

DRAGON

JOURNAL

Internationale Drachenklasse 2021



DEUTSCHES DRACHENGESCHWADER | SCHWEIZERISCHE DRACHENFLOTTE | ÖSTERREICHISCHE DRACHENFLOTTE





The world's best Dragon is now being supplied at one of the world's best regatta locations.

Petticrows boatyard just relocated to Cascais, Portugal.

The relocation ensures Petticrows is very well placed to service the fleet efficiently when we are able to get back on the water this season and beyond.

Known for its prime racing playground, Cascais is a historic and cosmopolitan seaside resort in the Atlantic Ocean located 30km west of Lisbon. It's a sailor's paradise, one of the best regatta locations in the world, and now home for Petticrows' boatyard.

Come visit us and test your new Dragon with the best!

-  www.petticrows.com
-  www.facebook.com/Petticrows
-  www.instagram.com/petticrows
-  petticrows@petticrows.com

WE TAKE DRAGONS SERIOUSLY



INHALT

INTERNATIONAL

Hansi Pölt zum 90sten	16
Weltmeisterschaft	18
Tommy Müller	20
Hans-Detmar Wagner Cup	24
Kompaktkameras	25
Manfred Curry	26
Classic Dragon NESSIE	32
Marblehead GP GP Final	38
Drachengeflüster	40
Produkte	42
Drachennester	44

DEUTSCHLAND

Mitgliederversammlung	62
Flotte Ammersee	66
Flotte Nord	72
Flotte Rheinland	74
Flotte Bodensee	76
Flotte Starnberger See/Tegernsee	78
Flotte Berlin	80
Ranglisten	82

SCHWEIZ

Flotte Thunersee	88
Flotte Bodensee	92
Flotte Zugersee	93
Dragon Cup	94
Ranglisten	98

ÖSTERREICH

Saison 2020	102
Ranglisten	110

TEAM DRAGON



Gregor Berz
DEUTSCHES
DRACHENGESCHWADER



Garlef Baum
SCHWEIZERISCHE
DRACHENFLOTTE



Marcus Oppitz
ÖSTERREICHISCHE
DRACHENFLOTTE



Foto / Elena Ghidini



Foto // Ricardo Pinto



Foto // Samuel Hess

DEUTSCHLAND

Liebe Drachenfamilie

Aus Imperia erreichen uns in diesen Tagen Bilder von Drachenseglern mit Maske vor dem Gesicht. Immerhin kann man dort segeln und es müssen wieder traumhafte Bedingungen gewesen sein an zwei von drei Tagen beim zweiten Event der 2021 Riviera Trophy. Für den lockdowngeschädigten Normalbürger im braven Deutschland fühlt sich das in etwa genauso weit entfernt an wie Prada und America's Cup in Neuseeland. Doch es macht Mut und Lust auf die kommende Saison.

Genauso sicher, wie es ist, dass die kommende Saison nicht gänzlich unbeschwert und frei sein wird vom Einfluss diverser Coronamaßnahmen, genauso sicher ist es, dass gesegelt werden wird im Sommer 2021, in welcher Form auch immer. Es liegt – zumindest ein gutes Stück weit – an uns selbst, inwieweit wir vernünftig umgehen mit der Situation und uns arrangieren mit dem Virus, der weder verharmlost werden noch zum Abschalten von gesundem Menschenverstand und Selbstverantwortung führen darf.

Die IDA hat es sich weiß Gott nicht leicht gemacht mit der Drachen-Europameisterschaft in Puerto Portals auf Mallorca. Die Spanier haben bis zum Schluss gekämpft. Doch in der aktuellen Situation kann eine Durchführung als faire Europameisterschaft vor dem Hintergrund der für April immer noch zu erwartenden Reisebeschränkungen in vielen Herkunftsländern europäischer Drachensegler nicht realistisch angenommen werden. Deshalb wurde mit dem vielfach proklamierten Zwei-Monats-Vorlauf in einer gemeinsamen Entscheidung zwischen IDA, spanischer Dragon Association und dem Veranstalter Puerto Portals die Veranstaltung – zumindest als Europameisterschaft und mit dem damit verbundenen Virginie Heriot Cup – abgesagt. Von einer nochmaligen Verschiebung hat man abgesehen, da die Regattakalender einfach schon zu voll sind – immerhin steht im Sommer die Weltmeisterschaft in Kühlungsborn an und 2022 gibt es schon die nächste Europameisterschaft, dann in Sanremo.

In Kühlungsborn wollen wir es genauso halten: Bis zum Zwei-Monats-Vorlauf Mitte April werden wir uns seitens DDG und IDA auf keine Diskussion zum Thema „Absage oder nicht“ einlassen. Wenn dann Mitte April tatsächlich gemeinsam mit dem Segelclub Kühlungsborn abgesagt werden muss, werden wir uns bei der IDA um die gleiche einmalige Ver-

schiebung um ein Jahr bemühen, wie sie die Spanier für die Europameisterschaft 2020 auch bekommen haben. Noch lieber aber wollen wir im Jahr 2021 die Weltmeisterschaft durchziehen, denn wir sind im vollen Momentum der Vorbereitung und freuen uns auf Regattasegeln auf internationalem Topniveau in heimischem Gewässer. Aber was schreibe ich hier, diese Entscheidung wird vermutlich zum Zeitpunkt der Drucklegung des Dragon Journals 2021 gerade im Moment gefällt werden und ist, wenn das gelesen wird, schon bekannt.

Sollte die Weltmeisterschaft 2021 in Kühlungsborn stattfinden, so wird es dort ziemlich sicher keinen großen Titelsponsor geben, der uns mit großzügigem Geldbetrag ein adäquates Rahmenprogramm bietet. Genau das wird es aber genau aufgrund von Corona im Sommer 2021 ohnehin nicht geben können, und deshalb haben wir die Not zur Tugend gemacht und uns für die Weltmeisterschaft 2021 etwas selbstironisch das Motto „Be a Dragon Sailor – be your own Gold-Sponsor“ auf die Fahnen geschrieben. In der Ausnahmesituation der Coronazeit gilt nämlich auch für die sonst so gesellige Drachenfamilie, dass wir im Zweifel „einfach nur segeln“ wollen. Das Wettfahrtkomitee um Nino Shmueli und Chefvermesser Günter Ahlers verspricht auf dem Wasser Professionalität auf höchstem Niveau und auch an Land werden wir zusammen mit dem Segelclub Kühlungsborn alle Möglichkeiten, die uns die Coronalage lässt, ausschöpfen, um den Teilnehmern eine unvergessliche Woche zu bereiten. Die Messlatte liegt, wie in der Drachenkategorie nicht anders zu erwarten, sehr hoch: Der Gold Cup im August in Marstrand, der Wiege des Drachen, verspricht ebenfalls wieder ein Topevent zu werden, nachdem im Jahr 2020 der Gold Cup zum zweiten Mal seit dem Zweiten Weltkrieg aussetzen musste. Ein weiteres Topevent in dieser Saison wird, neben den European Grand Prix mit ihrem Finale in Sanremo im Oktober, die Marblehead Trophy in Vilamoura im November sein. In der Woche zuvor wird es in Vilamoura ein „Stavros Match Race“ auf Drachen geben – das klingt sehr spannend. Auf nationaler Ebene freuen wir uns nicht nur auf die IDM im VSaW im September, sondern auch auf eine Süddeutsche Meisterschaft im Rahmen des Drachenhumpen am Ammersee im August und auf eine Norddeutsche Meisterschaft, die zum ersten Mal zwischen den Nordflotten rotiert und deshalb Ende September auf dem Baldeneysee stattfinden wird.

Kommen wir noch zum Segeln selbst. Viel ist leider nicht passiert im vergangenen Jahr, doch eine grundlegende Diskussion lohnt hier noch einmal erwähnt zu werden: der Einsatz von GPS als Hilfsmittel an Bord während der Wettfahrt. Auf der jährlichen Hauptversammlung der IDA im Oktober 2020 gab es eine Abstimmung über die Zulassung von GPS-Hilfsmitteln während des Starts. Es hat zwar die Mehrheit der anwesenden Delegierten von über 30 National Dragon Associations für GPS gestimmt, doch die für eine Regeländerung notwendige Zweidrittelmehrheit wurde verpasst. Die Befürworter dieser elektronischen Hilfsmittel bescheinigen der Drachenkategorie Stillstand und geradezu Rückständigkeit ob dieser Entscheidung. Da die Diskussion also garantiert noch nicht vom Tisch ist, möchte ich noch einmal auf die Analogie einer „Tour de France mit E-Bikes“ hinweisen. Selbstverständlich ist ein Rennen mit E-Bikes eine extrem spannende Sache und man kann ein gutes E-Bike sicher als moderner ansehen als ein konventionelles Rennrad ohne Elektroantrieb. Doch auf der Tour de France haben E-Bikes nichts verloren und genau so geht es nicht nur mir, sondern letztlich dann doch der Mehrheit unserer Drachenfamilie auch mit GPS Devices. Multipliziert man nämlich die Stimmen der Delegierten vom IDA-Meeting 2020 mit den Mitgliedern der jeweiligen National Dragon Association, dann ergibt sich fast eine Zweidrittelmehrheit (63 Prozent) gegen GPS.

