

Zuerst hatten wir kein Glück, dann kam auch noch das Pech dazu !

Ein aufschlussreicher Bericht über die Teilnahme an der BMW-Offshore-Challenge Austria 2008 von Kumpanjo-Sk. Walter Hager.

Wir haben uns zwar seit Anfang des Jahres dem Einheitsklassen-Segeln verschrieben, aus emotionalen Gründen konnten wir uns aber nicht durchringen auf einer Dufour 44 Performance zu starten – zu präsent waren noch die Erlebnisse aus dem letzten Jahr, als wir in Führung liegend den Ecker Cup aufgeben mussten. Wir sahen die Teilnahme also als Training für weitere Einheitsklassen-Aufgaben – schließlich nannten wir zum ersten Mal in der Spinnaker-Klasse und dabei soll es in Zukunft auch bleiben.

Also machten wir uns daran ein geeignetes Schiff auszuwählen und lagen, das vorweg, völlig daneben. Ohne Erfahrungen, da wir uns in den letzten beiden Jahren voll auf die Dufour 44 konzentriert hatten, und nach Rücksprache mit dem Veranstalter entschieden wir uns für die Grand Soleil 43 „Kumpanjo – jenes Schiff mit dem Stephanie Breitenstein und Crew im letzten Jahr den Ecker Cup in Angriff genommen haben. Wir wussten, dass wir wohl bei Leichtwind nicht mithalten konnten, vertrauten aber darauf, dass in diesem Jahr der Oktober etwas windreicher sein würde als im letzten Jahr.

Mit dem Veranstalter (Pitter Yachting) wurde noch vereinbart, dass wir das Schiff bereits am Donnerstag früh übernehmen können, damit noch drei Tage Zeit zum trainieren, trimmen, etc. bleiben. Eine Woche vorher wurde uns mitgeteilt, dass das Schiff nun doch verchartert wurde und wir erst am Samstag einchecken könnten. Nichtsdestotrotz machten wir uns am Freitag früh auf den Weg nach Sibenik und siehe da, das Schiff war am Nachmittag bereits fertig und wir konnten bereits auf dem Schiff übernachten. Der Eincheck konnte jedoch erst am Samstag früh durchgeführt werden. Eine kurze Nachfrage bei den netten Damen von NCP (dem Charterunternehmen) ergab, dass das Schiff in dieser Woche nicht verchartert war – stellt sich die Frage was Pitter damit bezwecken wollte.

Außerdem wurde der Wunsch geäußert das Schiff mit möglichst leeren Tanks zu übernehmen – aber: bei Übernahme waren Diesel- als auch Wassertank voll bis obenhin – der nächste Rückschlag.

Aber: gut gelaunt, wie immer, machten wir uns daran die nötigsten Sachen zu bunkern und Sibenik unsicher zu machen – das gelang uns nur mit Abstrichen – wir waren wohl zu müde von der Anreise. In der Hafenkneipe nahmen wir noch den einen oder anderen Gin Tonic und weihten den späteren Sieger der Einheitsklasse, Reinhard Laufer mit seinem Regattateam Graz, in die Geheimnisse der Dufour 44 ein.

Am Samstag Mittag liefen wir gemeinsam mit dem beiden Dufour´s von Gerold Zauner und Reinhard Laufer aus Richtung Murter. Ein interessanter Trainingsschlag bei ca. 20kn Wind – optimale Bedingungen, aber leider zu wenig Zeit um das Schiff richtig kennenzulernen.

