

22er Binnenjolle European Championship Hungary, 19-23 August, 2017

AM LIMIT !

Balaton-J-jollen-Euro 2017 – Betrachtungen eines Nachzüglers

Wir erreichen Balatonfüred am späten Samstagnachmittag bei strahlend blauem Himmel und einem Wind, der beim ersten Blick aus der Ferne erkennen lässt: da draußen rührt sich was! Herzliche Begrüßung durch unsere Mitstreiter und den Vereinsvorstand des BYC, dem Ausrichter unserer diesjährigen Euro-Pokal Veranstaltung.

Gedanken an einen noch möglichen Probeschlag werden gleich hinfort geweht: Hier wacht die Wasserschutzpolizei über die Chancengleichheit. Entweder segeln alle oder keiner! Unsere Matadore, die es versucht haben, wurden deshalb schnell wieder in den Hafen zurück komplimentiert – nein im Ernst: Segeln mit einer Jolle bei 6er Wind wird hier nicht geduldet. Das Regatta-Büro ist bestens organisiert, man nennt seinen Namen und alles ist gebongt. Ein Hemd als Gastgeschenk hatte man ja erwartet, da in der Anmeldung nach der Größe gefragt wurde, wir wurden aber zusätzlich mit einem schönen großen Badehandtuch, Sonnencreme+Aprè-Lotion ausgestattet. Die kennen offenbar ihr Wetter, haben aber mit den in den nächsten Tagen herrschenden Bedingungen wohl selber nicht gerechnet.

Am nächsten Morgen – nach der offiziellen Begrüßung der überschaubaren acht Mannschaften durch die Führungsriege des Vereins – versichert uns die Wettfahrtleitung, sie habe für uns eine Ausnahme-genehmigung erhalten und wir dürften heute alle aufs Wasser. Frage ans Plenum: Bis zu welchem Wind wollt ihr denn Segeln. Jemand verwechselt unsere qm-Segel-fläche mit der erträglichen Windstärke und ist für 22kn. Das ist mir deutlich zu viel und ich plädiere für 15 kn. Der Wettfahrtleiter nimmt die divergierenden Ansichten mal so zur Kenntnis, erläutert uns den heute zu fahrenden Kurs der Langstrecke, verliert auch noch ein paar Worte über die an den kommenden Tagen zu absolvierenden up n' down Bahnen und entlässt uns mit guten Wünschen für sportlichen Erfolg zum Auslaufen. Da man für uns einen langen Segeltag erwartet, stehen gut gefüllte Obstkörbe und auch Schälchen zum Mitnehmen desselben für uns bereit. Weintrauben in der Hosentasche – das käme einfach nicht so gut an. Während es im Hafen noch säuselt, laufen 8 J-Jollen aus zur Startlinie im unmittelbaren Bereich vor Balatonfüred am Nordufer des sich von NE nach SW erstreckenden Plattensees. Westlich liegt eine Halbinsel, die ca 4 nm in den See hineinragt. Die gilt es komplett zu umfahren – und natürlich auch wieder zurück! Etwas östlich vor der Spitze noch eine Tonne, die mitgenommen werden muß.

Startschuss – kurzer run auf eine Luvtonne, und schon sind die Spinnaker oben und in Rauschefahrt geht es dahin. Die vorherige Hafenbrise ist gehörigem Wind gewichen. Wir fahren keinen Spi, trotzdem fühlt es sich immer wieder wie Gleitfahrt an. Das Feld liegt gut übersichtlich vor uns. Irgendwann muss sich doch mal die Konzentration auf die unsichtbare Tonne hin zeigen! Ja – die westlicheren Boote ziehen jetzt auch gen Osten- Zwischen den Führenden ist eine Tonne auszumachen, die ersten runden und gehen auf Halbwind. Kurz bevor wir die Tonne erreichen sehen wir, wie Monika die Klarspülung ihres Spis mit einem entschiedenen: "Ja da legst di nieder!" beantwortet und sich sanft nach Backbord ablegt. Die Begleitboote sind sofort zur Stelle und leisten den nötigen Beistand. Nach einer halben Stunde Segeln das Total-Aus für diese hoffnungsfrohe, starke Mannschaft – der Baum hat die Kenterrung bedauerlicherweise nicht überlebt. Als kleine Entschädigung erhielt Robert für die liebe-

volle Umsorgung seiner Monika in den vergangenen Jahren (neues Ruder und neues Rigg) den Restaurationspreis zuerkannt. –

Mir ist jetzt schon klar, dass wir höchstens noch den Halbwindkurs unter voller Besegelung fahren können. Bevor wir auf die Gegenan-Strecke gehen, müssen wir im Schatten der Halbinsel anlanden und reffen. Die angepeilte Takelboje vor einer Hafeneinfahrt noch nicht in der Hand, ist schon ein Begleitboot zur Stelle und fragt nach unserem Vorhaben. Wir nehmen gleich mal das zweite Reff und da ich meine Rollfock mit einem ‚non-twist-Vorstak‘ ausgestattet habe auch nur noch die halbe Fock. Das funktioniert zwar theoretisch, aber praktisch haben wir jetzt nur noch wenig Zug im Segel und mit Höhe laufen schaut es ganz schlecht aus. Die kurze Welle läßt den Feuervogel nicht so recht ins fliegen kommen.

