

Mit folgendem Resümee meiner diesjährigen Segelsaison hoffe ich, besonders in dieser nun tristen und kalten Jahreszeit, einige aufmerksame Leser für ein paar Minuten zu meinen Erlebnissen mitzunehmen und sogar zu ähnlichen seglerischen Unternehmungen in den nächsten Jahren zu inspirieren.

Da das letzte Jahr im Bezug auf Regattateilnahmen schon ziemlich ergiebig war, wir uns aber weiter entwickeln wollten, entschied ich mich gemeinsam mit meinem Vorschoter, Konstantin Knorr vom Yachtclub Weiden, auch dieses Jahr maßgeblich nochmals auf dem 420er zu segeln, als wir uns im Februar diesen Jahres für eine erste Saisonplanung trafen.

So spät meine letzte Saison Mitte Oktober 2021 mit der Deutschen Meisterschaft der 420er in Warnemünde geendet hat, so früh startete dieses Segeljahr:



Trotz oder gerade wegen meines bevorstehenden Abis ging es in den Osterferien, als letztes Timeout vor den Prüfungen, an die slowenische Küste zum Vortraining für die anschließende Easterregatta vor Izola. Betreut wurden wir wieder einmal von Michael Zonewitz, der uns in diesen Tagen – trotz seines fortgeschrittenen Alters souverän wie immer – quer über die slowenische Adria jagte. Dabei konnten wir uns

besonders im Bootshandling nochmal erheblich verbessern und das Gelernte bei der großen Regatta am Osterwochenende, die übrigens gleichzeitig die Landesmeisterschaft von Österreich und Ungarn war, umsetzen. Ab Samstag bescherten uns die Bora-Ausläufer, gepaart mit dem eher steil abfallenden Relief vor Izola und den hieraus resultierenden Fallwinden, einen action- und adrenalinreichen Segeltag. Dieses absolute Chaos der Naturgewalten schwappte von Minute zu Minute immer weiter auf unser Regattafeld über, sodass mit den teils ruppigen Böen zunehmend die leichteren Crews zu kämpfen hatten. So einen „Riesen“ wie mich am Steuer schreckt erstmal so schnell keine Böe. Dennoch blieben auch wir leider nicht verschont...

50 Meter vor der Ziellinie auf Backbord-Bug hatten wir trotz Wegerecht, vermutlich diesem allgemeinen Chaos geschuldet, eine heftige Kollision. Da durch den Crash sowohl Ober- wie Unterrumpf auf Höhe der *Wantenpüttinge* beschädigt war und wir zudem Wassereintrich im Bugbereich feststellten, war diese Regatta auf seglerischer Ebene schlagartig für uns beendet. Das weitaus ärgerlichere ist aber das sodann folgende menschliche Fehlverhalten:

von opportunistischer Verleumdung bis größter verbaler Aggressivität, das wir seitens der mutmaßlichen Kollisionsgegner erfahren mussten.

Trotz einer umfassenden Protestverhandlung am Ostermorgen und eigener Nachforschungen in der Zeit unmittelbar danach hat sich bis heute leider niemand zu dem Vorfall bekannt oder anderweitig hilfreich geäußert. – Derzeit warten wir nun gespannt auf die Rückmeldung des beauftragten Bootsbauers, inwieweit eine Reparatur möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist.



Doch nach der Regatta ist bekanntlich vor der Regatta!

So ging es mit dem nun dankenswerterweise vom SCRR zur Verfügung gestellten Vereins-420er als Ersatzboot – beinahe schon traditionsgemäß – im Juni wieder an die Förmitzalsperre nach Franken. Dort konnten wir vor allem am zweiten Regattatag bei frischem Segelwind mit bis zu 18kn unser Potential voll ausschöpfen und führten bis zu einem taktischen Patzer das Feld an.

Mitte Juli folgte die letzte Regionalregatta vor der GIDJM am Brückelsee. Auch hier mussten wir mangels Wind zunächst leider den leichteren Crews den Vortritt lassen; nachdem wir den Trimm dann

