

EuroCup 2025 Hellevoetsluis, NL

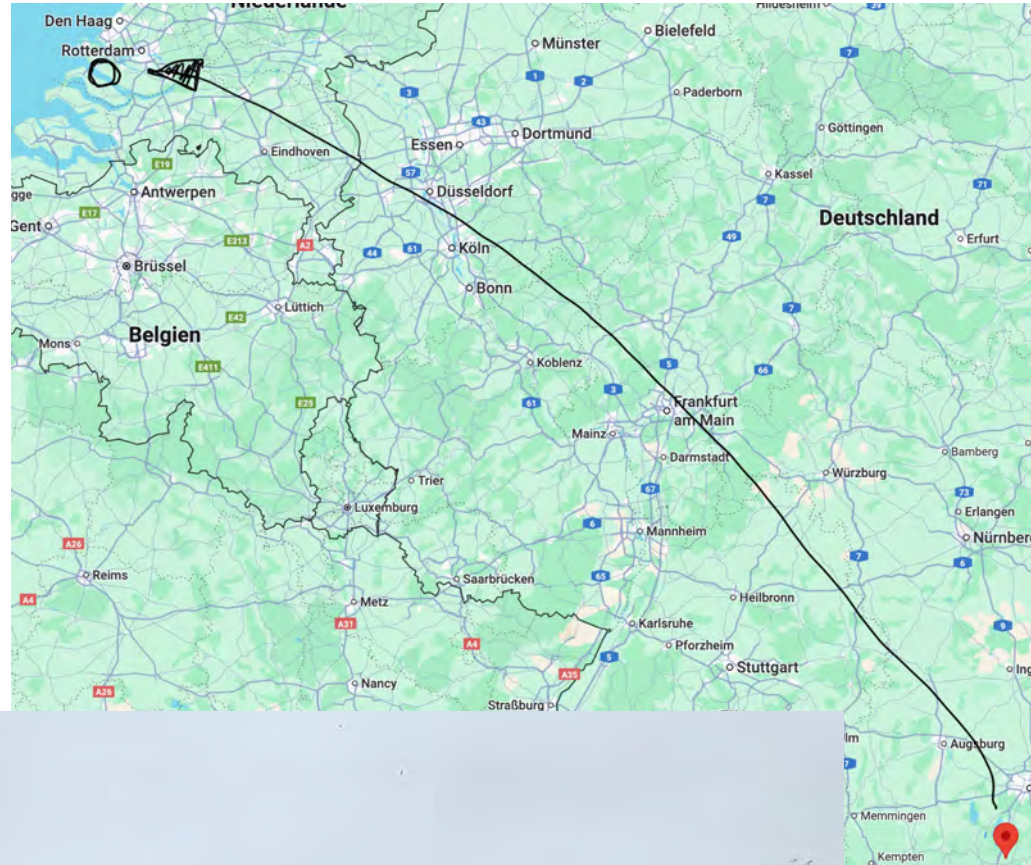
aus dem bayrischen Blickwinkel der SGK

ULRICH BERTRAM, BAVARIA



Das Revier

HARINGVLIET, HELLEVOETSLUIS, ANFAHRT



Das Revier

Der Haringvliet

ist im wesentlichen eine Bucht in die von Süden die Maas („Rhein“) und die Waal zusammen in die Nordsee fließen. Die Bucht wurde 1970 durch ein Stauwehr geschlossen. Der Haringvliet ist ca. 28 Km lang und ca. 0,9 Km bis 3,2 Km breit. Er hat eine mittlere Wassertiefe von 8 m und hat die größte Tiefe von ca. 36 m.

Hellevoetsluis

ist das größte Wassersportzentrum der Niederlande, so war es auch nicht verwunderlich, das nicht nur ein Verein mit Hafen sich am Zielort befanden, sondern gleich drei auf der nördlichen Seite. Den EC 2025 hat die Wassersportvereinigung Hellevoetsluis (WVH) ausgerichtet. Hier waren alle Annehmlichkeiten vorhanden, die ein gelungenes Segelevent unterstützt haben. Campen mit Zelt oder Womo direkt beim Boot und Benützung der sanitären Anlagen und des Vereinsheims. Barbetrieb sowie Frühstück und Grillabend wurden von den Crews nach Plan durchgeführt.