Abschließend möchte ich mich auch dieses Jahr wieder bei allen bedanken, die nicht nur diesem Dragon Journal, sondern auch der ganzjährigen Berichterstattung im Internet und auf allen Kanälen einen gelungenen Auftritt geben: Das sind neben allen Flottenkapitänen, Drachenpaten und Drachenreportern unser neuer Kommunikationsvorstand Tobias Aschenbrenner, unsere Onlineredakteurin Gesine Entzminger Wolf, unsere langjährige Geschäftsstellenleiterin Cordula Schickel und nicht zuletzt Tom Körber, der Chefredakteur des Dragon Journals, das uns allen sehr viel Freude bereitet.

Für die Saison 2021 wünsche ich uns allen immer bestes Drachenwetter,



Euer Commodore
Gregor Berz

Der Vorstand & die Flottenkapitäne

Commodore
Dr. Gregor Berz
Flotte Ammersee
commodore@drachenkategorie.de

Vize-Commodore
Dr. Dirk Pramann
Flotte Berlin
Tel.: +49 30 644 757 22
vizecommodore@drachenkategorie.de

Kommunikationsvorstand
Tobias Aschenbrenner
Flotte Starnberger See/Tegernsee
kommunikation@drachenkategorie.de

Schatzmeister
Florian Jacob
Flotte Berlin
Tel.: +49 172 393 93 39
schatzmeister@drachenkategorie.de

Regattamanager
Oliver Mose
Flotte Nord
regattamanager@drachenkategorie.de

Adresse der Geschäftsstelle
Deutsches Drachengeschwader e. V.
c/o Cordula Schickel
Postfach 1103,
82351 Weilheim
Tel.: +49 8157 998 83 64
Fax: +49 8157 998 83 62
office@drachenkategorie.de

Online-Redaktion
Gesine Entzminger Wolf
redaktion@drachenkategorie.de

Ehrencommodore
Norbert Geißler

**Flottenkapitän Starnberger See/
Tegernsee**
Christian Zerlin
Tel.: +49 172 897 10 07
starnbergersee@drachenkategorie.de

**Regionalvorstand Süd/
2. Flottenkapitän Starnberger See/Tegernsee**
Dr. Ingo Ehrlicher
Tel.: +49 171 313 10 01
sued@drachenkategorie.de
starnbergersee@drachenkategorie.de

**Regionalvorstand Nord/
Flottenkapitän Nord**
Frank Henric Blohm
Tel.: +49 176 104 259 27
nord@drachenkategorie.de

Flottenkapitän Ammersee
Florian Oeser
ammersee@drachenkategorie.de

Flottenkapitän Berlin
Hannes Schwiager
Tel.: +49 172 3879 367
berlin@drachenkategorie.de

Flottenkapitän Bodensee
Hans-Dieter Lang
Tel.: +49 172 721 33 15
bodensee@drachenkategorie.de

Flottenkapitän Chiemsee
Philipp Pechstein
Tel.: +49 172 822 28 81
chiemsee@drachenkategorie.de

Flottenkapitän Rheinland
Christian Zinkler
Tel.: +49 172 274 54 00
rheinland@drachenkategorie.de

SCHWEIZ

Liebe Schweizer Drachenseglerinnen und Drachensegler

Alles ist anders seit dem Frühjahr 2020. Dabei hatte es für mich persönlich so schön angefangen. Im Januar durfte ich mit meiner Familie auf eine unglaublich tolle, lange Südafrikareise gehen, von der wir Mitte Februar zurückkamen. Dann ging es Anfang März noch einmal auf die Ski, schon mit der Vorfreude auf den baldigen Beginn der Segelsaison im Kopf... Aber: Nichts da – zack, bumm, bäng, „Lockdown.“ Fertig Vorfreude.

Aufs Wasser zu gehen, geschweige denn Regatten zu segeln, war zu Beginn der Saison nicht möglich und undenkbar für die nächsten Monate. Das Training und die Osterregatta in Thun mussten entfallen. Die Süddeutsche Meisterschaft beim Segler Verein Staad e.V. am Bodensee ebenfalls, und so ging es weiter. Abgesagt, abgesagt, abgesagt. Sprichwörtlich ins Wasser gefallen.

Nach reiflicher Überlegung entschied der Vorstand der Schweizerischen Drachenflotte gemeinsam mit dem Regattaverein Brunnen (RVB) unter Abwägung der aktuellen Gesundheits- und Sicherheitsaspekte, der finanziellen Verpflichtungen sowie einer realistischen Einschätzung der Anzahl teilnehmender Boote schweren Herzens, den Alpencup und die Schweizer Meisterschaft 2020 abzusagen.

Der Juni schenkte etwas Zuversicht, zumindest auf dem Thunersee. Unter entsprechenden Auflagen konnte die Jungfrautrophy, und damit die erste Regatta der Saison, mit elf Booten am Start gesegelt werden. Endlich mal wieder ein bisschen Gefühl von Normalität! Ein glücklicher Moment. Auch die Jubiläums-Langstreckenregatta des TYC anlässlich dessen 100. Geburtstags konnte Ende des Monats mit 15 teilnehmenden Drachen stattfinden. Und wiederum auf dem Thunersee konnte im August der Drachen Cup mit sieben Booten und im Oktober der Herbstpreis mit zehn Booten erfolgreich ausgesegelt

werden. Beide Male hieß der Sieger SUI 297 TACHISTON mit Norbert Stadler an der Pinne. Well done!

Anlässlich des Herbstpreises ergab sich, im Rahmen der Corona-Auflagen, sogar noch eine kleine Möglichkeit, mit einer größeren fröhlichen Gästeschar den 60. Geburtstag der Drachenflotte Thunersee am Ort der damaligen Gründung, dem Belvédère Strandhotel in Spiez, zu feiern. Auf der Terrasse mit Traumblick auf die Spiezer Bucht genossen die Gäste den schönen Abend, in dessen Verlauf unter anderem des Drachenflotten-Gründers Virgilio Muzzolini (der übrigens auch der Architekt des berühmten Berner Wankdorfstadions war!) und dessen diversen Drachen – alle namens GIOIA – gedacht wurde.

Aus Schweizer Sicht war 2020 ein katastrophales Jahr, was Wettfahrten, persönlichen Austausch der Segler untereinander und die Pflege von Kontakten angeht. Auf dem Bodensee, dem Untersee und dem Zugersee, unseren üblichen Regattarevierern, konnten keine Drachenregatten durchgeführt werden.

Auch international mussten im vergangenen Jahr viele Events im Regattakalender der IDA abgesagt werden. Einige Veranstaltungen, zum Beispiel im portugiesischen Vilamoura und Cascais, konnten aber dennoch stattfinden. So hatten international aktive Schweizer Segler doch noch hier und da die Möglichkeit, aufs Wasser zu kommen.

Hoffentlich ändert sich die allgemeine Lage bald wieder – nicht nur für uns Drachensegler. Das Programm für die kommende Saison steht jedenfalls und wir werden sehen, was machbar ist. Bei dieser Gelegenheit möchte ich euch die Schweizer Meisterschaft vom 8. bis 12. September 2021 und vorweg den Alpencup am 4. und 5. September beim Yacht Club Ascona (YCA) auf dem Lago Maggiore sehr empfehlen! Der Lago ist ein perfektes Segelrevier

und Ascona als Ort, auch für mitreisende Familien, sehr zu empfehlen. Wir bemühen uns nach Kräften, mit dem YCA eine tolle Veranstaltung zu Wasser und zu Land zu organisieren.