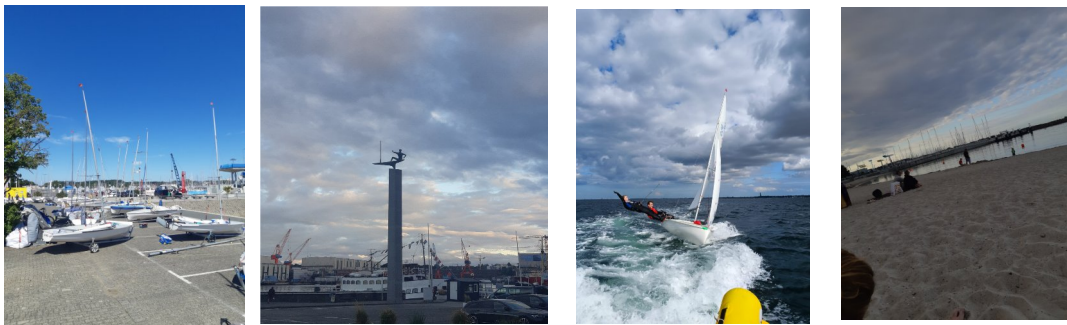
zwischen den Wettfahrten am Wasser nachjustiert hatten, konnten wir zumindest noch ordentlich aufholen. Trotzdem wurde hier das Handicap von schwereren Crews bei mittlerem Wind wieder einmal mehr als deutlich: Die leichteren Crews gehen in der Regel schon vor der Böe ins Trapez und das Schiff nimmt – davon unbehelligt – zügig Fahrt auf. Ich hingegen muss zunächst das Crewgewicht nach Lee verlagern, um nicht übermäßige *Luvkrängung* durch Konstis *Schotten im Trapez* zu bekommen. Bis Konstantin jedoch im Trapez steht, sind die – für unsere Breiten typischen – kurzen, aber ruppigen Böen meist auch schon wieder vorbei...

Nichtsdestotrotz gings nach 4 Tagen letzter materieller und mannschaftlicher Vorbereitung, im Rahmen der zusätzlich absolvierten Jugendsegelwoche des RSB, am 05. August los auf die große Reise für unser Boot – einmal quer durch Deutschland bis nach Kiel.

Dort hatten wir wieder die Ehre uns dem niedersächsischen 420er Team, um Trainerin Nele Willms, anschließen zu dürfen. Diese Truppe junger, motivierter Segler, die wir letztes Jahr auf der Deutschen Meisterschaft in Warnemünde kennenlernen durften, hat uns „die Bayern“ damals sofort ins Herz geschlossen.

Neben dem vielen seglerischen Know-How erfuhren wir auch zum ersten Mal, was es heißt, wirklich 8 Stunden nonstop mit einer Jolle auf See zu sein. Auch Neles unkompliziertes Engagement war bemerkenswert: Mehrmals wechselte sie selbst mit Steuerleuten oder Schotten die Position, um diverse effektivere Manöverabläufe direkt in Action vorzuführen.

Aber zahlreiche besondere Momente entschädigen alle vorherigen Mühen: Einmal verzehrten wir etwa in der kurzen Mittagspause auf See – mit Panoramablick auf den Leuchtturm Kiel und die Kieler Förde – noch halbwegs warme Spaghetti aus der Tupperdose, die wir an diesem Morgen trotz des alltäglichen Frühstückstress noch in der Ferienwohnung zubereitet hatten. Unser Schwertkasten war dabei ein hervorragender Tischersatz!



Wie Jakob und Julius bereits in ihrem Bericht, über ihre Quali zur *GIDJM* der Laser, erwähnten, war die *DM* dieses Jahr gleich doppelt besonders:

Einerseits führt der *DSV* seine internationalen deutschen Jugendmeisterschaften alle vier Jahre klassenübergreifend durch; das bedeutet alle Segler der Jugendklassen sind zur selben Zeit im selben Revier – deswegen die Abkürzung **G-IDJM**.

Ferner war dieses Jahr Kiel der Austragungsort, wo unsere Regatten nur einen kleinen Bestandteil des großen Rahmenprogramms anlässlich des 50jährigen Jubiläums der Olympischen Spiele darstellten.

Es war also neben dem eigentlichen seglerischen Wettbewerb ordentlich was los und wie immer ist es etwas tolles auf solchen Großveranstaltungen alte Gesichter wiederzusehen oder neue Leute kennenzulernen.



Dennoch hatte unsere Nord-Süd-Trainingskooperation mit den Niedersachsen ihren Preis: So mussten wir, die zwangsemigrierten Bayern, bei der großen Eröffnungszeremonie auch für Niederbayern – ähmm -sachsen – mitlaufen...aber wenn, dann machens die Bayern auch richtig :)

Der erste Stresstest vor den Wettfahrten war die Vermessung.

Zwar hatten wir in Warnemünde dazugelernt und waren uns nun ziemlich sicher alle Kriterien erfüllt zu haben; trotzdem zauberten die Vermesser mit ihrem Maßband Schreckgespenster hervor, wie zu kurze/schwimmfähige Schleppleinen, zu stark verschlissene *Lümmelbeschläge*, zu unsichtbare *Messmarken* an Mast/Baumende oder fehlende Plaketten zur

Verifizierung des Rumpfes – um nur einige Albträume während dieser Stunden aufzuzählen. Die einzig wirksame Abhilfe dagegen war nur das freundlichste Feilschen um die begehrte Unterschrift des Technischen Komitees – natürlich nur nach den Regeln der höflichen Rhetorik.

