

Der Kult vom Chiemsee

Plätten sind einmalige Boote, ihre Segler einzigartige Typen. Jüngster Streich der Bayern: Der Exodus der gesamten Klasse nach Norddeutschland



Die Dinger san ja eigendlich brrrrrualst primitiv“, gesteht Marcus Grünäul mit Blick auf die etwas sägähnlichen, kleinen Holzschiffe. Ein zweiter Skipper schaltet sich ein: „Eh, Grünäul, was red'st du für a Schmarrn über unsere Plätten daher?“ „Na, so moan i des ned, des kimmt hoit wirklich auf den Segler o!“, rechtfertigt Plätten-Segler Grünäul, Bootsbauer vom Chiemsee, seinen unbeabsichtigten hiesigen Hinweis auf die spartanisch ausgestattete Platte. Seine Anmerkung birgt ein wenig Brisanz, denn pikantes baut er in der Wert seines Vaters die historischen Boote selbst und weiß also, wovon er spricht. „Na, na, des Beste is ja sowieso das Après-Segeln“, fällt ein Dritter ein, und schon ist auf die einfache Frage, was eigentlich den Reiz des kleinen Oldtimers mit einem simplen Spritzegel ohne Fock ausmacht, eine lebhaft Diskussion im Gange.

Erwähnenswert ist das launig-bayerische Gepfändel vor Vorzüge und Charakteristik der historischen Bootsklasse deshalb, weil es nicht auf den Stegen am heimischen Chiemsee stattfindet, sondern im tiefsten Preußen. Dutzende Plätten

schwimmen vor den Füßen der bajuwarischen Segler im alten Olympiahafen von Düsternbrook in der Kieler Förde. „Und zum ersten Mal auf Salzwasser“, wie ein Segler im Vorbeigehen anmerkt. Die Skipper sind mit ihren Booten quer durch die Republik gereist, um „ihre“ Platten den unwissenden Norddeutschen zu präsentieren.

Die Idee zu dem außergewöhnlichen Revier-tausch stammt von Klassenboss Georg „Schorsch“ Klampfleuthner. Vor einem Jahr suchte das Organisationssteam des „Rendezvous der Klassiker“ im Rahmen der Kieler Woche nach einer historischen Bootsklasse, die sich in Kiel präsentieren könnte. Da Beziehungen zur bayerischen Szene bestanden, fragten die Macher bei den Chiemseern an. Ob sie denn nicht vielleicht eine Idee hätten?

Hatten sie, und zwar eine wevergine: Warum sollten die Bayern eigentlich nicht ihre Plätten an die Ostseeküste verfrachten? Klampfleuthners Plan kam am Chiemsee grandios an: Statt nur ein paar Eigner samt Schiff zu einer müden Repräsentation zu schicken, beschloss die Klasse kurzerhand den Exodus über die Autobahn: 70 Boote wurden in

vier extra gemietete Lkw verladen und gingen im Konvoi auf die Reise nach Kiel. Alles nur für einen einzigen Tag Schausegeln vor den Besuchern des Volksfests an der Förde. Für die Transportkosten von rund 18.000 Mark kamen Sponsoren auf.

Und nun steht die bayerische Delegation vor ihren im Päckchen verpackten Schiffen in Düsternbrook, fühlt sich bei ihrem Show-Auftritt sichtlich wohl und versucht in Worte zu fassen, was die Segler an der Platte fasziniert. Sie beschwört die Einzigartigkeit der hölzernen Liebhaberstücke, die in der Tat einmalig sind. Schon weil die Platten-Fans sich nicht, wie es in jeder anderen historischen Klasse Usus ist, auf Pflege und Erhalt des Bewahren beschränken. Jedes Jahr werden eine Hand voll Neubauten nach altem Muster registriert. So wuchs die Flotte am Chiemsee auf 120 Boote. Plätten bilden dort die größte und aktivste Regattaklasse, und der Zusammenhalt ihrer Segler und die gemeinsamen Veranstaltungen genießen in der Region mittlerweile einen legendären Ruf.

Aber andererseits – und um auf den gescholtenen Bootsbauer Grünäul zu kommen: Der Mann hat ja Recht. Rassistische Linien und raffinierte Segeltechnik sind nun wirklich keine Markenzeichen der Plätten. Denn die Boote sehen aus wie bessere Ruderer. Und nach ihrer Entwicklungsgeschichte sind sie

das auch: Schon im 19. Jahrhundert wurden sie als Transportmittel von den Fischern auf dem Chiemsee benutzt. Brav ruderten die damit ihren Fang nach Hause. Keine Rede von Segeln. Bis kurz vor der Jahrhundertwende zwei Künstler, die schlicht zu faul zum Rudern waren, auf die Idee kamen, Mast und Segel auf ein solches Boot zu stellen.

