

Europacup der 20er-Jollenkreuzer

Spannend bis zum Schluss

STARTSCHUSS ZUR EURO BEI KONSTANTEM WESTWIND



Vom 16. bis 19. September organisierte der Yachtclub Bielersee für 27 Jollenkruzer-Teams aus Deutschland, Österreich und der Schweiz einen perfekten Europacup. Acht Läufe konnten bei sonnigem Herbstwetter und eher leichten Winden gesegelt werden. Eine bis zum letzten Lauf spannende Meisterschaft.

Text und Fotos) **Samuel Kaeser**

Am 16. September um 14 Uhr fiel der Startschuss zum Europacup 2010 bei Westwindlage mit drei Beaufort. Dem mehrfachen Deutschen Meister und Europacup-Gewinner Christian Friedrich und Crew auf *Toy for the boy* gelang mit einem Sieg im ersten Lauf ein Auftakt nach Mass. Dass sie im zweiten, abgekürzten Lauf einen zehnten Platz kassierten, zeigte bereits früh, wie hochkarätig die Konkurrenz war. Am Freitag erlaubten schwache und drehende Winde nur gerade eine Wettfahrt und der Blick auf die Wetterprognose verhieß nichts Gutes. Eine flache Druckverteilung kündigte ungünstige Bedingungen für die zweite Hälfte



HOLZ SO WEIT DAS AUGE REICHT: 27 CREWS AUF 27 HOLZBOOTEN

DAS TEAM WITTE/BOROWSKI/HERBST GEWINNT DEN EUROPACUP 2010.



der Meisterschaft an. Doch Äolus hatte ein Einsehen und schickte am Samstagmorgen eine konstante Bise mit drei Beaufort. Damit konnten drei ungekürzte Läufe durchgeführt werden. Die beste Serie gelang GER 1399 (Flach/Schaale/Didering) mit den Rängen zwei, eins und drei. Am Abend des dritten Wettkampftages und nach sechs gesegelten Läufen lag dann aber GER 1410 mit Witte, Borowski und Herbst drei Punkte vor Flach und Crew, da sie den Ausrutscher der ersten Wettfahrt streichen konnten. *Toy for the boy* folgte im Zwischenklassement mit zehn Punkten Rückstand auf die Zweitplatzierten.

Hochkarätiges Feld

Bei einer Bise mit vier bis fünf Knoten konnten am Sonntag ein voller und ein abgekürzter Lauf gesegelt werden. GER 1399 setzte sich mit einem Sieg im siebten Lauf an die Spitze des Zwischenklassements, scheiterte jedoch bei dem Versuch, Witte und Crew bereits beim Start zur achten Wettfahrt zu kontrollieren. Sie fuhren mit einem 13. Platz ihr schlechtestes Resultat ein, während das Team Witte/Borowski/Herbst diesen letzten Lauf mit einem zweiten Platz beendete. Damit hatte es ihr Ziel erreicht: Nach dem Deutschen Meistertitel in



diesem Jahr sicherten sie sich auch den Titel als Europameister.

Der grosse Erfolg dieser Meisterschaft ist in erster Linie den ausgezeichneten Revierkenntnissen der Wettfahrtleitung unter Kurt Frey zu verdanken, während der Schweizer Klassenpräsident Daniel Ballif die perfekte Organisation gewährleistete. Als schnellstes österreichisches Team segelten Johann Gottwald und Crew auf Platz acht. Das beste Schweizer Team mit dem ehemaligen Olympiasieger Peter Theurer sowie Jürg Nauer und Matthias Bossart belegte den 18. Rang. Diese Platzierungen zeigen, wie hochkarätig in dieser Klasse gesegelt wird. Überraschend ist das allerdings nicht, wenn man bedenkt, wie viele ehemalige Profisegler gegeneinander antreten.

Resultate unter www.20er-jollenkreuzer.org



HEKTIK AUF DER SCHLUSSKREUZ KURZ VOR DEM ZIEL

Der Jollenkreuzer: eine Legende

Die ersten Einheiten des „Ur-Jollys“ tauchten bereits vor dem Ersten Weltkrieg auf den Seen rund um Berlin auf. Mit der Zeit sah man ihn dann auch im Norden Deutschlands, auf den bayrischen Seen, dem Bodensee, den Schweizer Juraseen und dem österreichischen Aster- und Neusiedlersee.

Anfang der 1920er-Jahre wurden die ersten Bauvorschriften für die überdimensionale Jolle mit einer maximalen Länge von 7,75 m und einer maximalen Breite von 2,50 m veröffentlicht. Primär war das Segelboot als rasantes Fahrtenschiff für untiefe Gewässer gedacht. Doch bald wurde der Ruf nach höherer Geschwindigkeit laut, da man auch bei Regatten die Nase ganz vorne haben wollte. Seit rund 85 Jahren werden die Konstruktionsvorschriften im Rahmen der gegebenen Freiheiten immer wieder moderat angepasst und von den Schiffsarchitekten optimal ausgenutzt, um möglichst schnelle 20er auf das Wasser zu bringen. Der prominenteste unter ihnen ist sicher der ehemalige Chefdesigner von Alinghi Rolf Vorlijk. Der neuste Riss wurde allerdings von der Kieler Jachtkonstrukteurin Juliane Hempel gezeichnet. Obwohl die Verwendung von Polyester erlaubt ist, hat sich der Bau mit den klassischen Jollenkreuzer-Hölzern Mahagoni, Eiche und Esche über die Jahrzehnte hinweg gehalten. Gemäss Klassenvorschriften dürfen für Ruder, Schwert und Verstärkungen heute Karbonfasern eingesetzt werden, jedoch nicht für das stehende Gut und die Segel. Ab Anfang der 1980er-Jahre wurde zunehmend auf die Kombination Touren- und Regattaboot verzichtet. Stattdessen entstanden zwei getrennte Schiffstypen: das auf Geschwindigkeit getrimmte Regattaschiff und der bequeme Tourenkreuzer. Bekanntester Jollenkreuzer-Segler war sicher Albert Einstein mit seinem *Tümmeler*.

DER NEUSTE RISS DES 20ER-JOLLENKREUZERS WIRD VON THOMAS BERGNER (MITTE) GEBAUT.

