

Sorpe 1974

und jetzt den ganzen Scheiß nach Luv !!!

Die Regatta beginnt eine Woche vorher - Boot aus dem Wasser, dann eine Stunde durch die Eifel nach Köln, wo unser Pirat ~~ein~~ bei Alfred auf dem Betriebsgelände steht. Fünf Tage rotiert die Arbeitsmühle, dann Samstag, 9.00 Uhr koppeln wir den Hänger ans Auto. Der Kunststoffpirat (Piratenjargon: "Hostalenschleuder") von Alfred bleibt in Köln stehen. Alfred darf sich laut ärztlicher Anordnung einem Segelboot nicht mehr als 500 m nähern. Am vorigen Samstag hat er beim Rausholen des Schiffes eine halbe Stunde im Wasser gestanden - Angina. So geht's denn allein los.

Es regnet. Autobahn bis Hagen, dann rein ins Sauerland, in jeder Ortschaft Stauungen - Samstag-Vormittags-Verkehr. Einige Baustellen machen uns zu schaffen, mit Boot hinten dran spürt man jedes Schlagloch doppelt. Wir finden den See - sehen können wir nicht viel, es regnet.

Im Wettfahrtbüro zahlen wir ~~das~~ Startgeld und erhalten die Adresse unseres im voraus bestellten Quartiers für die Nacht. Dann stellen wir uns in die Schlänge der Slipwilligen. Es stehen fast 20 Schiffe vor uns, nach kurzer Zeit fast ebensoviele hinter uns. Die Stimmung steigt, Bekannte werden begrüßt, die Sonne bricht sich - kaum glaublich - Bahn. Nach etwa einer Stunde kommt die Slipbahn in Sicht, wir beginnen den Mast zu setzen. Eine Stunde vor dem Start ist das Schiff klar, wir verspeisen die obligatorische Erbsensuppe.

Langsam wird es Zeit, aufs Wasser zu gehen. Es weht ein etwas ruppiger Wind zwischen drei, ~~in~~ in einigen Böen vier. Wir machen ein paar Schläge, der Trimm stimmt. Während wir noch verzweifelt nach Eselsbrücken zur besseren Speicherung des Kurses suchen (DCBGFDCBFBA, Revierkennern haben natürlich ein Schreibutensil an Bord), gehen die ersten Klassen auf die Bahn. Die Piraten sind als letzte dran. Mit dem Startschuß setzt ein leichter Regen ein. Doch zuerst einmal Fehlstart und Zeit für den Einstieg ins Ölzeug. ~~Außerdem~~ ~~späterer~~ erneuter Start, Konfusion, einige starten, andere nicht. Es herrscht Unklarheit über die Segelanweisungen. Auch nach weiteren 5 Minuten ist es noch nicht soweit, wir üben fleißig starten, der Wind läßt nach, der Regen nimmt zu. 15 Minuten nach dem ersten Schuß gehen die Piraten - dies-