Am nächsten Tag begannen dann die eigentlichen Wettkämpfe. Konkret bedeutete das jeden Tag: Wecker: 0600, Frühstück, Ausrüstung/Brotzeit für den Tag packen, soweit wie möglich schon segelfertig anziehen und dann eine knappe halbe Stunde mit dem Auto quer durch Kiel bis nach Schilksee-Olympiahafen fahren.

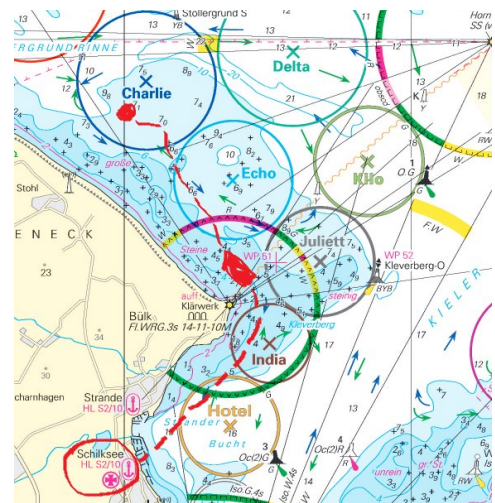
Dort war dann jeden Tag nach dem Aufbauen die obligatorische Trimm-session angesagt. Nach unserem Teammeeting hatten wir mit Glück noch eine kurze Verschnaufpause, bevor *Delta* – die Flagge, die den Teilnehmern erst das Auslaufen erlaubt – unter schallendem Glockenläuten aus unzähligen Lautsprechern des Hafengeländes hochging.

Erst danach hieß es *auschecken* – eine Kieler Spezialität: jeder Steuermann erhält ein Chipband, das er beim Auslaufen/Anlanden an ein Lesegerät halten muss; nur so kann die Wettfahrtleitung kontrollieren, dass jeder wieder zurück ist, oder im Ernstfall sofort eine Suchaktion starten. Nach dem Slippen an einer der vielen – aber für rund 800 Boote zu wenigen – Rampen galt es, im Gewusel vor der Hafeneinfahrt, die eigene Trainingsgruppe wiederzufinden, möglichst schnell die *Leinenverbindung* herzustellen und dann ging es, egal bei welcher Welle, mit etwa 5 kn im Schlepp 45 Minuten von Kiel-Schilksee gen Norden bis zum Leuchtturm Bülk.

Die letzte Etappe von etwa 1,5nm in unser – maximal vom Hafen entferntes – Regattagebiet *Charlie* erfolgte unter Segel; dabei testeten wir stets die Balance aus Höhe am Wind und Geschwindigkeit zu den anderen aus und gingen nochmal alle Manöver durch.

Noch kurz die obligatorische Passage zur Anwesenheitskontrolle am Heck des Startschiffs, welches übrigens als historischer Kuttersegler mitsamt Besanmast auch wirklich mal mit „Schiff“ tituliert werden darf; danach hieß es, die letzten Minuten vor dem Start zu nutzen, um zur Ruhe zu kommen und sich zu fokussieren.

Die Races waren immer ziemlich kurz und knackig; pro Tag hatten wir immer 3 der 14 ausgeschriebenen Wettfahrten abzuarbeiten. Zwar sortierte sich das Feld nach den ersten Rennen schon deutlich, aber dennoch war es toll, das bisherige Theoriewissen über diverse taktische Manöver wirklich mal in der Praxis umsetzen zu können, ohne dass die unvorhersehbaren nordbayerischen Dreher alles zunichte machen.



Hier war das taktische Segeln nun absolut essentiell; besonders am *Spikurs* entschied sich durch die richtige *Gatewahl* nochmal vieles.

Die Wettfahrtleitung ließ es sich nicht nehmen, den Spannungsbogen den ganzen Tag über aufrecht zu halten, beinahe traditionsgemäß wurden ab Tag 1 die beiden letzten Wettfahrten des Tages nach vergeblichen vorherigen Startversuchen immer mit *Blackflag* gestartet. Doch wir hatten Glück, unsere Segelnummer stand nie auf der nostalgisch anmutenden, majestätisch schwarzen Kreidetafel des Startschiffs.

Nach dem letzten Zieleinlauf segelten wir stets die paar Meilen bis zum Hafen zurück. Erst da bot sich wirklich die Gelegenheit die wundervolle Szenerie bei Rückkehr in die Förde und die meist ruhige Ostsee an diesen Tagen zu genießen.