Bald kommen uns Fram und Pan II schon wieder entgegen, dicht gefolgt von den jegliches Geschehen festhaltenden Photographen. Die Pans fühlen sich genötigt, die Fotojäger mal aus ihrem Windeinfallsbereich zu bitten – hier vorne zählt ja wirklich jeder Meter! An dritter Stelle liegend rauscht Bri, noch Nichts ahnend, unter Vollzeug ihrem Verderben entgegen. Denn am Ende dieser Vorwindbahn liegt ja wieder das „Kap von Tihany“! Winde beidseits entlang des Kaps verwirbeln sich beim Aufeinandertreffen ziemlich unvorhersehbar – tja, da kann es einen einfach mal auf dem falschen Fuß erwischen und „aus is“. Den davongetragenen blauen Zehennagel könnte man grad noch verkraften – der Verlust eines Pfundes G'räuchertem aus der Heimat, also die beabsichtigte Wegzehrung für einen entbehnungsreichen Tag, der schmerzt da schon wesentlich schwerer.

Auch die anderen drei Boote sind bald durch – wir konnten gerade noch ausmachen, wo die Luv-Boje liegt. Wir kämpfen unverdrossen, sehen jedoch jedes Mal am Ufer, wie wenig uns der Schlag raus an Luv-Raum gebracht hat, aber erstens ist es schön warm, zweitens noch früh am Tag und schließlich muss eine Regatta ja nicht nur ein Spaziergang sein. Also durchhalten – und meine Mädels meutern auch gar nicht. Später geben sie zu, hätte ich angefangen übers Umkehren zu sprechen, sie wären sofort mitgefahren.

Endlich können wir, nach der 101sten Wende kurz unter dem Ufer, wo es immer so viel erträglicher war, die letzte Boje anliegen. Um 13.20 runden wir und haben jetzt eine wohlverdiente Verschnaufpause – wohlwissend, dass es gleich wieder genauso hart weitergeht. Wir runden das Kap mit größtmöglichem Abstand in den unsteten Winden, bis wir wieder auf Amwind-Kurs liegen, die Lee-Tonne der letzten zu absolvierenden Bahn im Visier.

Irgendwo im Nirgendwo liegt die Ziellinie. Von den anderen zunächst keine Spur mehr. Dann erkennen wir aber, als wir uns mal wieder der Halbinsel nähern, in einem geschleppten Schiff „Christel“, die sich in die Obhut eines der ständig anwesenden Begleitboote begeben hat. Sie hatten dasselbe Problem, mit dem wir an und für sich auch permanent kämpfen – später hören wir, dass es allen so ging: Zuviel Wasser im Schiff! Die Welle so kurz und hart und mit jedem Eintauchen des Bugs wieder ein Eimer voll Wasser mehr drin, so dass die Fahrt unkalkulierbar gefährlich wird. Nachdem die Bodenbretter aufschwimmen gehen wir ins Beiliegen und lenzen. Unterm Fahren brauchen wir alles Gewicht oben auf der Kante. Nun kommt der Wettkampfleiter persönlich, um sich nach unserem Befinden zu erkundigen. Wir bekräftigen unseren Kampfgeist und nehmen nach 20min Pumpen den wilden Ritt wieder auf. Das Ufer kommt näher, noch ein langer Schlag in die Abdeckung und jetzt, endlich in ruhigerem Wasser, können wir noch ein gutes Stück voraus, die Ziellinie anliegen. 4Std.37min gefühlter Weise am Limit gesegelt, der Ausdauerpreis ist uns damit sicher!

Wie erging es den vor uns Liegenden? Volker und Bongo haben auf der Rückfahrt auch im Schutze des Ufers gerefft und laufen 5min hintereinander ein. 3h20 – 3h25, wobei Volker eine Boje rechts vom Zielschiff für die Zielmarkierung ansieht, was ihm auf der späteren Hauptversammlung der Klassenvereinigung einstimmig als zu wertendes Ergebnis bestätigt wird.

Sieger wird haarscharf, nach 2h 44min 2sec, Fram vor Pan II – 42 sec später! Dabei hatten die Gebrüder sich mit der Notreparatur einer gebrochenen Wante zu behelfen. Statt dieser spannten sie ein vorsorglich eingeschorenes Reservefall auf die Bordwand und belasteten die wunde Backe entsprechend vorsichtiger. Hut ab vor so viel Voraussicht. Statement Johannes: “Solche längeren Regattaserien werden oft von den Mannschaften gewonnen, die am besten improvisieren können oder sich mit Notreparaturen zu behelfen wissen.“

Am Abend Einladung des BYC zum Galadiner im Club zu Ehren der vor uns gestarteten Bootsklasse. Reichhaltiges Buffet, super Gulasch, gutes Bier und kalte Erdbeersuppe.