Am Sonntag, pünktlich um 14 Uhr, erfolgte der Start bei 20kn Wind aus Nordwest. Aufgrund der Wetter- bzw. Windvorhersagen entschlossen wir uns bereits nördlich von Zirje rauszugehen und Korcula bzw. Mljet außen zu passieren. Der Start war wieder einmal einwandfrei und wir gingen an sechster Position um die Luvtonne mit Kurs Zirje Nord. Diese Taktik wählten nur wenige Schiffe, die meisten Einheitsklassler als auch Spiklassler wählten den etwas kürzeren Spi-Kurs innen durch. Wir segelten auf Halbwindkurs mit einem Reff im Groß bis Zirje Nord um dann den Spi zu setzen. So ging´s mit Spinnaker in die Nacht hinein, in der der Wind etwas nachließ aber konstant über 10kn lag. An der Westseite von Korcula kamen wir in ein kleines Windloch, welches sich aber schnell legte. Zu diesem Zeitpunkt mussten wir erstmals feststellen, dass die Grand Soleil 43 kein Schwachwindwunder ist. Von unserem ersegelten Vorsprung büßten wir wieder etwas ein. Da der Wind aber wieder auffrischte konnten wir unsere gute Position verteidigen und kamen nach Rücksprache mit unserem Meteorologen zu dem Schluss, dass wir auch Mljet außen nehmen sollten – und zwar mit einem Abstand von zumindest zwei Seemeilen. Das taten wir auch und waren überrascht, dass wir mit Ausnahme der X 50 von Ferdinand Lang, dem späteren, überlegenen Sieger der Spi-Klasse, alle Kapazunder der Spi-Klasse als auch alle Dufour 44 hinter uns gelassen hatten. Aber wie heißt es so schön: „Du sollst den Tag nicht vor dem Abend loben.“ Am Südostzipfel von Mljet lagen wir noch vor den Dufour´s von Reinhard Laufer (2. der ersten Etappe) und Gerold Zauner (5. der ersten Etappe) als auch vor allen Spi-Klasslern, die den Weg außen rum gewählt hatten. Gerold machte hier noch einen großen Holeschlag nach Südwesten, wir entschieden uns, wie die meisten anderen, unter Land zu bleiben, da wir für die Nacht wenig

(aus NO) bis gar keinen Wind erwarteten. Leider traf die Prognose ein und wir mussten zusehen wie bei Wind um die 3-4 Knoten aus NO einige Schiffe an uns „vorbeizogen“, während wir ein Kringel nach dem anderen drehten. Wirklich ärgerlich wenn man rechts von einem die roten und links von einem die grünen Lichter vorbeiziehen sieht. Kurz vor Sonnenaufgang keimte noch mal Hoffnung auf, als der Wind, drei Meilen vor der Ziellinie, plötzlich auf bis zu 20 Knoten auffrischte – leider nur ein kurzes Gastspiel, denn eine halbe Meile vor der Ziellinie war er plötzlich völlig verschwunden. Wir kämpften eine Stunde lang mit nicht vorhandenem, aber drehendem Wind – die Ziellinie vor Augen. Um 06 Uhr früh (Dienstag) war es dann endlich soweit, als wir mit einer unglaublichen Geschwindigkeit von 0,2kn die Ziellinie passierten – als 14. Schiff aller Klassen. Wie wir erfahren mussten, nahmen uns andere, bei Leichtwind bessere Schiffe, auf den letzten 12 sm unglaubliche drei bis vier Stunden ab. Laufer auf seiner Dufour 44 beispielsweise, der südlich von Mljet noch cirka ein bis zwei Meilen hinter uns war, ging fast vier Stunden vor uns über die Ziellinie. Gerold war in etwa drei Stunden vor uns im Ziel, obwohl sein Holeschlag einen zusätzlichen Weg von zumindest fünf Seemeilen bedeutete. Das sagt schon alles über das Geschwindigkeitspotenzial der GS 43 bei Leichtwind aus. Aufgrund des Ratings fanden wir uns schließlich auf dem 16. Rang (von 29 gestarteten) in der Spi-Klasse wieder.

Fazit: So ein Ende nach zwei harten Tagen hatten wir uns wahrlich nicht verdient, aber wer bei der Schiffsauswahl versagt, hat nichts anderes verdient. Ab diesem Zeitpunkt war uns klar, dass man in offenen Klassen mit einem Charterschiff auf verlorenem Posten ist.