mal ordnungsgemäß - über die Linie. Die Kreuz ist ein Anlieger, jedenfalls bis zur ersten Seebiegung. Die Meute teilt sich, eine Gruppe luvt hoch, um nachher den kürzesten Weg zum Faß zu haben, allerdings mit der Gefahr, unter Land zu versauern. Die anderen laufen voll weiter, um im Wind zu bleiben. Wir halten uns in der Mitte, um die Entwicklung abzuwarten. Hinter der Seebiegung wird es flau, eine Kurze Kreuz bis zum Faß im Gewühl mit den anderen Klassen, die hier bereits zum zweiten Mal angeschoben kommen. Irgendwie mogeln wir uns durch, erreichen als erster das Faß und schieben langsam unter Spinnaker ab. Nach kurzer Zeit können wir die Blass einpacken, außer Wasser sammelt sich da nichts mehr drin. Am nächsten Faß erwarten wir die Regattaleitung zur Bahnverkürzung oder zum Abbruch der Wettfahrt. Wir meinen auch bereits im Regenschleier eine Silhouette ausmachen zu können, die sich nach einer Viertelstunde als erfolgreicher Angler erweist. Wir hocken im Gerät, ohne uns zu rühren. Millimeterweise geht es vorwärts. Von Hals, Füßen und Händen breitet sich die Nässe unter dem Ölzeug aus, von unten steigt die Kälte hoch. Nach dem Faß haben wir wenigstens die Beruhigung, daß der Regattakurs mit dem Hafenkurs identisch ist. Die ersten geben auf, unten ihnen unser alter Freund Klaus. Eine Weile schippern wir nebeneinander her, dann "dampft" er unter Paddel ab. Er will die Regattaleitung höflichst fragen, was sie vom Wetter hielte. Nachdem wir alle erdenklichen Lieder in die feuchte Luft gejodelt haben, recken wir die Glieder und machen unserem Unmut mit allerlei Kraftausdrücken Luft. Die Stimmung an Bord wird gereizt, obwohl sich der Abstand zu unseren Verfolgern nicht verändert. Wir umschleichen die nächste Tonne und schwören, nach dem nächsten Faß, das unmittelbar vor den Stegen liegt, Schluß zu machen. Da kommt plötzlich in stolzer, weil rauschender Fahrt ein Boot der Regattaleitung. Na endlich ! Doch unsere Freude ist verfrüht, Man bedeutet uns, daß an Bahnverkürzung nicht zu denken sei, gibt Gas und entschwindet im Regenschleier in Richtung Start und Ziel.

Bald darauf verändert sich unsere Stimmungslage jedoch wieder ins Hoffungsvolle: An der nächsten Tonne erscheint plötzlich die lustige Crew von der Regattaleitung mit der megaphonverstärkten Frage, ob wir gezeitet werden wollten !! Auf unsere erlösten, zustimmenden Äußerungen hin wird uns bedeutet, daß wir nunmehr den Kurs wätere zusegeln hätten, da das entsprechende Placet von allen Teilnehmern eingeholt werden müsse. Dies erscheint uns zwar einsichtig, weniger aber die Tatsache, daß die Befragung am falschen Ende des Feldes begonnen wird. Wir machen daher unseren Schwur vom vorigen Faß wahr und bewegen uns mit Hilfe einer plötzlich aufkommenden Erise auf den Steg zu, die Allgewaltigen unter einer Kanonade von Flüchen zurücklassend. Tatsächlich wurde letztendlich die Wertung an dieser Stelle vorgenommen, niemand wehrte sich gegen das Ende einer solchen Wettfahrt.

Schnell den Kahn dicht und aus den nassen Klamotten. Wir suchen und finden die Pension, wo unser ZIMMER vorbestellt ist. Kurze Zeit darauf sitzen wir wieder in unserem Auto mit allem Gepäck - das Zimmer war nicht mehr frei. Irgendein anderer, freundlicher Mensch hatte sich dort bereits eingeschlichen. Nach einer Stunde, in der wir alle erreichbaren Gasthöfe einschließlich eines Nachbardorfes ("Da ist immer etwas frei.") abgeklappert haben, sitzen wir - immer noch in feuchten PLÜnnen - wieder im Regattabüro. Es ist 20 Uhr. Wir schildern die Situation, man verspricht uns Hilfe. Christine genehmigt sich einen Saft mit Kognak, ich schlürfe einen Grog. Nach einer Weile wird uns ein Einbettzimmer im viertnächsten Dorf nur 15 km entfernt offeriert. Wir nehmen dankbar an, da es uns mit 28 DM (incl. Frühstück, aber nur für eine Person) ausgesprochen preiswert dünkt. Irgendwann erlahmt schließlich jeder Widerstand. Das Zimmer ist denn auch über jeden Zweifel erhaben, mit Telefon, Dusche (ein Gerät, das unter geschütztem Dach Regen produziert) sowie Heizung ausgestattet. Diese drehe sich sofort auf "volle Pulle". Bald dampft die Hütte, überall hängen PLÜnnen. Jetzt nur noch kurz etwas essen und dann ins Bett. Die Berabgedung mit den anderen "Piraten" ist Clubhaus ist uns ganze 15 km und drei