Nun noch zu der im vergangenen Jahr angekündigten Zusammenlegung der Flotten. Wir sind einen Schritt weitergekommen: 2021 geht es an die Umsetzung! Meine Bitte an euch gilt weiterhin, bleibt Mitglied in der Schweizerischen Drachenflotte und natürlich in eurem Segelverein! Nur so können wir gemeinsam stark bleiben, für unsere Klasse und unseren Sport eintreten und nach außen auftreten. Die Drachenklasse als eine der ältesten und aktivsten One-Design-Klassen weltweit hat das verdient, auch wenn die Aktivitäten auf nationaler und internationaler Ebene seit 2020 massiv eingeschränkt sind.

Und was macht der Nachwuchs? Oliver Weber hat seine NESSIE fertig restauriert und segelt 2021 auf dem Zürichsee. Im Heft findet ihr einen Artikel über die aufwendige Restauration seines Schiffes.

Damit die Zeit, bis es endlich wieder losgeht, nicht zu lang wird, sammeln wir Daten und Fotos von bekannten Schweizer Drachenseglern und stellen diese als monatliche Porträts online. Schaut doch mal auf dragon-class.ch rein.

Zum Schluss möchte ich unseren langjährigen Sponsoren für ihre Unterstützung und Inserate in diesem Heft herzlich danken. Ohne sie wäre vieles nicht möglich.

Bleibt gesund!
See you!



Präsident
Garlef Baum

VORAUSSCHAU REGATTEN 2021

DATUM	REVIER	CLUB	REGATTA	RANGLISTE
27. März – 28. März	Thunersee	TYC	Drachentraining	
2. April – 3. April	Thunersee	TYC	Osterregatta	Ja
8. Mai – 9. Mai	Bodensee	SVS Staad	Eichhornregatta	Ja
19. Juni – 20. Juni	Thunersee	TYC	Jungfrautrophy	Ja
3. Juli – 4. Juli	Untersee	YCS	Bernina Cup	Ja
21. August – 22. August	Thunersee	TYC	Drachen Cup	Ja
4. September – 5. September	Lago Maggiore	YCA	Alpencup (Tune Up SM)	Ja
8. September – 12. September	Lago Maggiore	YCA	Internationale Schweizer Meisterschaft	Ja
1. Oktober – 3. Oktober	Thunersee	TYC	Herbstpreis	Ja

Vorstand Schweizerische Drachenflotte

Präsident
Garlef Baum
Murette AG, Thunstraße 18, CH-3000 Bern 6
Tel.: +41 31 357 40 40
Mobile: +41 79 667 75 05
garlef.baum@dragon-class.ch
baum@murette.com

Vizepräsident
Paul Kreis
Stadelfeldstraße 10, CH-3114 Wichtrach
Mobile: +41 79 432 05 14
paul.kreis@dragon-class.ch
dft@dragon-class.ch

Schatzmeister
Hans-Peter Schobert
Grafenastraße 3, CH-6300 Zug
Tel.: +41 41 710 83 89
Mobile: +41 79 431 99 79
hpschobert@bluewin.ch

Sekretär
Ramon Winterberg
Erushof, CH-5618 Bettwil
Mobile: +41 79 437 67 64
info@dragon-class.ch

Flotte Bodensee
Norbert Stadler
Hinterstag 667,
CH-9402 Mörschwil
Tel.: +41 71 885 13 42
Mobile: +41 79 412 41 85
schreinerei-stadler@bluewin.ch

Flotte Thunersee
Jan Schwitter
Schadastraße 25, CH-3604 Thun
Tel: +41 79 656 94 27
jan.schwitter@bluewin.ch

Flotte Zugersee
ab 01.01.2021 vakant

Ehrenpräsident
Dieter Schmid
Birkenweg 5,
CH-3072 Ostermundigen
Tel.: +41 31 931 61 69
Mobile: 41 79 656 36 55
dieter.schmid@schmidkommunikation.ch

ÖSTERREICH

Der Blick zurück und die Hoffnung auf 2021

Das Nachwort im März des vergangenen Jahres endete mit dem Satz: „Wenige Lichtstreifen am Horizont beginnen sich zwar abzuzeichnen, ob diese aber bereits einen Umschwung andeuten oder wieder von dunklen Sturmwolken zugedeckt werden, ist unsicher.“

Das ist nun ein Jahr her, Gewitterwolken hatten wir jetzt wahrlich genug, aber auch die Silberstreifen sind wohl schon deutlicher zu sehen. Ob dies ausreichen wird, um im Sommer 2021 entspannt zu segeln, ist noch ungewiss. Wir werden uns allerdings die wichtigste Nebensache der Welt nicht durch eine Pandemie vermiesen lassen. Geduld und Ausdauer sind noch immer gefragt und zählen bei Seglern zu den wichtigsten Tugenden.

Gerade die Drachenklasse hat dies in den über 90 Jahren ihres Bestehens mehrfach bewiesen. Wir können dies auch anhand von Zahlen zeigen. Die Arbeit am Artikel über Drachenwerften hat als Nebenergebnis auch einige interessante Zahlen geliefert. So kann man schätzen, dass seit Bestehen der Klasse zwischen 3.000 und 4.000 Drachen gebaut wurden, dies ist ein Jahresdurchschnitt von gut 30 bis 40 Einheiten seit 1929. In den vergangenen zehn Jahren wurden laut IDA-Statistik weltweit circa 250 Neubauten auf Kiel gelegt, zehn davon gingen nach Österreich. Wir liegen zwar deutlich unter dem historischen Mittel, aber für eine 90 Jahre alte Klasse nicht so schlecht. Der Artikel über die Drachenwerften findet sich weiter hinten im Heft.

In Österreich konnten wir im Sommer 2020 das Fenster zwischen den Lockdowns nutzen, um unsere Sommerregatten zu segeln. Corona-Präventionskonzept war das Zauberwort der Saison. Der Aufwand und die Disziplin der Teilnehmer haben sich bewährt: Es ist nichts passiert und wir konnten uns über vier Regatten mit zehn Wettfahrten und in Summe 93 Teilnahmen freuen.

Der Weg durch das Jahr 2020 war allerdings schwer planbar und bereits im März wurde rasch klar, dass diese Saison anders verlaufen würde.

16. März: Schließung der Clubs

Die Sieben-Tage-Inzidenz liegt Mitte März 2020 bei zwölf und die Regierung beschließt den ersten

Lockdown. So ist das Coronavirus auch im Sport und bei den Clubs angekommen. Alle Sportplätze, Sportstätten und Sportvereine sind zu schließen und es dürfen keine Trainings und Veranstaltungen stattfinden. Bis Ende März steigt die Sieben-Tage-Inzidenz auf 58.

1. Mai: die Clubs dürfen wieder öffnen

Ende April sinkt die Sieben-Tage-Inzidenz auf vier. Mit der am 30. April veröffentlichten Verordnung des Gesundheitsministers wird das bestehende Betretungsverbot für Sportanlagen aufgehoben. Die Clubs öffnen wieder, wobei entsprechende Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden, um eine Ausbreitung des Virus im Club- und Segelbetrieb bestmöglich zu verhindern. Trotzdem wird der weitere Fortgang der Pandemie als völlig offen eingeschätzt.

20. Mai: Viele Absagen, aber Erleichterung in Sicht

Covid führt zu einer großen Anzahl von Absagen internationaler Regatten: Die Europeans sind auf 2021 verschoben, der Gold Cup in Kinsale (Irland) wird ebenso abgesagt wie der French Grand Prix in Dournanenz. Man hofft aber auf eine Verbesserung der Situation und lässt die Sommerregatten in Österreich am Kalender. Auch die Clubs in Deutschland und der Schweiz haben nach den Absagen der Regatten im April und Mai die Sommerregatten wieder gültig am Kalender.

1. Juni: die Hoffnung steigt – die Sommerregatten finden statt

Ende Mai liegt die Sieben-Tage-Inzidenz bei zwei und wird bis Ende Juni auch nie über vier steigen. In Österreich wird eine Covid-19-Lockerungsverordnungen herausgegeben und die Segler blicken hoffnungsvoll in die Segel- und Regattasaison 2020. Der österreichische Segelverband formuliert die neuen Regeln und Vorgaben:

„Sowohl Vergnügungssegeln als auch Regatten sind wieder möglich. Ein Sicherheitsabstand von 1 Meter am Boot soll eingehalten oder ein Mund-Nasen-Schutz verwendet werden. Insgesamt bedeutet das, dass auch das leistungsorientierte Segeln in Mannschaftsbootsklassen möglich ist. Bei zu erwartender dauerhafter Unterschreitung

des Sicherheitsabstands wird jedoch empfohlen, das Infektionsrisiko durch Tragen eines mechanischen Mund-Nasenschutzes zu verringern – vor allem, wenn die Witterungsbedingungen eine Virenübertragung begünstigen.“

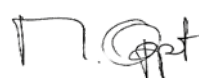
Es gibt daher grünes Licht für die Drachenregatten im Juli und August und die Veranstaltungsleiter und Clubs arbeiten fleißig an den Vorbereitungen. Covid-Präventionskonzepte und deren Umsetzung sind die Themen der Stunde.