Crews

Es waren 16 Crews aus drei Nationen (Niederlande, Belgien und Deutschland) am Start. Von der SGKL waren gleich zwei Crews am Start! Crew 1 „Bavaria“ bestand aus 4 Crewmitglieder:innen, wobei sich bei den Races die zwei Vorschoter:innen abgewechselt haben. So wurde die Bavaria jeweils mit drei Crewmitglieder:innen gesegelt.

Emma-Luisa Gayk, Anh-Nga Phung (in abwechselnden Besetzung), Marvin Bertram, Ulrich Bertram

Crew 2 „old Inkus“ bestand aus drei Crewmitglieder:innen. Hier fand keine Abwechslung der Mitglieder statt.

Marleen Girgenhuber, Quirin Ströher, Nik Polachkowski.

Anfahrten

Die SGKL Crews sind zu unterschiedlichen Zeiten und Routen angereist. Ein Teil der Bavaria Crew ist bereits eine Woche vorher über Aachen -auf geschichtsträchtiger Route Karl des Großen- angereist.

In Hellevoetsluis haben wir uns auf einem nahegelegenen Campingplatz niedergelassen und den Haringvliet unter Vollzeug und Reff bei bis zu 6 Bft besegeln dürfen. Natürlich waren in der Woche auch die niederländischen Spezialitäten ausgiebig probiert worden. Von sehr jungen bis zum uralten Gouda, von Waffeln und Heringen bis zu Jan Vanmeers perspektivischer Darstellung seiner Bilder, konnte die Crew kulturelle und kulinarische Spezialitäten genießen.

Crew „old Inkus“ ist mit Verwandtenbesuch über das Saarland mit leider ein bisschen Pech angereist. Ein sehr günstiges Teil des Turboladers hat seine Arbeit verweigert und so hatte das Zugfahrzeug nicht mehr genügend Leistung um die „old Inkus“ zu ziehen.



Ein glücklicherweise kurzer Werkstattaufenthalt war fällig. Mit etwas Verspätung in Hellevoetsluis angekommen, war dann noch eine Reparatur der Wantenbeschläge an den Wantenfüssen notwendig. Die Beschläge konnten sehr einfach im nahegelegenen Baumarkt mit großer Wassersportabteilung beschafft und montiert werden, so daß die old Inkus dann doch mit ungeplanter Verspätung ins Wasser kam.

Beide Crews haben dann schon mal einen Ausritt auf den Haringvliet unternommen und richtig Spaß gehabt.

Das angesetzte Training am Mittwoch wurde abgesagt, der Wind nahm abends zu, so dass ein vernünftiges Training nicht möglich war.



Races

16 BOOTE , 3 NATIONEN , 2 BAYRISCHE UND 1 BERLINER CREW

Dag 1

Geplant waren insgesamt 12 Races. An Ende sind 10 Races durchgeführt worden. Der erster Tag beginnt mit Begrüßung und Registrierung. In Hellevoetsluis wurden Begrüßung und Registrierung auf ein Minimum beschränkt und die Races wurden zeitlich vorgezogen. Der Wind sollte am frühen Nachmittag auf über 6 Bft auffrischen. Ab 22 kn Windgeschwindigkeit fanden keine Rennen mehr statt. So wurden am ersten Tag 3 Rennen gestartet.



Race 1 , B'sonderes

Im ersten Rennen spielte sich gleich bei der ersten Tonne für die Bavaria ein noch nie in live gesehenes Ereignis ab. Die uns auf den Fersen klebende Late Pluk (naja es waren schon einige Bootslängen dazwischen) ist nach unserer Umrundung der Luvtonne, vor dieser gekentert.

Es sollte sich herausstellen, daß die Late Pluk unser ärgster



Konkurrent werden sollte. Wir haben uns mit weiteren Rennen mit ihr sehr hart „gebattelt“. Die Bavaria ist nach Geben von Zeichen zum Startschiff sofort zur Late Pluk gesegelt um ggf. die Crew aufzunehmen. Erst als das Sicherheitsboot unmissverständlicher Weise den Kurs auf den Havaristen aufgenommen hatte, konnte die Bavaria den Kurs zum Ziel wieder aufnehmen. Zu diesem Zeitpunkt waren wir im Status DNF (Dit not finished). Dieser sollte später revidiert werden. Die „old Inkus“ hat ihre Chance genutzt um an der Bavaria vorbei zu ziehen und vorher im Ziel zu sein. So hat sie eins von zwei Races gegen die Bavaria gewonnen.

