samstagmittag

2,5 m

Höhe erreichte der Seegang im südlichen Kattegat, östlich der Halbinsel Æbelø

5 kn

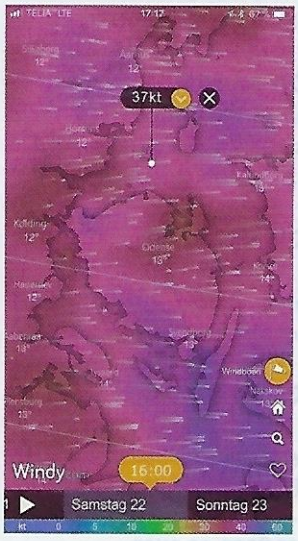
Strom setzte unter den Brücken in Middelfart. Auch hier kam es zu Kollisionen

Während draußen im Kleinen Belt die ersten Schauerböen niedergehen und die Windmesser über 40 Knoten zeigen, treffen im Stadthafen von Svendborg nach und nach die Geprügelten und Versehrten ein. Bald jedes zweite Schiff kommt mit teils schweren Blessuren zurück. Es liegt eine beklommene Stimmung über den Stegen. Das Silverrudder, dieser heiter-sportliche Treff von Gleichgesinnten, verliert in diesen Stunden etwas von seiner einzigartigen Unbeschwertheit.

Früh schon setzt eine Diskussion darüber ein, ob die Organisatoren überhaupt hätten starten lassen sollen oder ob nicht wenigstens eine Verlegung der Linie hinter die Brücke ratsam gewesen wäre. Die Kontroverse hält noch Tage danach an (s. S. 54) und führt bei den Veranstaltern zu einem Umdenken. Silverrudder-Chef Ole Ingemann Nielsen vom ausrichtenden Club hatte Änderungen am For- →

MIT ANSAGE

Die Wetterprognosen waren eindeutig, die Teilnehmer **GEWARNT.** *Viele versuchten dennoch ihr Glück*



SCHLÜSSELSTELLE
Nördlich von Lyø hämmerten die Böen schon mit über 40 Knoten. Die Kreuz gegen die steilen Seen machte viele mürbe, zumal der Wind mitdrehte und zunächst nicht wie erhofft einen tieferen Kurs zuließ

WETTERLAGE
Das Rennen war aus meteorologischer Sicht äußerst interessant, aber auch virulent. Ein Tief über der Nordsee bestimmte über das gesamte Wochenende das Wetter. Es wurde anfangs noch von einem Hoch mit Kern über Zentraleuropa geblockt, das für die Überführung spätsommerliches Traumwetter brachte. Dann aber übernahm die Kaltfront das Regime. Sie zog nordöstlich über Dänemark hinweg und schaufelte dabei polare Kaltluft nach Skandinavien. In den höheren Schichten der Atmosphäre lag die Temperatur nahe dem Gefrierpunkt. Weil die Ostsee noch bis zu 18 Grad warm war, ergab sich daraus ein heftiges Böenpotenzial – zumal sich am südwestlichen Rand der Kaltfront ein sekundäres Tief bildete. Am Freitag, dem ursprünglichen Starttag des Silverrudders, waren im Kattegat bis 50 Knoten aus West vorhergesagt.

STARTVERSCHIEBUNG
Für Samstag sah die Prognose etwas besser aus, weshalb die Wettfahrtleitung erstmals eine Startverschiebung beschloss. Doch wie das Bildschirmfoto oben vom Online-Wetterdienst windy.com zeigt, war noch immer den ganzen Tag über und bis in die Nacht hinein mit stürmischen Böen zu rechnen. Für den Start am Morgen war Südwest 6 bis 7 prognostiziert, ab Mittag Böen bis 8. Tatsächlich wurde es mehr. Einige Teilnehmer registrierten weit über 40 Knoten auf ihren Windmessanzeigen, vereinzelt sogar über 50 Knoten. Nordwestlich von Lyø stand bis zu drei Meter Welle.