Dörfer zu weit. So schleppen wir uns denn in den Gastraum. Nach gut einer Stunde reicht man (etwas zu fette) Bratkartoffel. Diese Belastung erweist sich für unseren Magen als reichlich groß. Seit 10 Stunden nichts mehr in den Bauch bekommen als feuchtnasse Luft, werden wir etwas bleich um die Nasenspitzen. Gegen 22 Uhr kriechen wir ins Bett und üben uns in mehr oder weniger geruhsamen Verrenkungen: Wie liegt man zu zweit in einem Bett mit 90 cm Breite? Gegen Morgen endet es damit, daß wir, jeweils die Zehen in den Nasenlöchern, in unruhige Träume verfallen. Zwischen ein und drei Uhr wird uns die deutsche Hitparade von anderen Gästen des Etablissements geboten, die wohl dank des Alkoholkonsums ihre Kegel zugunsten ihrer Sangeskunst aufgegeben haben. Gegen halb vier klingelt das Telefon, ansonsten verläuft die Nacht ruhig. Wir erholen uns.

Um viertel nach sieben reißt uns der Wecker hoch. Rein in die wieder trockenen Klamotten, den Rest ins Auto geschmissen. Wirtin aufgestöbert; glücklicherweise ließ sie sich überreden Frühstück zu machen ("Ganz schön früh am Sonntag!" - Recht hat sie, aber wir sind schließlich im Regatta-Dienst.). Wetter: tiefhängende, schnell zehende Wolkenbänke. Es regnet nicht. Christine haut ins Frühstück rein, mir geht's wie immer: vor und während der Regatta kann ich nichts essen. Dann brausen wir unsere 15 km gen Clubgelände, wir müssen schließlich noch die nassen Lappen trocknen, die wir gestern einfach nur im Schiff gelassen haben. Am Steg allgemeine Begrüßung: "Na, wie geht's, gut geschlafen?" Wir verweigern jede Auskunft.

Mit dem Startschuß kommt die Sonne durch. Wir haben das erste Drittel erwischt. Der Wind kommt wie gestern schräg auf den See, das gibt Böen und Flautenlöcher. Wir drehen unsere Breise (DCBGFDCBFBA), die Klassen laufen schrecklich ineinander. Nach der Hälfte des Kurses ist die Sache entschieden. Vorne ist einer aus Hamburg, uneinholbar. Dann folgen wir mit ebensolchem Abstand vor dem übrigen Feld. An der letzten Tonne passiert noch folgendes: Wir sauschen mit

Speed hoch am Wind mit Steuerbordschoten auf das Faß zu. Zwei Bootslängen vor uns ein 470er, der rundet, kommt uns entgegen und legt sich auf die Backe. Ich sehe die beiden Mastspitzen aufeinander zukommen, springe in den Kahn, um auch mein Schiff zu krängen. Doch es macht "Bumm", der 470er steht. Sofort sind wir wieder voneinander frei. Doch dem 470er ist der Bolzen vom Wantenspanner geknackt, auf einem Bein humpelt er ins Ziel. Wir drehen zwei volle Runden und informieren beim Zieldurchgang die Regattaleitung. Die schauen uns verständnislos an und meinen, das wär doch nicht nötig! Anschließend suchen wir unseren 470er, um für eventuelle Schäden geradezustehen. Der hält immer noch fassungslos die Gante in der Hand und kann sich's überhaupt nicht erklären. Als wir darlegen, begreift er nicht, er hat uns überhaupt nicht gesehen.