Zunächst waren die Arbeits-Plätten noch mit Seitenschwermern und unterschiedlichen Besegelungsvarianten ausgestattet. Die Versuche wurden über die Jahrzehnte perfektioniert, und um 1930 gab es ihn dann: den ersten dokumentierten Einheitsriss für die Chiemsee-Segel-Platte. 6,3 Meter ist sie lang, 1,4 Meter breit, mit flachem Boden, 10 Quadratmeter Segelfläche und, statt der Seitenschwermern, einem einfachen Blechschwert. Als Segelzeilen wählten die Gründerväter der neu geschaffenen Regatta- >

»Zum ersten Mal mit der Platte auf Salzwasser, da musste ich dabei sein«

Schorsch* Wallner, 82-jähriger Plätten-Veteran



»Plattensegeln ist der perfekte Mix aus Gaudi, Ehrgeiz und Tradition«

Georg Huber, Bürgermeister Chiemsee

FOTOS: M. KRANZ, J. KROUSE, U. T. NIMMER-SCHALLER



klasse die gekreuzten Lindenblätter, die schon im Wappen des alten Benediktinerklosters auf der Fraueninsel zu finden sind. Und das Boot wird immer noch genau so wie vor 70 Jahren am Chiemsee gebaut – einmal davon abgesehen, dass die Planken nicht wie früher mangels geeigneten Holzleims vernietet, sondern geklebt werden.

„Das macht einen Teil des Reizes aus: Die Schiffe sind ein schönes Stück Chiemsee-Geschichte, da sie seit zig Jahren praktisch unverändert gebaut werden“, erklärt Eberhard Hönig, ehemaliger Starboot-Segler und einer derer, die oft ganz vorn mitsegeln. Technisches Wettritsen wissen die Traditionalisten zu verhindern. Den Platten-Eignern, die sich erdreistet haben, Ausreißerturte, einen Großschot-Traveller oder ähnlichen Segel-Hightech einzubauen, wird „beim Bier vielleicht mal ein bißer der Kopf gewaschen“.

Da stutzt der Zuhörer: Ist tatsächlich jemand vom filigranen, trimmempfindlichen Starboot in die träge Platte gewechselt? Das wäre in etwa so, als würden die Gebrüder Schumacher aus Kerpen

gen Hockenheim ziehen, um auf Rasentraktoren um die Wette zu fahren. Doch der Konvertit Hönig sieht durchaus einen Sinn in seinem Wechsel: „Dadurch, dass alle Schiffe gleich sind, haben auch alle die gleichen Chancen. Hier gib's keine technische

Evolution, die wenige Vorteile bringt und viel Zeit und Geld kostet. Bei uns sind immer zehn bis fünfzehn Leute für einen Sieg gut. Das macht die Regatten richtig spannend.“

Das sahen auch die Segler des Wassersportvereins Fraueninsel so, die Männer von der Keimzelle des Platten-Sports. Denn die hielten der Platte auch in den schwierigen Zeiten in den sechziger und siebziger Jahren die Treue, als alle Regattasegler im Zuge des modernen Bootbaus auf schnelle und größere GFK-Boote umstapelten. Doch als sich die Segler nach zehn Jahren ausgetobt hatten, kehrten sie zurück zur Platte, was ihr seit Anfang der Achtziger einen neuen Boom beschert.

Wer nun glaubt, so eine gemütliche Oldtimer-Klasse mit ihren kniffligen Schiffchen sei doch genau das Richtige für einen einfachen Seiteneinstieg, um gleich vorn dabei zu sein, der wird eine

herbe Überraschung erleben. Denn die Platten werden verdammt hart gesegelt. Mit diebischem Grinsen erzählen Platten-Fans immer wieder gern die Geschichte vom Weltmeister einer olympischen Bootsklasse aus dem Süddeutschen, der sein Können bei ihnen zu beweisen versuchte und derart in den Wettfahrten abgelenkt wurde, dass er zurückzog, um seinen Ruf nicht aufs Spiel zu setzen.

Kurioserweise zieht die Klasse tatsächlich viele exzellente Segler an: Olympia-Teilnehmer, Meister aus Kielboot- und Jollenklassen – wenn sie in der Nähe des Chiemsees leben, erwischt sie irgendwann das Platten-Fieber. Eine gute Taktik reicht aber nicht, um so ein Boot richtig schnell zu machen. Das demonstrieren die Wettfahrten auf der Kieler Förde. Nach dem Start zieht sich das Feld von 70 Booten enorm schnell auseinander, die Abstände nachher im Ziel sind gewaltig. Und das nicht nur, weil einige bayerische Skipper sichtlich pikiert sind, als mitten durchs Regattafeld mit lauten Hornsignalen zwei riesige Skandinavien-Fähren preschen: „Ja, ja, mir hat das scho g'hoört.“

„Der Schotzug ist eine ganz wichtige Sache“, sagt einer aus der Expertenrunde im Hafen von Düsternbrook, der andere behauptet, siegtscheidend sei das Finetuning der Spiere des Lugssegels. Ein Dritter setzt auf geschickten Gewichtstrimm bei

Leichtwind. Kurzum: Man ist sich ähnlich uneinig wie bei der Frage nach dem Reiz der Schiffe.