Dag 1 , 3 Races



Die geplanten drei Races wurden mit mehr und weniger aber stetig ansteigendem Wind durchgeführt. So daß kurz vor Abbruch bei 22 kn Windgeschwindigkeit das letzte Rennen abgeschlossen werden konnte. Crew Bavaria (Nga, Marvin, uli) hat alle drei Rennen bestritten und am Ende wurde auch Rennen 1 mit 14 Punkten gewertet. Crew old Inkus hat das letzte Rennen des ersten Tages ausgelassen und das Rennen unter Reff begleitet. Sicherlich hat die Auto- und Bootreparatur dazu beigetragen, daß sich die Crew weniger mental und physisch vorbereiten konnte.



Dag 2&3 , 3&4 Races

Dag 2

Der zweite Tag war mit Wind und Wind und Wind und nicht zu vergessen mit Wind versehen. So das Starts verzögert wurden um auf ein Abflauen zu warten. Die „Bavaria“ nahm zuerst mit 3 Crewmitglieder:innen und dann mit zwei Crewmitgliedern an allen drei Races teil. In allen drei Races war die „Late Pluk“ (B) uns jedesmal mit einem Platz hinter uns auf den Fersen. Die „old Inkus“ hat unter Reff zwei Rennen von außen begleitet.



DAG 3 NUN HAT ER SICH ERSCHRECKT

der Wind. Ihm war wohl nicht klar das Sailhorses eine ganze Menge von ihm vertragen können, ohne gleich um zu purzeln. Denn der dritte Tag war vom schönstem Wetter und wenig Wind beschenkt. Es war teilweise so wenig, daß die „Bavaria“ und die „old Inkus“ im 7. Race trotz verkürzter Bahn, es nicht einmal zum zweiten mal um die Luvtonne geschafft haben. Beide haben sich somit den einen DNF (Dit not finished) eingefahren. Für die Bavaria war es der Lauf der gestrichen wurde und somit Punktneutral. Dafür konnten die Crews aber auch erfahren, wie richtig geschleppt wird. Auch schön hier mal wieder die richtigen Knoten bereit zu haben. Hier bei wenig Wind wird der Schaum und die schweren Segel sehr deutlich. Beide Eigenschaften lassen die „Schaumklasse“ wie Blei auf dem Wasser kleben. Im 8. Race war es dann soweit, das die Bavaria die old Inkus nach einem taktischen Fehler ziehen lassen musste. Eben: Segel links Vorfahrt bringt's. Was den Anfängern in den Optimisten im Segellager schon im frühen Seglerleben eingebläut wird. Auch der Wind hat die Profis zu Kaffeefahrt Manieren „gezwungen“.



Geselliges

FRÜHSTÜCK, ABENDESSEN, GRILLEN, BARBETRIEB UND CAPTAINS DINNER

Die Crews wurden nach einem Plan, für alle Tätigkeiten die dem leiblichen Wohl zu Gute kommen, täglich eingeteilt. So konnte die Bavaria Crew lernen wie für eine komplette Regatta Gemeinschaft in Bayern ist. Das Speck gebraten und Rührei zubereitet wird. Die old Inkus Crew durfte kennenlernen wie für dieselbe Gemeinschaft die Fries frittiert werden. Und weil Essen alleine im Magen nicht reicht wurde der Barbetrieb ebenfalls von den Crews abweschelnd

sichergestellt. Für bayrische Buben und Mädels unter 18 war es jedoch äußerst schwer verständlich das Bier an sie nicht ausgeschenkt werden durfte, da es ja doch Grundnahrungsmittel Captain Dinner war ein Buffet mit vielen unterschiedlichen Schmankerln, wo Vegetarier und non Vegetarier voll auf ihre Kosten kamen.



Die Gewinner

EUROPACUP UND TOURINGCUP

Die Crew der old Inkus hat mit einem starken dritten Platz im TouringCup die Messlatte für zukünftige Races hoch gelegt. Team Bavaria hat mit dem 13. Platz in der Gesamtwertung sogar ein Boot hinter sich gelassen welches kein Schaum hat.