Mittagspause - Christine ißt Bratwurst und Pommes Frites, ich rechne. Der Hamburger bringt aufgrund eines fünften und eines ersten Platzes 5,0 Punkte. Wir haben einen ersten und zweiten, macht 1,6 Punkte. Der Rest ist sehr durcheinander gesegelt und nicht mehr sehr gefährlich. Jetzt kommen die "wenn" und "aber": Wird der Hamburger im dritten Lauf wieder erster, hat er 5,0 Punkte, dann müssen wir mindestens dritter werden, damit wir 4,5 Punkte erreichen. Mit einem vierten Platz kämen wir auf 5,6 - aus der Traum.

Die Regattaleitung hat den Start verlegt, sie will uns eine Kreuz zur ersten Tonne gönnen. Wir starten sehr defensiv in Lee, der Hamburger gleich als erster in Luv. Bald stellt sich heraus, wir sind auf der falschen Seite. Das erste Faß runden wir kurz unter den ersten zwanzig. Jetzt heißt es fighten. Das Feld zieht sich langsam auseinander, der Hamburger davon. Nach zwei Dritteln der Wettfahrt krebsen wir immer noch um Platz 15 herum. Vorne im Schiff macht sich Resignation breit. Ich versuche diese Stimmung zu unterdrücken, kämpfe um jeden Meter, an jedem Faß. Was wir gewinnen verlieren wir kurz darauf wieder. Doch langsam nähern wir uns der Spitzengruppe - der Hamburger ist allerdings mittlerweile auf und davon. Hinter ihm bildet sich ein Pulk von gut 10 Schiffen, die unter der Blase in Richtung

Tonne A fahren, wobei die im Kurs liegende Ziellinie umschifft werden muß. Ständig wechseln die Positionen, da die hinteren die vorderen immer in Luv überhaufen, stehenbleiben und der Vorgang sich wiederholt. Der Pulk luvt immer mehr hoch, wir geraten ständig weiter unter Land. Langsam drücke ich mich nach Lee [aus dem Pulk] raus. Jetzt gibt es nur noch eine Chance: Weit über die Seemitte hinaus nach Lee, die Ziellinie auf der anderen Seite umfahren und in freierem Wind zur Tonne A. Der Weg scheint allerdings gut ein Viertel weiter. Ich bete, daß kein anderer unser Manöver bemerkt ... oder vielleicht nur einer, damit wir wenigstens dritter werden. Doch die vor uns haben auch ihre Heiligen: Zwei scheeren aus und wählen den gleichen Weg. Als wir an der Zielbegrenzung ankommen, wird klar: Der Weg war richtig, der Hauptpulk liegt unter Land fest und begammelt sich gegenseitig. Wir rauschen unter Blase um das Faß - Halse - für ein paar Sekunden steht der Spi nicht mehr, sondern hängt in Lee schlapp herunter. Eine Böe, die vor uns ziehen in Fastgleitfahrt ab. "... den ganzen Scheiß mehr nach Luv !!" Plopp, steht das Ding wieder und wir rutschen hinterher. Aber jetzt trennen uns wieder ganze 5 Bootslängen vom dritten Platz. Es ist zum, warum mußten auch zwei mit uns rüberfahren, einer hätte doch auch genügt ?! Blase runter, rum um das Faß. Wir sind vierter. Die beiden anderen ziehen nach Luv hoch, ich halte mich ~~wieder~~ in Lee. Wenn wir Glück haben, schaffen wir mit einem Anlieger gerade noch die Linie. Christine hat aufgegeben, macht nur noch mechanisch mit. Ich kämpfe, hole aus jedem Windhauch, aus jeder Böe das Äußerste heraus, arbeite mit dem Körper und mit den Segeln, falle in den Böen etwas ab und lube, wenn es flau wird, wieder an; merke, daß wir langsam an Boden gewinnen. Der zweite hat sich abgesetzt, geht jetzt durch's Ziel. Wir müssen den anderen noch schaffen ! Er ganz in Luv, wir ganz in Lee, so geht's über die Linie ... und im entscheidenden Augenblick haben wir die Nase um knapp eine halbe Bootslänge vorn. Wir fallen uns um den Hals, Christine kullern die Tränen über die Wangen - die Nerven. In einem weiten Bogen fahren wir an den Steg. Die kurze Erholung haben wir nötig.