10. Juli: Meldebeschränkung bei Entenpokal und Staatsmeisterschaft

Bis Mitte Juli steigt die Sieben-Tage-Inzidenz in Österreich auf sieben. In Deutschland steigt dieser Wert nach den niedrigen Zahlen im Juni ebenfalls wieder an und verursacht eine Reihe von Absagen. Unter anderem wird die deutsche Meisterschaft in Berlin Ende Juli abgesagt. Damit steigt das Interesse der deutschen Drachenfreunde an den Regatten in Österreich. Auf Grund der noch immer gültigen Covid-19-Regeln sehen sich allerdings die veranstaltenden Clubs für den Entenpokal und die Staatsmeisterschaft gezwungen, eine Teilnehmerbeschränkung zu beschließen. Diese soll unter Berücksichtigung des Platzangebotes in den Clubs eine ordnungsgemäße und vor allem sichere Abwicklung der Regatten sicherstellen.

Schluss mit lustig: September bis Dezember

Im August findet auch unter strengen Coronaregeln noch der Drachenkristall am Wolfgangsee statt. Bereits im September zeichnet sich aber wiederum ein Anstieg der Infektionszahlen ab – offensichtlich der Preis für die Urlaubssaison. Die Sieben-Tage-Inzidenz in Österreich steigt Anfang Oktober auf über 50 und explodiert bis Mitte November um den zehnfachen Wert auf über 500. Lockdowns und Reisebeschränkungen in allen europäischen Ländern sind die Folge. Anfang Oktober gelingt noch die Durchführung des Hans-Detmar Wagner Cups am Gardasee mit 26 Teilnehmern, dann ist Schluss der Saison.



Präsident
Marcus Oppitz

Die Österreichische Drachenflotte

In Österreich werden etwa 120 Drachen gesegelt, 95 Eigner mit 91 Booten und 25 Vorschotern sind Mitglieder der österreichischen Drachenflotte. Wir dürfen uns 2020 auch über zwei neue Mitglieder freuen, neun Mitglieder sind – vor allem altersbedingt – ausgetreten. Unsere Mitgliederanzahl ist damit gesunken, bleibt aber immer noch auf hohem Niveau.

Wir haben ein schwieriges Jahr hinter uns und blicken voll Hoffnung auf 2021. Der Wettlauf zwischen Virus und Impfung ist gestartet, vielleicht gelingt uns mit etwas Glück und Hilfe von allen Seiten ein schöner Sommer 2021.

Wir wünschen gut Wind 2021! Alle aktuellen Informationen finden sich auf unserer Webseite: www.dragonclass.at (Mail: marcus.oppitz@gmail.com)

Vorstand Österreichische Drachenflotte

Präsident
Marcus Oppitz / AUT 198

Fachbeirat Segeln
Dietmar Gfreiner / AUT 167

Vizepräsident
Alexander Richard / AUT 166

Fachbeirat Holzdrachen
Gerhard Hermann / GER 60

Revierversantwortlicher Attersee
Klaus Mittermayr / AUT 186

Schatzmeister
Dr. Georg Mustafa

Revierversantwortlicher Mattsee
Ernst Seidl

Rechnungsprüfer
KR Heinrich Spängler

DER MANN DAS BOOT

JOHANNES „HANSI“ PÖLT IM INTERVIEW – 90. GEBURTSTAG
UND REGATTASAIISON AUF DER METEOR 2

Schrift // Cordula Schickel
Bild // Moritz Keding



Lieber Hansi, herzlichen Dank, dass Du uns in diesem Ehrenjahr kurz vor Deinem 90. Geburtstag ein Interview für das Dragon Journal gibst. Wie wir gehört haben, hast du die neue Regattasaison ja schon geplant.

Seit wann besteht denn dein aktuelles Team mit Moritz Keding und Hubert Schaedl? Wir segeln seit 2015 zusammen. Beim Prinz-Franz-Preis im Bayerischen Yacht-Club habe ich Moritz nach 20 Jahren wiedertreffen. Er suchte gerade einen Drachen und als ich ihm mein Boot gezeigt habe, hat es gleich gepasst. Seitdem sind wir Partner.

Erzählst Du uns etwas über Deine Zeit im DTYC? Der Deutsche Touring Yacht-Club ist über die Jahre zu einem zweiten Zuhause für mich geworden. Im Seglerischen gab es vor zehn Jahren etwas ganz Besonderes für mich. Einmal wurde ich mit nur einem Punkt hinter Buale Glas Zweiter beim Pfingstpreis. Es gab Standing Ovations. Die Silberbecher für den Pfingstpreis wurden von der Familie Schmidt gespendet, mit der ich gut befreundet bin. Vom DTYC hab ich auch alle Jahrbücher gesammelt.

Hattest Du früher schon andere feste Teams, mit denen Du über längere Zeit Drachen gesegelt bist? Ja, freilich. Zehn Jahre lang bin ich mit Martin Bittner zusammen gesegelt und davor noch länger mit Thomas Abt.

Nimmst Du gern auch an Drachenregatten in anderen Revieren teil? Ich war immer gern am Attersee, auch einmal beim Gold Cup in Cascais und zwei-, dreimal in Südfrankreich.

Bitte erzähle uns etwas über Deine Seglerkarriere und wie Du zum Drachen gekommen bist. Als Kind bin ich immer gleich nach der Schule aufs Rad und runter an den See. Es war eine schlechte Zeit nach dem Krieg, in der es nichts gab. Der Bootsbauer bei uns in Feldafing hatte zwei Ruderboote und ein paar Segelboote und so mit 15 Jahren habe ich dort mitgeholfen und bin Skipper für die Leute am Starnberger See gewesen. In der Segelschule am See gab es damals einen Drachen. So hat es angefangen. 1969 habe ich mir einen Star gekauft und hab dann den ganzen Winter über die Regeln studiert. Bis 1983 bin ich Starboot gesegelt und war im Star einmal als qualifizierter WM-Teilnehmer in Nassau auf den Bahamas. Früher bin ich bis zu 60 Starts pro Saison gefahren und hab manchmal sogar Sonderurlaub zum Segeln bekommen. Im DTYC bin ich dann von 1984 bis 1987 erst die GER 502 vom Paul Kamhuber gesegelt, dann hatte ich einen eigenen Børresen-Drachen, die GER 721 METEOR 1. Das war mein erster eigener Drachen. Zum 65. habe ich mir eine „Hostalenschüssel mit Holzdeckel“ gewünscht, einen Petticrows-Drachen, den 1996 der Tutzingener Bootsbauer Kohlschovsky mit Teakdeck und Beschlagen ausgebaut hat. Die METEOR 2, mit der ich jetzt segle, ist immer noch dieser Drachen GER 881.

Warum hast Du in der Drachenklasse Deine Segelheimat gefunden? Ganz besonders durch Moritz Keding, der als Drachenpate sehr aktiv ist. Seit ich 1984 in die Drachenflotte eingetreten bin, war ich immer ganz selbstverständlich in der Drachenflotte dabei, vor allem hier in München, wo meine Heimat ist. 🇩🇪

„Früher bin ich bis zu 60 Starts pro Saison gefahren“

Hansi Pölt

WWM

Schrift // Gesine Entzinger Wolf
Bild // Ricardo Pinto

IN KÜHLUNGSBORN

DAS DEUTSCHE DRACHENGESCHWADER WIRD VON 13. BIS 18 JUNI 2021 IM OSTSEEBAD KÜHLUNGSBORN DIE WELTMEISTERSCHAFT DER DRACHENSEGLER VERANSTALTEN. NACH 1981, 1993 UND 2005 IST DAS DDG DAMIT ZUM VIERTEN MAL AN DER REIHE, DIE WM AUSZUTRAGEN. DOCH WIRD IN DIESEM JAHR VIELES ANDERS SEIN, ZUMAL DIE CORONAPANDEMIE DIE WELT NOCH FEST IM GRIFF HAT.