Zurück im Hafen hatte das Einchecken absolute Priorität, denn freiwillig Strafpunkte kassieren will ja niemand. Apropos *penalties*: Um der gewaltigen Horde an Seglern her zu werden, beschränkte sich die Ergebnisliste nicht nur auf die seglerische Leistung, sondern gleichermaßen auf die allgemeine Disziplin. So wurde Vermüllung des Liegeplatzes, fehlende Materialbeschriftung (eindeutig gekennzeichnete Slipwagen) und vor allem Unsportliches Verhalten – auch an Land – rigoros geahndet. Ab dieser Saison zum ersten Mal auch gegenüber Begleitpersonen, Trainern, etc. !

Nach dem *Abriggen* und Klönschnack mit anderen Seglern gings dann oftmals schon nach Hause zur wohlverdienten Dusche und wenn man um halb 8 schon erschöpft, aber zufrieden, im Bett lag, hatte auch niemand etwas einzuwenden.

So lief in etwa ein typischer *GIDJM-Tag* bei uns ab.

Auf dem Heimweg nach Bayern tat sich dann noch ein anderes maritimes Türchen auf:

„Hey Simon, ich wär jetzt noch bis Dienstag in Athen, wie schauts aus?“ , etwa in diesem Wortlaut fragte mich Philipp, ein genauso begeisterter Segler wie ich, den ich seit meinen Anfängen im Opti kenne.

So kam es, dass ich zwei Tage nach meiner Ankunft in der Heimat schon wieder im Flugzeug auf dem Weg zum nächsten Abenteuer war.

39 Tage, 950 Meilen, 2 verrückte junge Segler auf 24 Fuß bester dänischer Bootsbaukurst

Diese Attribute definieren ziemlich gut den unglaublich großen Erfahrungsschatz aus dieser erlebnisreichen Zeit.



Doch kurz zum Hintergrund dieser Reise: Philipp hat sich unmittelbar vor dem ersten Lockdown eine alte *Bandholm 24* gekauft und diese während der Lockdowns, größtenteils in Eigenregie, restauriert. Im Sommer 2021 startete er dann mit seiner TAMATA auf das erste große Abenteuer: Von Izola, über Venedig, den Stiefel Italiens südwärts, dann der Sprung nach Korfu, um den Peloponnes herum, durch die Agäis und schließlich nach Rhodos.

Dieses Jahr stand die Rückführung an und so begleitete ich ihn ab Athen bis zum Auskranen in der Nähe von Bibione. Für mich war es die erste richtige Langstreckenerfahrung; auch wenn wir hauptsächlich den adriatischen Bereich besegelten und wir spätestens alle 3 Tage wieder festen Boden unter den Füßen hatten, ist die Zeit dieser nomadenhaften Lebensart schon jetzt unbezahlbar. Besonders in den ersten Tagen war der Kontrast vom leistungsorientierten Regattasegeln zu diesem, den Elementen völlig unterworfenen, Segeln eine gewaltige Umstellung. Von 50 Knoten Wind, über Wetterleuchten vor Venedig, umhertreibenden Geister-Bojen, dem Besuch von Delphinen, Rochen und Schildkröten, erlebten wir wirklich alles, was zu einem „Abenteuer“ dazugehört.

Wer einmal mehr sehen will als in den typischen Stadtführungen, dem kann ich definitiv – vor allem in Griechenland – den Fußmarsch vom Hafen zur nächsten Tankstelle empfehlen; durch dieses unplanbare Wandern begegnet man unverfälscht allen Facetten mediterranen Lebens – von der grünen Oase inmitten der weißen Häuserwüste über höchst interessierte und hilfsbereite Einheimische oder die „typische“ Taverne, die man sich so mit der Zeit als Gedankenkonstrukt errichtet hat. Der einzige Preis für diese nachhaltigen Eindrücke sind die 22 kg des gefüllten Benzinkanisters, welche einen auf dem Rückweg doch unvermeidlich auf den Boden der Tatsachen zurückholen :)

Ich könnte jetzt noch Unmengen von diesem Törn erzählen, aber das würde vermutlich den allgemeinen Rahmen sprengen. Außerdem sprechen Bilder bekanntlich mehr als tausend Worte, deswegen lasst diese sommerlichen, unkommentierten Impressionen ruhig ein wenig auf Euch wirken.

Denn was bereits einige seglerische Urgesteine vor mir berichteten, kann ich – nur ein bisschen abgewandelt – unterschreiben:

„Eine lange Ozean[See]reise ist der kürzeste Weg zu sich selbst“

Daher lasst auch nächstes Jahr wieder die Windbändchen und die Vereinsstander fleißig tanzen, besonders in fremden Gewässern!!

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'J. R. ...', located at the bottom center of the page.