Montag, 10Uhr, Start zum „up n’ down“. Wir laufen als letzte aus, heute mit kleiner Fock, als uns Fram schon wieder entgegen kommt und den Hafen anläuft. Was am Vortag beim Abbauen nicht aufgefallen war: das Lümmellager hatte Schaden genommen, muss geschweißt werden. Und hätte es heute ein drittes Rennen gegeben – sie wären wieder am Start gewesen. Also noch mal Hut ab, diesmal vor der super Organisation und Hilfsbereitschaft des gastgebenden Vereines! Innerhalb einer halben Stunde war das zu schweißende Teil repariert zurück an Bord.

Wir kommen gerade so an den Start, rechtzeitig ist anders, die Zeit läuft bereits. Die Boote formieren sich, wir hören ein Signal und starten durch. Hätte diesmal ausnahmsweise richtig gut gepasst – aber Bongo ruft mir nach: Noch eine Minute! Nochmal rum ums Ende der Startlinie und wir sind mal wieder gut dabei hinterher zu segeln. Danke Andreas!

Der Wind liegt immer wieder im 5er Bereich, zusätzlich Böen und Dreher, aber die Welle ist nicht so gemein wie gestern. Insgesamt eine heiße Sache und prompt erwischt es auch schon wieder einen. Volker kann kurz vor dem Zieleinlauf einen Dreher nicht mehr parieren und liegt drin.

Wir verzichten heute auf Vorwind und laufen raumschots bei diesem Wind. Zum Kurswechsel sicherheitshalber eine Q-Wende. Als wir die Ziellinie erreichen sind nur noch Pan und Bongo zu sehen. Und die Anderen? Bongo gibt zu verstehen, dass es ihnen für heute auch genug ist und man beabsichtige, nach dem Start heim in den Hafen zu fahren. Dem schließen wir uns vernünftiger Weise an und überlassen Pan das Feld allein. Die absolvieren das Rennen natürlich mit Bravur als Trainingsfahrt, lassen das Ergebnis aber fairer Weise annullieren. Abends „unser“ Galadiner im Hotel Astoria – ein Etablissement aus Kaisers Zeiten, nur Kaiserin Sissi war heute leider nicht dabei – ansonsten alles nur vom Feinsten.

Dienstag – auf zur letzten Runde!

Der Wind hat entweder etwas nachgelassen oder wir haben uns schon dran gewöhnt, dass die 15 kn doch überschritten werden können. Der Wettfahrtleiter ist wirklich sehr bemüht, es uns allen recht zu machen und fragt, ausgerechnet uns nach der zweiten Wettfahrt, ob eine dritte noch okay sei. Solange alles gut geht fahren wir natürlich mit und auf geht’s zur letzten

Runde. Eben musste sich Christel aus dem Kreis der Mitstreiter verabschieden. Ein vertörnter Spi wurde ihnen zum Verhängnis – also auch heute kein Wetter, welches kleine Fehler verzeihen würde.

Die Zieleinläufe variieren nur wenig, jeder scheint seine Position so mehr oder weniger gepachtet zu haben – bis Bongo im letzten Rennen auf einmal den zweiten Platz belegt. Sapperlot!

Am Nachmittag dann die Siegerehrung mit Danksagungen an all die Beteiligten des Vereins, die uns diese wirklich tolle Regatta ermöglicht haben. Mit Manpower und Booten auf dem Wasser hat man hier ganz sicher nicht gespart! Eigens ein Dotore wurde zu unserer Sicherheit auf's Startschiff verpflichtet. Auch die Versorgung an Land war bestens und für die Ansprechbarkeit eines Verantwortlichen war ständig gesorgt.

Nur sehr bedauerlich, dass unsere Klasse da so schmalbrüstig aufkreuzte. Wir hätten eigentlich mehr zu bieten, das haben wir doch im vergangenen Jahr so schön demonstriert. Mehr als der BYC hier am Plattensee für uns organisiert hat, kann – glaub ich – niemand erwarten. An alle nochmals ein herzliches Dankeschön!

Zum Abschluss noch ein Wort in eigener Sache an alle ungläubigen Verächter abergläubiger Praktiken:

Das ist unser Pik-Fall, als wir am Dienstag nach den Wettfahrten im Hafen anlegen. Poseidon, Gott der Meere, hat die letzten drei Kardelen persönlich angewiesen, ihren Dienst nicht auch noch frühzeitig zu quittieren! Er bekommt von mir weiterhin seinen Schluck Whisky

Bericht von Eginhard Wichelhaus & Crew
J 372 – Feuervogel