Internationale Regatten wie die Kieler Woche zeigten schon 2020, dass trotz erschwelter äußerer Bedingungen eine Durchführung durchaus möglich ist. Am wenigsten Sorgen machen sich die Verantwortlichen um Commodore Gregor Berz und Regattamanager Peter Menzel um das Segeln auf dem Wasser selbst und auch die Administration an Land wird unter Einhaltung aller vernünftigen und auch aller gesetzlich vorgegebenen Maßnahmen nach heutiger Einschätzung sicher möglich sein. Auf ein gesellschaftlich geprägtes Rahmenprogramm wird wohl verzichtet werden müssen beziehungsweise wird es aufgrund der Coronaregeln nur sehr eingeschränkt möglich sein. Daher plant der Segelclub Kühlungsborn, der sich mit der Ausrichtung des Gold Cup 2015 einen ausgezeichneten Ruf erarbeitet hat, mehrgleisig. „Für uns bedeutet das einen doppelten Aufwand“, gibt Peter Menzel zu bedenken, „der nach ausgeprägter Spontanität verlangt. Auch wenn wir vielleicht auf ein After Race und ein Dinner verzichten, wir den Hotspot Notice Board durch die Nutzung elektronischer Medien vermeiden und wir unter Umständen besondere Zulassungsvoraussetzungen an die Teilnehmer stellen müssen, wie eventuell einen gültigen Coronatest bei Teilnehmern aus Risikogebieten, wird das Segeln selbst stattfinden.“ Die komplette Digitalisierung der Regattakommunikation ist dabei besonders spannend. Des Weiteren wird über Antigen-Test-Kapazitäten nachgedacht, die freiwillig angeboten werden sollen.

Eine nicht unerhebliche Hürde ist, ein adäquates internationales Teilnehmerfeld bei der WM zu haben. Ausschlaggebend werden die Reisebeschränkungen sein, die im Juni gelten werden. „Sollten sich Schwierigkeiten für die Anreise aus zu vielen Nationen ergeben“, erläutert Gregor Berz, „müssen wir kritisch über die Weltmeisterschaft nachdenken. Es gibt aber auch Stimmen, die sagen, dass gesegelt werden sollte, solange es vor Ort möglich ist: Den Betroffenen, die zu Hause bleiben müssen, sei auch nicht geholfen, wenn diejenigen vor Ort, die segeln könnten, auch nicht segeln dürfen. Prinzipiell wollen weder die IDA noch das DDG Treiber von Regatta-Absagen sein. Mit einem Vorlauf von zwei Monaten, also Mitte April, werden sich die IDA, das DDG und der Segelclub Kühlungsborn nur genau einmal tief in die Augen schauen und aufgrund der dann aktuellen beziehungsweise für Juni einschätzbaren Coronalage eine Entscheidung treffen, ob man die WM absagen (das heißt, hoffentlich auf 2022 verschieben) muss oder an der Durchführung im Juni 2021 festhält. Leider können wir aber weder mit zwei Monaten noch mit irgendeinem anderen Vorlauf sicher sagen, ob wir die Weltmeisterschaft auch wirklich sicher durchführen werden, denn eine Absage kann in Pandemiezeiten jederzeit von offizieller Stelle doch noch ausgesprochen werden.“

Die Organisation vor Ort ist in dieser prekären Lage aber nur ein Teil des großen Ganzen. Die übergeordnete Finanzierung eines solchen Großprojekts steht auf einem ganz anderen Blatt. Wie auf anderen größeren Regatten müssen Schlauchboote gechartert, ein Start- und Zielschiff



überführt, Wettfahrleiter und Judges eingeflogen werden. Und zu guter Letzt müssen alle irgendwie versorgt und untergebracht werden, auch die Teilnehmer. Verträge mit Sponsoren und Hafenbetreiber müssen mit einem Vorlauf geschlossen werden, damit alle ihre Leistungen einbringen können. Deshalb: Alle, die an der WM teilnehmen möchten, sollten so schnell wie möglich melden. Aufgrund des Corona-bedingt gestiegenen

Inlandtourismus ist Kühlungsborn im Juni schon jetzt stärker gebucht als in anderen Jahren. Reservierungen sind mit Rücktrittsklausel bis zwei Monate Vorlauf empfehlenswert. Das Meldeportal manage2sail ist geöffnet, wenngleich die Meldung nur vorbehaltlich der Bestätigung des Meldekontingents zum Zeitpunkt des Meldeschlusses ist. Wenn alles gut läuft, werden alle Teilnehmer eine unvergessliche WM erleben. ☑

Von Ihrem Regatta-Trailerspezialisten aus Bayern!

für den
» Drachen «
Seit 1963 Anhängerbau in Perfektion.

Unsere Regatta-Trailer werden für jeden Bootstypen speziell gefertigt, damit IHR Boot gut liegt.



Mit großem Onlineshop für Zubehör und Ersatzteile

www. **HARBECK**® .de

Gewerbestraße 7
83329 Waging am See
☎ +49 (0)8681/4090

DRAGON HEART

Schrift // Tom Körber
Bild // Privat, Ricardo Pinto

WEG VOM FENSTER, DENKE ICH MIR. BLOSS SCHNELL WEG VOM FENSTER, SONST WIRD DAS HEUTE NICHTS MEHR. ICH STEHE HOCH ÜBER DER OSTSEE, Blicke auf Schilksee und Strände bis nach Laboe. Mitten im Blau flitzen einige weiße Dreieckssegel hin und her. Kälte schützt vor Training nicht. Ganz hinten wacht der Bülker Leuchtturm im neuen Grün geringelten Gewand.

Wegen des Blickes bin ich aber nicht hier. Eher wegen Thomas „Tommy“ Müller. Seit 40 Jahren hängt sein Herz am drahtigen Drachen. Früher durften die Schiffe ruhig größer und die See rauer sein. Damals, sprich von 1963 bis 1979, im Admiral's Cup, als Deutschland mit Illbruck, Büll, Mohnheim und Schumann im Big-Boat-Business ein Wörtchen mitzureden hatte, standen Halb- und Eintonner ganz oben auf der Wunschliste junger Heißsporne. Heißsporne wie Tommy, der bereits mit 16 Jahren (1963) am Fastnet Race teilnahm. Dann, die Altvorderen erinnern sich, kam das niederschmetternde Jahr 1979, als das Fastnet in der größten Seenotrettungsaktion in Friedenszeiten endete. In einem Orkan starben 19 Segler, mehrere Yachten sanken – mit ihnen viele Träume junger Segler. „Wir hatten Glück. Wir schafften mit Berend Beilken auf seiner CHAMPAGNE nicht die Qualifikation. Wer weiß, wie es uns damals ergangen wäre.“

Dabei begann alles recht unscheinbar und ungefährlich auf der Alster beim HSC, als er das erste Mal Drachenblut kostete. Das schmeckte nach tagsüber Regatten segeln und abends wieder im Hafen sein statt tagelangem Auf-der-Kante-Sitzen und Auf-den-Horizont-Starren. Das schmeckte nach Dreieckskursen statt Seesegeln. Das schmeckte nach identischen Schiffen ohne Vergütung. Kurzerhand kaufte er das Boot von Viktor Sommer (Borresen 438). Dies sollte der erste von vielen weiteren Drachen sein. Wir schreiben das Jahr 1981. Den Børresen segelte er mit Frau und Freund über drei Jahre lang. Dann entschied er sich für einen, seinen ersten, Neubau. Der erste seiner Art in Deutschland. Sommerfeld & Thiele baute ihm einen von zwei formverleimten Rümpfen im Mahagoni-Look (beide Boote segeln bis heute; der eine in Essen, der andere am Tegernsee). Wunderschön, aber auch sehr verwundbar. Über die Saison summierten sich die schadvollen Reparaturen, sodass er auf Petticrows umstieg. Bis heute 16 an der Zahl.



Grand Prix
Guyader 2014.