Unmittelbar reihen wir uns in das Rudel der Boote, die vor der Slip herumpaddeln. Christine schmeiße ich am Steg von Bord, sie muß sich um den Hänger kümmern. Während Boot für Boot hoch geht, mache ich das Schiff schon klar. Zwischendurch spähe ich nach Christine und dem Hänger - nichts zu sehen. Zu sehen ist nur ein unbeschriebliches Chaos an der Slip. Unten am Wasser steht ein Funktioneer mit Walkie-Talkie und lotst die Slipwilligen mit vehementer Autorität auf den Wagen. Wie Christine zu berichten weiß, steht oben auf dem Berg am anderen Frequenzende ein nicht minder freundlicher Herr mit seinem Walkie-Talkie, um die Hänger in Richtung Slipende zu bugsieren. Bis heute wissen wir nicht, nach welchem koordinierenden Prinzip die beiden Herren zusammenarbeiteten. Der obere meinte, ein Hänger dürfe erst runter, wenn das entsprechende Boot auf der Slip landwärts führe, der untere behauptete, ein Boot dürfe erst auf die Slip, wenn der entsprechende Hänger bereits anstände. Plötzlich sehe ich Christine, zwar noch nicht in der entscheidenden Position, aber immerhin in Sichtweite. Wir winken uns zu, jetzt kann es sich nur noch um Stunden handeln. Hoffnungsvoll paddele ich weiter meine Runden. Doch dann ist sie plötzlich wieder weg. Der hilfsbereite Mann am oberen Walkie-Talkie hatte sie zurückbeordert mit der Bemerkung, hier gehe es nicht nach Schönheit, sondern nach Intelligenzquotienten, da sei sie noch nicht dran!! Doch auch mit dem niedrigsten IQ kommt man einmal an die Reihe. Jetzt wird es allerdings Zeit. Wir schnallen den Kahn fest, Mast, Großbaum, die ganzen Plünnen ins Auto (da sieht es langsam aus, als hätte eine Handgranate dreingeschlagen). 200 m weiter ist die Preisverteilung, wir hetzen hin, nicht so schlimm, Piraten sind wieder mal als letzte dran. Wie wichtig es ist, daß wir überhaupt erscheinen, erfahren wir nebenbei: Preise, die nicht abgeholt werden, verfallen an die Regattaleitung (was die wohl damit machen?). Wie während des Ablaufs der Regatta so geht es auch bei der Preisverteilung von seiten der Wettfahrtleitung sehr selbstbewußt zu: "Wenn Sie nicht ruhiger sind, breche ich die Vergabe der Preise ab!" Bei der Nennung

der Gewinner erfolgt ein Aufruf des Steuermanns mit dem Namen des Bootes wie beim Pferderennen. Das klingt dann in unserem Fall so: "Erster Pirat, Detlef Müller mit seiner Fritzle." Ich erlaube mit dem Regattaleiter zu korrigieren mit dem Hinweis, daß ich mit meiner Frau gesegelt sei. Gelächter aus dem Publikum, Irritation und Unverständnis bei dem hohen Herrn.

10 Minuten später sitzen wir im Auto und schinden die Kiste auf den Nachhauseweg. Zwischendurch ziehen wir Bilanz. Einen breiten Raum nimmt dabei das Wetter ein (es regnet gerade mal wieder), dann die Wettfahrten selbst, zum Schluß die Organisationsdes Veranstaltenden Vereins. Nach einer Weile läßt unsere Erregung etwas nach und wir reihen die Regatta ein in die Rubrik "Was man alles erleben kann".

Gegen halb zehn trudeln wir wieder in Köln ein, stellen das Schiff auf das Betriebsgelände von Alfred. Auf dem Rückweg müssen wir noch kurz bei ihm Bericht erstatten. Alfred hat sich von seiner Angina prächtig erholt. Wir sind fix und fertig und freuen uns auf den Montag, an dem wir wieder ganz normal arbeiten dürfen.