Das Fachgespräch legt zwar den Schluss nahe, dass die Platten-Segelei nun hauptsächlich Sport sei, was allerdings ebenfalls nicht ganz richtig ist. Vorn im Feld wird wohl gefigetet, weiter

hinten segelt man aber auch schon einmal mit, weil das Hefeweizen danach einfach besser schmeckt. Diese Sichtweise schlägt sich in der entspannten Regelauslegung nieder: Einige Platten starten mit einem, einige mit zwei Mann als Crew. Ohne Handicap.

„Ah na, so an Schmarrn brauchen mir ned. Wer moant, es ist genug Wind für zwei, fahrt halt zu zweit“, kommentiert Georg Huber, Bürgermeister der Gemeinde Chiemsee und seit Jahren Platten-Liebhaber. Mit Regelverstößen wird ebenfalls lax umgegangen. Auf die Frage, ob Pumpen eigentlich



»Eigentlich sind die Platten etwas lahm, aber die Party geht gut ab«

Barbara und Katharina Huber, 420er-Seglerinnen, Platten-Fans

»Die Regatten sind auch ohne technischen Schnickschnack spannend«

Eberhard Hönig, konvertierter Starbootsegler



FOTO: M. KRAUS



Starke Flotte: 70 Plätten gehen beim Rendezvous der Klassiker an den Start (oben). Das Feld war per Lkw nach Kiel verfrachtet worden (links), wo die Binnensegler auf ungewohnte Hindernisse stoßen (unten). Rechts: ein Plätten-Schwert, dünn wie ein Kuchenblech



erlaubt sei, weil doch einige beim zweiten Flautenrennen eifrig eben jene Fahrt erzeugenden, rhythmischen Bewegungen des Allerwertesten auf der Kante praktizieren, kommt die Antwort im Chor und mit breitem Grinsen: „Bei uns pumpt koana.“

Mit allerlei ähnlich liebenswert-kreativen Ideen verstehen es die Plätten-Segler immer wieder, auch die langsamen Miststreiter bei der Stange, sprich beim Segeln zu halten. Da gibt es zum Beispiel den ungemein beliebten „Zocker-Cup“, bei dem um den Pott des zuvor kassierten Meldegeldes gesegelt wird: Das Starterfeld wird in Gruppen eingeteilt. Immer treten ein paar sehr gute mit ein paar schwächeren Seglern im Team an. Von jeder Gruppe werden die Platzierungen der Einzelnen zusammengerechnet. Die Mannschaft mit dem niedrigsten Endergebnis gewinnt den Jackpot. „So werden die Schwächeren motiviert, um jeden Platz zu fighten“, erklärt Bürgermeister Georg Huber. „Schließlich kann ihre Platzierung über den Sieg entscheiden.“

Großen Anklang auch bei den Zuschauern findet die gängige Praxis, dass der führende Segler in der Jahreswertung bei den Regatten mit einem gelben Trikot starten muss, damit jeder weiß, wen es zu jagen gilt. Das kulturelle Highlight ist aber ohne Frage der „Lindchen-Cup“, benannt nach der Gastwirtschaft „Zur Linde“, Plätten-Seglers Kuldgastonomie auf der Fraueninsel. Der Chef des Lokals – wie sollte es anders ein – besitzt natürlich selber eine Platte. Seglerisch stellt der „Cup“, so eine Art Meisterschaft für die Einheimischen, hohe Ansprüche, denn die größten Felder umfassen rund 60 bis 70 Boote. Und die anschließende Party für Zuschauer und Segler wird von allen Beteiligten mit leuchtenden Augen als das gesellschaftliche Ereignis am See schlechthin bezeichnet.

Doch in Zukunft könnte der Cup ernst zu nehmende Konkurrenz bekommen. Denn in Kiel schaffen die Bayern überraschend eine Sensation, die den eingefleischten Küstenseglern das Wasser in die Augen treibt. Sie gewinnen ausgerechnet den Classic-Cup, das gemeinsame Abschluss-Rennen der Sieger aller historischen Bootsklassen. Stefan Baumann tritt mit Platte Nr. 342 zum Känguru-Start (nach Handicap: das langsamste Boot zuerst, das schnellste zum Schluss) gegen seegehende Yachten an – und schlägt die Konkurrenz mit 21 Sekunden Vorsprung.

Der Jubel an Land fällt entsprechend euphorisch aus, und die Helden kündigen im Siegestaumel an: „Zur Titelverteidigung kommen wir im nächsten Jahr natürlich wieder nach Kiel, keine Frage.“ Diese erstaunliche Karriere hatte nicht einmal Bootsbauer Grünäugel seiner „brrrrtaltst primitiven“ Platte zugetraut.

Andreas Fritsch

»Zur Titelverteidigung kommen wir natürlich wieder nach Kiel, keine Frage«

Georg Klammethner,
Klassischer