Wind von gestern. Nach vielen Offshore-Jahren reizte ihn Neues, Segeln in einer Einheitsklasse sollte es sein. Drachen also. Seit 1981 ist Tommy nun dabei, die fordernden Feinheiten des Drachensegelns zu verinnerlichen. Nach 20 Jahren bemerkte er, dass sich das Niveau auf den internationalen Regatten erheblich steigerte. Das lag vor allem an den professionellen Teams aus Russland und der Ukraine. Gleichzeitig war es der Auslöser, sein eigene Leistung nochmals zu steigern. „Meine Drachenkarriere war immer geprägt davon, dass ich sehr viel Zeit investierte. So segelte ich von Beginn an auf internationalen Regatten. Meinen ersten großen Erfolg (Gold Cup 2002) segelte ich noch mit zwei Freunden, später mit Vincent Hoesch und Max Scheibmair. Vinci ist ein Garant für den bestmöglichen Trimm und Max ein sehr erfahrener Vorschoter (ab 2009 mit Michi Lipp als Vorschoter, da Max ausstieg). Wir trainierten in der Winterzeit in Palma und Cascais, gewannen zusammen diverse Regatten, holten die Marblehead Trophy zurück nach Deutschland, gewannen die WM 2007 in Dublin (Irland) sowie einen weiteren Gold Cup 2012 in Kinsale (Irland) und drei weitere Grand-Prix-Siege.“

Dieses Leistungsniveau über die Jahre aufrechtzuerhalten, muss man erst mal auf die Reihe kriegen – physisch und psychisch. Immerhin liegen zehn Jahre zwischen den beiden Gold-Cup-Siegen. Da sollte man wissen, wie man sein Level hält oder, besser noch, verbessert. Reine Athletik reicht allerdings nicht, da ist Köpfchen gefragt. Vielleicht ist das auch der Grund für die enorme Leistungsdichte im Drachen. Weltmeister, Olympiasieger oder America's-Cup-Gewinner suchen hier die Herausforderung. Die bekommen sie auch: So ein Drachen ist nicht der Schnellste, er wiegt zu viel und modernere Boote gibt es auch noch. Doch ein Drachen ist etwas Besonderes. Sexy Segeln geht eben auch ohne Hightech.

„Ein 12er ist im Grunde ein großer Drachen.“

Tommy Müller



16 Jahre war er im Technical Committee Chairman der IDA. 1984 wurde er erst ins Komitee, ein paar Jahre später als dessen Vorsitzender gewählt. Dort kreuzten sich seine Wege mit einem anderen Drachen-Urgestein, Günter Ahlers (siehe Dragon Journal 2020). Da hatten sich zwei gefunden. Beide wollten den Drachen zukunftsfähig machen, beide waren mit einem gesunden Selbstvertrauen gesegnet. Mehr als einmal gerieten sie aneinander, aber immer im Sinne der Sache. Persönlich schätzen sie sich bis heute. Gemeinsam begleiteten sie den Drachen durch seine vielleicht schwierigsten Zeiten. Drei der damaligen schwerwiegendsten Probleme: Unerlaubte Spheretex-Bauweise und häufig gesunkene Schiffe. Ersteres sollte die Rümpfe steifer machen, gegen Letzteres durften Längsschotten und Tanks eingebaut werden. Außerdem die Einführung einheitlicher Templates (Erhöhung von drei auf acht Schablonen, die an vorgebenden Stellen des Rumpfes angelegt werden), um mit möglichst baugleichen Schiffen Chancengleichheit für alle Regattateilnehmer zu generieren. Natürlich liefen viele Bootsbauer dagegen Sturm, konnten sich aber nicht durchsetzen. Alte Zeiten sind nicht immer besser, nur verklärter.

Und heute? Back to the Sea sozusagen. Große Boote. Aber Dreieckskurse. Bitte schön, danke schön, 12mR macht's möglich. Kenner schnalzen jetzt mit der Zunge. Mit zwei weiteren Liebhabern historischer Yachten finanziert er ein 12er-Projekt. „Ein 12er ist im Grunde ein großer Drachen“, schmunzelt Tommy. Wie bitte? „Vieles, was wir im Drachen gelernt haben, wenden wir jetzt auf der JENETTA an. Sei es am Mastfall, an der Mastbiegung oder an den Bagstagen. Selbst viele Funktionen im Cockpit sind sich extrem ähnlich. Selbst der Traveller wird nur ein oder zweimal mehr untersetzt – wie auf einem großen Drachen. Noch erstaunlicher: Er segelt sich auch wie ein Drachen. In der Garage steht noch einer, für meine Kinder und Enkel.“ Weg vom Fenster wird demnach ein Drachen wohl niemals sein. 🚫



Sea legs, dry feet.

Introducing our new Offshore Boot.

Featuring an external gaiter and neoprene upper for complete waterproof protection.

Discover more at gillmarine.com

HDW CUP.

MUTIGE CORINTHIANS UNTER HUNGRIGEN PROFIS

Schrift // Gregor Berz
Bild // Elena Giolai, Giuseppe La Scala

Der Hans-Detmar Wagner Cup in Torbole hat schon immer hochkarätige Teilnehmerfelder gesehen, aber dieses Jahr hat er sich schon sehr wie ein Grade One Event angefühlt. Marie Hassenjürgen, die zum ersten Mal den HDW Cup segelte, brachte es mit Stolz auf dem Punkt: „Während die süddeutschen Corinthians auf dem Starnberger See Drachenfinales segeln, sind die Profis am Gardasee – und wir mittendrin.“ Vermutlich hat Corona zur extrem hohen Leistungsdichte des Teilnehmerfeldes beigetragen, denn auch die Profis sind froh, dass man überhaupt irgendwo segeln kann.

Das erst einmal nur am Donnerstag, in einer Schlechtwetter-Ora. Während normalerweise die Kreuz während der Ora immer links geht, sofern Start und Luvfass nicht total am rechten Ufer liegen, war in diesem Jahr sowohl auf Kreuz als auch Vorwind immer auf Wolken und Regenschauer zu achten, die immer mal wieder auch aus dem Westen kamen. Und zwar immer dann, wenn wir „ganz allein links“ waren – wobei wir Dimitry Samokhin, der den HDW schon mehrfach gewann, dort gelegentlich begegneten. Er war vermutlich genauso verwirrt wie wir.

Ebenso verwirrend fanden einige Teilnehmer das Bewegungsprofil der Wendemarken. Diese Technik ist noch auszureifen, denn gelegentliche Korrekturfahrten der GPS-gepeilten Bojen finden gern auch während der Annäherung des Regattafeldes statt. Mir wurden mindestens zwei solcher Beobachtungen glaubhaft geschildert, eine davon mit einer Handykamera vom Begleitboot aus aufgenommen, mit dem legendären Kommentar des Filmers „the mark is moving“. Als wenn das schon selbstverständlich dazugehöre.

Sieger des HDW Cup 2020 wurde mit der Serie 3-1-4 der Däne Jørgen Schönherr mit Crew Christian Videbæk und Joost Houweling. Jener Jørgen

Schönherr übrigens, der 2014 die Marblehead Trophy nach mehrjähriger Verteidigung durch Tommy Müller schließlich von Kiel nach Dänemark entführte. Zweiter wurde Stephan Link mit Frank Butzmann und Michi Lipp, Dritter Dirk Pramann mit Markus Koy und Fredrik Löof. Vierter wurde Wolfgang R. Bays, der den Drachentalmeister Andreas „Lolo“ Lohmann an Bord hatte und mit verklärtem Blick von der Steuerberatung durch Robert Stanjek schwärmte. Fünfter erst wurde Dimitry Samokhin, der vermutlich zu oft links segelte, mit Andrey Kirilyuk und Kasper Harsberg. Auf Platz sechs schließlich Nicola Friesen mit Vincent Hoesch und Kilian Weise, die das erste Rennen noch gewannen, aber bei der Annäherung von Fass eins im zweiten Rennen ganz neue Erfahrungen machten. 🚩



Mit Dimitry Samokhin war auch die Marblehead Trophy in town, jene silberne Salatschüssel, deren Aussegelei vor Trobole in den 90er-Jahren wir den HDW Cup zu verdanken haben. Dimitry hatte die original Marblehead-Silbertrophäe auf dem Weg nach Vilamoura im Gepäck und brachte sie mit zur Siegerehrung in den CVT – ein erhabener Moment für Traditionalisten wie unseren Commodore Gregor Berz (links). So begegneten sich auch die Silberschüssel und die Yacht GALATEA II wieder, mit der im Jahr 1954 vor Kiel der Italiener Guido Ferrari schon die Marblehead Trophy gewann! Heute wurde der stolze Besitzer der historischen Olympiayacht Giuseppe La Scala (rechts) beim HDW Cup Siebter, mit der Serie 13-10-8, welch beachtliche Leistung!



READY, STEADY, GO.

Schrift // Tom Körber
Bild // Hersteller

Aufnahmen mit einem Smartphone sind zwar schön und gut, aber zum Drucken sind sie ungeeignet. Vielmehr sind sie dafür konzipiert, Bildschirme nicht zu verlassen, egal ob Smartphone, Computer oder Tablet. Kompaktkameras, vor einigen Jahren schon fast vom Markt verschwunden, erleben eine kleine Renaissance. Die neue Generation ist klein, leicht und lässt sich in der Regel wie ein Smartphone bedienen. Dabei sind sie aber nur halb so teuer und machen doppelt so gute Aufnahmen. Und eine Auslöseverzögerung, wie sie bei Smartphones kaum zu ertragen ist, gibt es bei diesen Kameras keine mehr. Damit gibt es so gut wie keine Ausreden, nur mit dem Smartphone zu fotografieren. Also, worauf warten?