TRUGSCHLUSS
Samstagfrüh, als die Skipper ihre Boote vorbereiteten, herrschte im Stadthafen von Svendborg sonniges Wetter. Der Wind wehte nur mit 10 bis 15 Knoten – für viele ein Indiz, dass es womöglich doch nicht so schlimm werden würde. Das freilich erwies sich schon kurz nach dem Auslaufen als krasse Fehleinschätzung. Im Svendborgsund, jenseits der Abdeckung, blies es bereits mit gut 20, später in Böen mit über 35 Knoten. Die Tide setzte mit vier Knoten nach Südwest, also in Wind- und Kursrichtung, sorgte aber für sehr steile See.

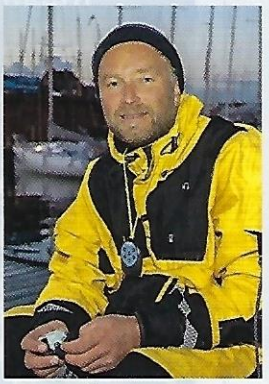
Große Fotogalerie unter www.yacht.de, Webcode #118639

FOTOS: YACHT/S. JÜRGENSEN (L.); X-YACHTS (L. O. KLEIN), SCREENSHOTS: WINDY.COM (R. L.), TRACTRAC (R. R.)

MY SAILING DAYS MASTER CLASS
by Master Yachting
TRAINING IM TRAUMREVIER
Ausbildungstörns SKS Praxis ab Korfu mit Master Yachting im April und Oktober 2019
· Aktuelle Yachten
· Erfahrene Skipper
· Traumhaftes Revier
Alle Infos unter:
www.master-yachting.de/masterclass
NUR NOCH WENIGE PLÄTZE VERFÜGBAR!
Master Yachting
TEL +49 (0)9333 90 440-0
WWW.MASTER-YACHTING.DE

SIEGER-TYPEN
Für die deutschen Soloskipper war das Silverrudder 2018 eines der erfolgreichsten bislang – vier von ihnen holten Klassensiege. Am schwersten hatte es dabei Patrik Heinrichs. Seine T-24 „Jynx" (o.) zählte zu den kleinsten Yachten am Start

RODEO-RITT
Hans Genthe loggte auf seiner Farr 280 „4sale" nur unter Groß und Fock bis zu 15 Knoten



GLÜCKS-SERIE
„Der Gipfel einer total irren Saison" – Jonas Hallberg siegte auf seiner JPK 10.10 „Hinden"

AUFTAKT-ERFOLG
Starteten spät, waren dann aber nicht zu halten: Bernd Petrick und seine JPK 10.80 „Milou"

DIE ERGEBNISSE

KIELBOOTE BIS 25 FUSS
1. Patrik Heinrichs, T-24 „Jynx", GER
2. Harald Müller, Platu 25 „Honk", GER
3. Ulf Dinesen, Maxi 77 „Nanok", DEN

KIELBOOTE BIS 30 FUSS
1. Hans Genthe, Farr 280 „4sale", GER
2. Freddy Ejler Kristensen, Solus Alta „Altanativ", DEN
3. Finn Dordel, X-79 „Xanthippe", GER

KIELBOOTE BIS 35 FUSS
1. Jonas Hallberg, JPK 10.10 „Hinden", GER
2. Erik Jørs, 11 Metre One Design „Petrulla", DEN
3. Matthias Bröker, One-off „Pyleia", GER

KIELBOOTE BIS 40 FUSS
1. Bernd Petrick, JPK 10.80 „Milou", GER
2. Flemming Andreassen, Luffe 37 „Avantgarde", DEN
3. Anders Johansen, Dehler 36 db „Dehlfin", DEN

KIELBOOTE ÜBER 40 FUSS
1. Pål Stiansen, XP-44 „Born to Run", NOR
Neuer Rekord: 19 h 9 m 59 s
2. Stig Wittrup, First 40 „My Way", DEN
3. Peter Wrede, Hanse 470 „Peppermint", GER

MEHRRUMPFBOOTE BIS 25 FUSS
Kein Boot im Ziel

MEHRRUMPFBOOTE ÜBER 25 FUSS
1. Henrik Bøje Hansen, Dragonfly 28 Perf. „Lanzelot", DEN – **Neuer Rekord: 15 h 13 m 28 s**
2. Jens Thuesen, Dragonfly 35 „Skagerrak 3", DEN
3. Herbert Schueler, Dragonfly 920 Extreme „Cayenne", GER

WER ZAHLT FÜR DIE SCHÄDEN?