Nach dem Festmachen in der ACI Marina Dubrovnik ging's zum Frühstück mit Gulasch und „Bier“, welches mit den von uns an Bord konsumierten Franziskanern geschmacklich nicht mithalten konnte. Somit verabschiedeten wir uns schnellstens unter die Dusche und genossen einen ausgedehnten Vormittagsschlaf. Am späten Nachmittag standen noch eine Mauerbegehung auf dem Programm, anschließend die Siegerehrung der ersten Etappe und ein organisiertes Abendessen auf der Fressmeile von Dubrovnik. Nach den obligatorischen Gin Tonics in der Marina-Bar und einem kleinen Passarella-Unfall (der gehört bei uns einfach dazu, auch wenn da Murxei nicht dabei ist) wurde noch etwas geschlafen. Da bereits ziemlich klar war, dass am nächsten Tag wohl kein Regattastart erfolgen würde, wurde der Zapfenstreich aufgehoben.

Der Mittwoch Vormittag wurde noch dazu genutzt einige Blessuren zu bereinigen, allen voran eine neue Segellatte zu organisieren, welche sich verabschiedet hatte und die beim Passarella-Sturz verloren gegangene Brille zu bergen – beides wurde erfolgreich abgeschlossen. Wie erwartet war an einen Start aufgrund bleierner Flaute nicht zu denken. So ging's im Konvoi hinter dem Begleitschiff („follow me“) in Richtung Korcula. Am Abend wurde über Funk mitgeteilt, dass die Nacht zur freien Verfügung steht und man sich am nächsten Tag um 09.00 Uhr vor Hvar wieder treffen würde. So entschieden wir uns für die Bucht Lovisce auf Scedro, wo wir unser traditionelles Sur-Bratl-Festessen veranstalteten. Der Donnerstag begann ebenfalls mit Flaute und auch vor Hvar war noch kein Start möglich. Also ging's weiter im Konvoi Richtung Ziel.

Vor Drvenik war es dann soweit. Der Wind frischte auf 10 bis 12 Knoten auf und die Motoren wurden schnellstens verplombt und gestartet. Diesmal gingen wir als erstes Schiff (in bester Position) über die Linie – ein Traumstart. Die Nobl Hobl von unserem burgenländischen Freund Johann Zethner musste leider klein begeben und wurde sozusagen über die Linie gedrängt – „war leider kein Platz mehr Hans“! Auf der Kreuz, bei bis zu 18 Knoten Wind konnten wir wieder hervorragend mithalten. Vor Rogoznica schlug das Pech aber erneut zu. Wieder flaute der Wind kurzfristig, für cirka ein Stunde, ab und wir mussten wieder tatenlos zusehen wie wir unsere hervorragende Position verloren. Zehn Stunden und gefühlte 666 Wenden später gingen wir über die Ziellinie vor Murter mit der Gewissheit, dass ein Spitzenplatz diesmal leider nicht möglich war. Am Ende wurden wir als 20. gewertet, was wir in der Hafenkneipe in der Hramina mit einigen Bieren zu vergessen versuchten – das gelang leider nicht. Dafür feierten wir mit Reinhard Laufer und seiner Crew, den sensationellen Siegern der Einheitsklasse, den größten Erfolg des Regattateam Graz. Am Freitagmittag verließen wir Murter mit dem Ziel Sibenik, checkten ohne Probleme aus und machten uns bereits am Abend auf den Weg zurück.

Fazit: NIE MEHR OFFENE KLASSE MIT EINEM UNBEKANNTEN CHARTERSCHIFF. So hat man gegen optimierte Eignerschiffe nicht den Funken einer Chance, ausgenommen es kachelt immer mit Windstärken ab 7 - 8 Bft – und das wird's eher selten geben.