Canon EOS M200

Fast wie ein Smartphone, nur dass man damit nicht telefonieren kann. Die EOS M200 ist klein und leicht, sodass sie in praktisch jeder Tasche untergebracht werden kann. Das Touchscreen-LCD lässt sich um bis zu 180 Grad hochklappen. Mit den integrierten Tipps und Hinweisen im Menü und dem Kreativassistenten sind professionell aussehende Bilder kein Thema. Aufnahmen werden über Bluetooth und WLAN automatisch übertragen, um sie online zu stellen. 4K-Video und 24,1 Megapixel runden das Bild ab. Der Preis liegt bei 599 Euro. www.canon.de



Nikon W300

Wenig Wünsche lässt die W300 von Nikon aufkommen. Wasserdicht und mit einem Zoom (24 bis 120 Millimeter) ausgestattet, mit dem man das eigene Cockpit ebenso aufnehmen kann wie das des Nachbarn. Der Sensor ist mit 16 Megapixeln ausreichend bestückt, die Tasten sind so groß, dass man sie selbst mit Handschuhen gut bedienen kann. Der Preis liegt bei 469 Euro. www.nikon.de



Sony RX100 VI

Die neue Edelkompakte von Sony lässt wirklich noch kaum Wünsche offen. Das Zoom deckt einen Bereich zwischen 24 und 200 Millimeter ab, ein Bildstabilisator fängt Bewegungen des Bootes oder Fotografierenden auf. Der Monitor lässt sich um 180 Grad drehen, der Auslöser kann über das Touch-Display benutzt werden. Auch der Autofokus gehört zum Schnellsten, was die Kompaktkameraklasse zu bieten hat, etwa 65 Prozent des Sensors sind von AF-Punkten abgedeckt. Der Preis liegt dann auch dementsprechend bei 1.300 Euro. www.sony.de



Lumix DC-FT7

Stürze aus zwei Meter Höhe, Frost bis minus zehn Grad, die kleine Lumix macht wirklich Einiges mit. Anders als viele andere Kompaktkameras schaut man bei ihr durch einen (klassischen) Sucher, der vor allem bei hellem Sonnenlicht Vorteile hat. Das Zoom läuft von 28 bis 128 Millimeter, ihr Gewicht beträgt gerade mal 290 Gramm. Der Preis liegt bei 429 Euro. www.panasonic.de

WIR GESTALTEN UND PRODUZIEREN IHRE GESCHÄFTSAUSSTATTUNG & WERBEMITTEL. Print + Web



villa-amalia-verlag.de

MANFRED CURRY
 WAR ZU LEBZEITEN
 EIN BRILLANTER
 KOPF. TÜFTLER UND
 GEHEIMNISKRÄMER
 ZUGLEICH, 100-METER-
 LÄUFER (DRITTBESTER
 DER WELT),
 EISKUNSTLÄUFER
 (DEUTSCHER MEISTER),
 REGATTASEGLER,
 OLYMPIATEILNEHMER,
 ARZT, SCHRIFTSTELLER,
 FILMREGISSEUR,
 ERFINDER,
 AERODYNAMIKER,
 BIOKLIMATOLOGE UND
 STRAHLENBIOLOGE.
 NAHEZU SEIN
 GESAMTES LEBEN
 RESIDIERT ER
 IN RIEDERAU AM
 AMMERSEE.



MANFRED MADIE MYTHOS.

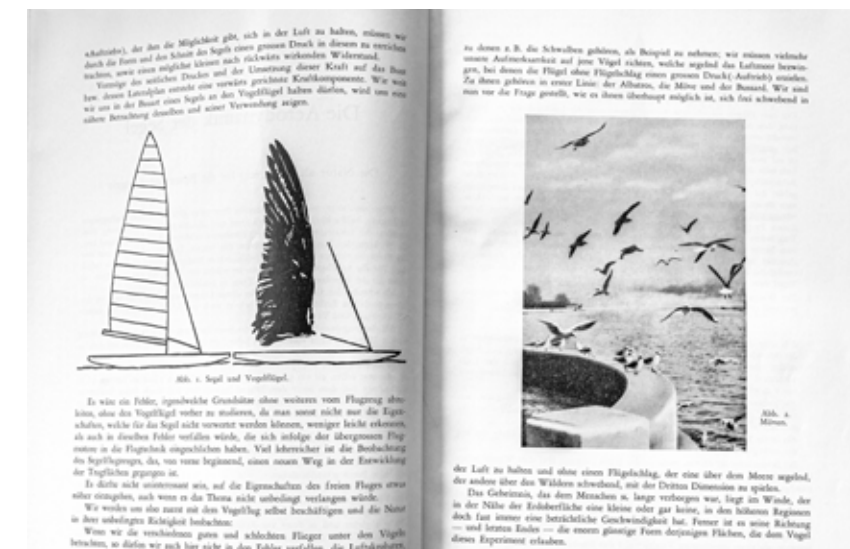
Schrift // Tom Körber, Quellen: „Der talentierte Mr. Curry“ (mare103) von Claus-Peter Lieckfeld, 100 Jahre Steinlechner Werft, „Krankheit aus der Luft“ (Spiegel 1953), Zeitzeugen Bild // Tom Körber, Archiv Ammersee Yacht-Club, Privatarhiv Günther Hartmann und Franz Mitterer

Es war Currys Schicksal, dass er selten ernst genommen wurde, obwohl er in jeder seiner vielen Bereiche Höchstleistungen vollbracht hat, für die Spezialisten ein ganzes Leben lang trainieren müssten. Einer, der ihn tatsächlich ernst nahm, war der spätere König Ludwig III. von Bayern, als Curry, noch im Kindesalter von zwölf Jahren, als dritter Mann auf der Jolle BIBAMUS als Einziger ein aufziehendes Gewitter richtig lesen konnte und sie das Rennen gewannen. Er hatte etwas von einem Universalgelehrten, wie sie heutzutage nicht mehr existieren. Ähnlich wie Galilei nahm sich Curry die Natur als Vorbild, sah dort Fragen und gab praktische Antworten. Er studierte ziehende Wolken und zog daraus Rückschlüsse auf das Segelfliegen. Wasser- und Eistropfen inspirierten ihn zu einem profilierten Mast mit innen liegenden Fallen. Der Flügel einer Möwe brachte (im Windkanal) die Erkenntnis, dass Holzlatten in einem Segel die Strömung stabilisieren und es dadurch schneller wird – das durchgelattete Segel war geboren. Die Windbündel, die die korrekte Segelstellung zum Wind anzeigen, waren da fast nur Formsache. Hochgradig interessant und überraschend war auch seine Currybremse, die bei der damaligen Startprozedur durchaus Wirkung zeigte, aber dennoch schnell verboten wurde. Da die Starteinrichtungen damals an Land standen, konnte kein Start gegen den Wind gelegt werden, sodass der Wind beim Start oft von hinten kam. Dafür hat er die Bremse gebaut: Unter vollen Segeln an die Linie, die Klappe (sah aus wie ein Schwalbenschwanz) ins Wasser geschmissen, abgebremst und dann pünktlich in voller Fahrt über die Linie. Wenn das alle machen würden, vor allem Kamikazesegler, kann sich jeder ausmalen, was an der Startlinie los wäre. Daher wurde die Currybremse alsbald verboten. Überlebt hat sie dennoch, als Bremsklappe in Flugzeugen. Wie auch Currys privates Teehaus am See in Riederau, das erst im Curry's Inn und dann im Restaurant Seehaus bewirtete Nachfolger fand.

Er verstand, dass ein Segel wie ein vertikaler Vogelflügel funktioniert. Mit gerade mal 23 Jahren erhielt er vom Flugpionier Hugo Junkers das Angebot, seine Forschungen zu konkretisieren. Später wurden seine Berechnungen vom Massachusetts Institute of Technology bestätigt und damit zur Grundlage des modernen Flugzeugbaus. Er hätte durchaus zu einem der prägendsten Ingenieure der Welt werden können. Die Erfindung, mit der er tatsächlich berühmt werden sollte, die Curryklemme, war nur eine Weiterentwicklung einer bestehenden Idee aus den USA. Die sichere Leestellung des Segels aber war wieder seine Entdeckung. Einfach gesagt fand er heraus, dass der Wind im oberen Top des Segels in einem anderen Winkel und in höherer Geschwindigkeit trifft. Heute unter dem Begriff Twist ein feststehender Begriff.