Für manche Solosegler könnte das Silverrudder im Nachgang zum teuersten Wochenende ihres Lebens werden. Denn selbst wer mit Wegerecht in eine Havarie verwickelt wurde, kann nicht automatisch auf volle Kostenübernahme durch die gegnerische Yachtversicherung hoffen. Das Regattarisiko ist zwar bei fast allen führenden Assekuranzen automatisch eingeschlossen; die Haftpflicht aber deckt Schäden nur bis zum Zeitwert des Bootes. Und auch die Kaskoversicherung kann angesichts der besonderen Umstände wie Starkwind, Strom und Einhand-Betrieb Abstriche bei der Regulierung machen. Statt eigene Schäden zu 100 Prozent zu begleichen, wird mit Hinweis auf grobe Fahrlässigkeit dann womöglich eine Quotierung angesetzt, etwa zu 75 oder 50 Prozent – ein Verfahren, bei dem im Streitfall Gerichte entscheiden müssen. Gegenüber der YACHT mochten sich Versicherungsmakler auf Nachfrage nicht festlegen, ob alle Schäden voll reguliert werden; vergleichbare Fälle wie beim diesjährigen Silverrudder gebe es in der Rechtssprechung noch nicht.

mat zunächst kategorisch abgelehnt. Dann sei es „keine Herausforderung mehr", sagte er noch am Samstag.

Wenig später jedoch kündigte er in einer schriftlichen Stellungnahme an, dass es eine gründliche Überprüfung des Rennens und der Sicherheitsbestimmungen geben werde. „Wir bedauern sehr, dass Boote beschädigt wurden, und wir hatten Glück, dass kein Mensch verletzt worden ist", so Nielsen. Deshalb gelte es, die Erkenntnisse dieser Auflage sorgfältig aufzuarbeiten und Maßnahmen für Verbesserungen zu treffen. Eine derartige Häufung von Schäden wie in diesem Jahr „muss künftig verhindert werden".

Das Silverrudder 2018 ist gleichwohl nicht nur ein Demolition Derby – es ist auch ein Beweis ⇀

dafür, was konsequente Vorbereitung, gute Seemannschaft und unbändiger Wille zu leisten vermögen.

Fast eine Stunde lang kämpft Harald Müller darum, seine Platu 25 wieder freizubekommen. Weil Wind und Welle gegen ihn arbeiten und Aufgeben keine Option ist, springt er ins nur gut hüfthohe Wasser der Ostsee. Er schiebt und zerrt, bis zur Erschöpfung. Schließlich gelingt ihm das schier Unmögliche: Er kriegt sein Boot vom Flach, dreht es auf Amwindkurs und zieht sich ins Cockpit, irgendwie. Am Ende wird er Zweiter in seiner Klasse.

Patrik Heinrichs ist ihm bei dem krassen Bergemanöver weit enteilt. Doch auch er hat noch harte Proben zu bestehen. Bei Helnæs wird er in mehr als 40 Knoten Wind Zeuge, wie der Carbonmast von Wolfram Heibecks „Black Maggy" bricht. Was kommt da noch, fragt er sich – und nimmt in den inzwischen brechenden Seen, von deren Kämmen das Wasser waagrecht fortgetragen wird, die Fock weg: Segeln „im vollen Überlebensmodus".

Nach der Abdeckung bei Middelfart wird Heinrichs nördlich Fünens, im Kattegat, erneut schwer geprüft. Östlich von Æbelø segelt er raumschots unter Groß und kleinem Gennaker, im Surf ständig zwischen zehn und mehr als 16 Knoten schnell, weil er die Chance auf den Rekord wahren will. „Ich hing mit dem Rücken im Heckkorb, um den Bug zu entlasten, habe Pinne und Gennakerschot aus der Hand gefahren", erzählt er. „Verrückt!"