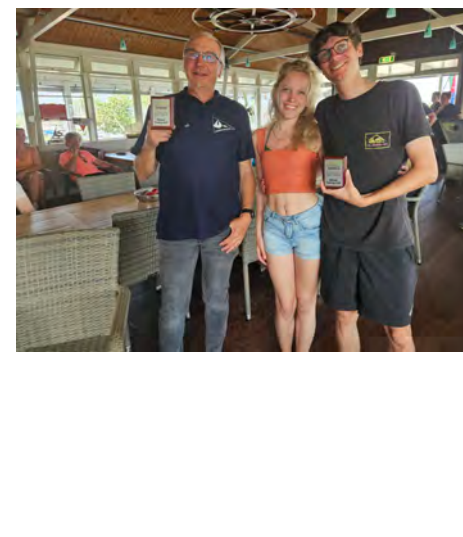
Wir gratulieren der Crew der Late Pluk zum zweiten Platz und haben den TouringCup an den Walchensee geholt!

In der Gesamtwertung ist die Crew der Bumme -Tjep und Coen van Room Europameister der Sailhorse Klasse geworden. Gefolgt von D'n Fliegende Brabander mit Bertrand van Dijk und Monique van Dijk-Bons und Helter Skelter mit Hans Keulen und Arthur Kuppel.



Die Gewinner

EUROPACUP UND TOURINGCUP





Bedankt

REGATTALEITUNG, HENK, CHARLOTTE, ROLF, INKEN UND MARKUS

Die Crew der Bavaria bedankt sich - auch im Namen der SGKL- expliziert dafür:

- bei der Regattaleitung, das wir mit mit 3 Vorschotern in Abwechslung antreten durften,
- das ihr unser erstes Race gewertet habt,
- das ihr im Race 4 unsere Vorschoterin mit dem Sicherungsboot abgeholt habt und wir somit das nächste Race (und damit alle Races) bestreiten konnten,
- das ihr die „old Inkus“ im 9. Race in den Startraum geschleppt habt und sie an dem Race teilnehmen konnten,
- bei Henk der ein perfekter Organisator und super Lehrmeister im Grillen ist,
- bei Charlotte und Rolf, dass ihr unermüdlich uns Bayern das Segeln beibringt und uns fordert,
- bei Inken und Markus, für eure Trainings und Gastfreundschaft in „B“ und dass ihr uns „an die Hand“ nehmt.

Ausblick & save the date

EUROCUP 2026 RACES: 14-16 MAI 2026

Rostock wir kommen

Der Rostocker Yachtclub (RoYC) hat die Austragung des EC 2026 zugesagt. Die Races werden von Donnerstag den 14.5. bis Samstag den 16.5. stattfinden.

Ein „in Port Training“ wird zwischen Montag dem 11.5. bis Mittwoch den 15.5. angeboten werden können.

Geplant sind:

- „in Port Races“ (IPR) im geschützten Bereich
- Long Distance Races auf der unteren Warnow (das können wir Bayern !!! Die Sassau ist auch nicht viel weiter

vom Bojenfeld entfernt !!!)
- und off Shore Races (OSR) auf der Ostsee.

SAVE THE DATE

Christi Himmelfahrt ist in 2026 sehr früh. Für die SGKL heißt das, daß die Saison früh beginnen könnte.

Warum solltest du mitfahren auch wenn du noch keine Regatta Erfahrung hast? Lohnt sich das überhaupt? Ist das nicht zu Weit? Nur um der Geselligkeit Willen?

Nein, das Segeln im kontrollierten Bereich gibt dir Sicherheit. Auch

wenn es mit den ersten Plätzen nicht so hinhauen wird. Aber rechne selber: angenommen du benötigst Hilfe wer ist schneller: das Sicherungsboot oder die Wasserwacht am Walchensee die ihr Boot erst klarmachen muß oder wenn sie die Wache nicht besetzt haben, erst von zu Hause anfahren muss. Und wenn du dich am WS mal vertust und dir ein 5er (Bft 5) unerwartet um die Nase pfeift, wirst du nicht gleich die Flinte in den See werfen und kannst „gemütlich“ nach Urfeld zurück segeln können.



Ausblick & save the date

TRAINING 2.MAI 2026

Vorankündigung

Ein Sailhorsetraining in 2026 als „Season starter“ ist am 2. Mai 2026 auf der Havel vor der „krummen Lanke“ geplant.

Dieses Training kann und sollte als Vorbereitung auf den EC genutzt werden.

Selbstverständlich ist es auch ein allgemeines Training um sich segeltechnisch weiter zu bilden.

Wir werden sicherlich wieder beim SVUH unterkommen können. Auch wird ein Abstellen der Boote in Berlin bis zum EC möglich sein, so daß wir die Strecke Kochel-Berlin nur einmal mit den Booten fahren müssen. Der Umweg über Berlin nach Rostock ist marginal und kostet weniger Zeit als das Hängerziehen.