Es steht zu viel Tuch, und er müsste auch längst seinen Kurs kontrollieren, um das Flach bei Fynshoved sicher zu umfahren. Doch wie bei dem irren Ritt das Ruder loslassen, um den Gennaker wegzurollen? Wie navigieren? Er bräuchte zwei Hände mehr an Deck, zumal es sein Pinnenpilot nicht schafft, das Boot auf Kurs zu halten.

Ein paar Mal läuft seine „Jynx" aus dem Ruder, Heinrich kann sich so eben an Deck halten. Beim dritten Mal beschließt er, das wild schlagende, sich langsam auflösende Tuch in instabiler Seitenlage zu bändigen, eine haarsträubende Aktion. Nur unter Groß läuft er danach die Wellen hinunter noch immer gut zwölf Knoten, kann aber „Piet" einhaken, seinen Piloten, und sich ums Navigieren kümmern. Acht Stunden später ist er im Ziel, als Erster seiner Klasse, in der nur drei durchkommen.

„Das ist die großartigste Regatta des Jahres", schwärmt er bei der Siegerehrung. Aber er sagt auch: „Ich hätte eigentlich nicht rausgehen dürfen, das war zu viel." Eine Woche später spürt man noch immer die Ambivalenz seiner Erfahrung: „Man vergisst die bösen Sachen ja so schnell."

JOCHEN RIEKER

REAKTIONEN

Silverrudder-Sprecher Philip Cossen bei der Verkündung der Startverschiebung am Donnerstagnachmittag

Die Entscheidung zu starten hat eine **KONTROVERSE** *ausgelöst.* **ARGUMENTE** *gibt es für beide Optionen*

PRO

Die Veranstalter müssen unterschiedliche Interessen abwägen. Sie müssen alles in ihrer Macht Stehende tun, um die Sicherheit der Teilnehmer zu gewährleisten. Gleichzeitig müssen sie auch dem Wunsch der Skipper entsprechen, die Wettfahrt zu segeln, für die sie gemeldet und bezahlt haben. Mit der Startverschiebung und der bewussten Kurswahl im Uhrzeigersinn haben die Silverrudder-Organisatoren die an sie gestellten Anforderungen verantwortungsbewusst erfüllt. Die Entscheidung zu starten oder im Hafen zu bleiben trifft in jedem Fall der Segler, der auch das alleinige Haftungsrisiko trägt.

KONTRA

Eine Einhandregatta für jedermann wie das Silverrudder erfordert besondere Sensibilität, zumal bei so schwierigen Bedingungen wie in diesem Jahr. Denn es reicht eine kleine Unachtsamkeit, die auch erfahrenen Skippern unterlaufen kann, um Kollisionen oder Bruch zu verursachen. Das Risiko war einfach zu groß, wie die sehr hohe Schadensquote belegt. Zwar haben die Veranstalter bei der Steuermannsbesprechung auf Starkwind und Strom hingewiesen. Sie haben aber weder den Kurs verkürzt noch den Start vor die Brücke verlegt oder kleine, nicht hochseetaugliche Boote von der Teilnahme ausgenommen.

HÄTTE DER VERANSTALTER DAS RENNEN ABSAGEN MÜSSEN?

Diese Frage stellten wir unseren Online-Nutzern. Das Ergebnis ist eindeutig: Für die Mehrzahl, annähernd zwei Drittel der rund 1500 Teilnehmer, liegt die Verantwortung allein bei den Skippern. Nicht einmal ein Viertel sieht auch eine Fürsorgepflicht bei den Veranstaltern, die gleichwohl bereits angekündigt haben, Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit prüfen zu wollen.

Ja, denn er hat eine Fürsorgepflicht den Teilnehmern gegenüber.

23 %

Nein, jeder Teilnehmer startet auf eigene Verantwortung.

63 %

Wenigstens für die kleinen und mittleren Boote wäre ein Startverbot angebracht gewesen.

14 %

1478 Teilnehmer