Curry war ein ausgesprochener Leichtwindsegler, denn bei Wind kann schließlich jeder segeln, pflegte er zu sagen. 1928 nahm er für die USA sogar an den Olympischen Spielen teil. In den 1920er- und 1930er-Jahren prägte er die Regattaszene vorwiegend auf Rennjollen. Rund 13 Yachten ließ Curry bei der Mitterer Werft in Riederau bauen. Das „Landskiff“ hat er sich 1926 patentiert lassen. Bis heute fahren seine Nachfolger als verkleidete Velomobile und Liegedreiräder auf unseren Straßen. Des Weiteren erfand bzw. verfeinerte er die Genua-Fock, drehbare Masten, gewölbte und anstellbare Schwerter sowie die Marconi-Takelage (als Hauptsegel wird ausschließlich ein Dreieckssegel verwendet; heute Standard auf jedem modernen Segelboot, auch als Bermuda-Rigg bekannt).

Das erste einer ganzen Reihe von Segelbüchern von Manfred Curry: „Die Aerodynamik des Segels und die Kunst des Regatta-Segelns“ aus dem Jahr 1925.



Was für ein genialer Mensch lebte da im, sagen wir, eher unauffälligen Riederau am Ammersee? Auf dem elterlichen Anwesen lud Manfred Curry für seinen Sohn andere Kinder zum Spielen ein, auf dieselbe Schule gingen sie aber nicht. „Ich glaube, er ging auf eine Privatschule“, erinnert sich Franz Mitterer, Sohn von Hans Mitterer. „Manfred Curry hat uns immer eingeladen, weil seinem Sohn langweilig war. Sie hatten damals den ersten Fernseher in der Gegend und mit der Modelleisenbahn haben wir riesige Landschaften gebaut. Da ließen wir uns nicht zweimal bitten. Ab und an bestellte er bei der Haushälterin ‚Tee für die Kinder, aber mit Liebe zubereitet‘. Wir waren damals alle so um die sechs Jahre alt, etwas älter, als Manfred Curry ums Leben kam. Die Umstände waren so undurchsichtig, dass der Pfarrer ihn zuerst nicht beerdigen wollte. Am meisten beeindruckte mich aber das Auto der Currys. Ein Riesenwagen, den man bis Utting gehört hat, so einen Mordslärm hat der beim Anlassen gemacht.“

Bereits 1920 wurden mehrere 10er-, 20er- und 22er-Rennjollen für Curry nach seinen Plänen gebaut. Die Spitze seiner Entwicklungen folgte dann 1928 mit der AERO (Z 322), einer Z-Jolle in Leichtbauweise. Es folgten AERO II (Z 439) und AERO III sowie 1936 das Schwesterschiff AERA, eine 22er-J-Jolle. Alle schwer zu segeln, wie sich Günther Hartmann (94 Jahre), erinnert, der bei zwei Regatten als Vorschoter für Curry segelte. „Curry war älter als ich, er muss so Mitte 40 gewesen sein. Meine Begeisterung für ihn wurde allerdings durch sein Auto geweckt. Er fuhr einen wunderschönen, zweisitzigen schwarzen Auburn. Die Garage hatte damals schon ein automatisches Tor, das sich öffnete, wenn das Gewicht des Autos über einen Auslöser fuhr. Dieses Auto hat einen starken Eindruck auf mich gemacht. Den Auburn hatte er auch mit,

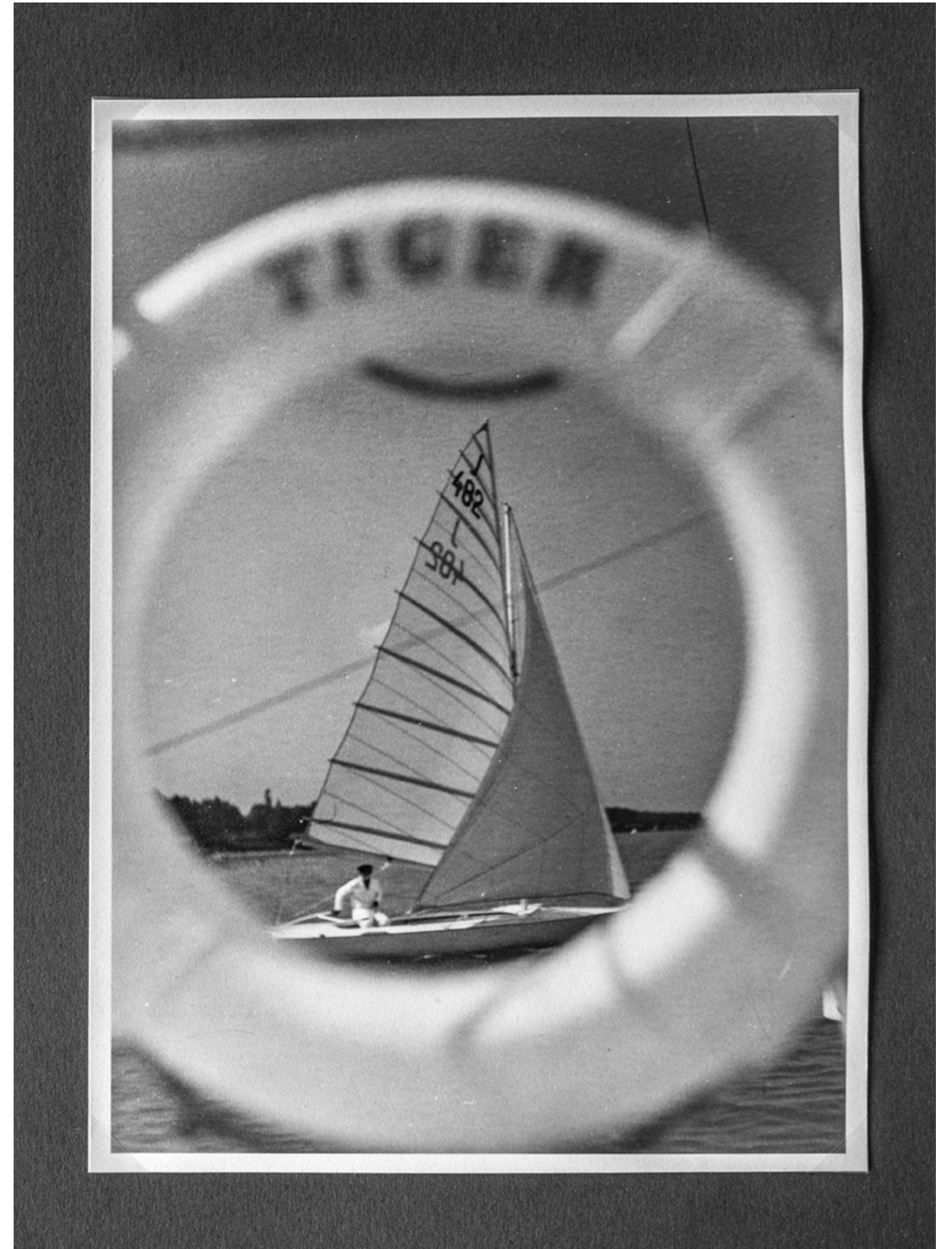


Günther Hartmann segelte als Vorschoter mit Manfred Curry in den 1950er-Jahren.

als wir zusammen in Zürich gesegelt sind. Das war so um 1951/52. Er hat mich gefragt, weil er noch einen dritten Mann brauchte, ein Leichtgewicht, denn ich wog nur 75 Kilo. Der andere war Hans Mitterer (Vater vom Franz Mitterer). Curry war streng, sehr streng. An den Bojen und bei den Manövern brüllte er jeden sofort an, der sich nicht an die Regeln hielt. In der Chronik des Bayerischen Yacht Club (BYC) steht denn auch, dass sich andere Segler geradezu formiert haben, damit einer von ihnen Curry ablenken konnte. Er war zwar kein Choleriker, aber ein Kumpeltyp, mit dem man abends noch zusammensaß, war er auch nicht. Wir segelten auch eine Woche auf dem Bodensee. Wir haben zwar alle Wettfahrten gewonnen, trotzdem hat er mich danach nicht wieder gefragt. Mir war es recht, weil ich mit dem Studium viel zu tun hatte und ich mit seiner überlegenden Haltung, samt seiner dominanten Persönlichkeit, oft schwer klarkam. Er war ausgesprochen selbstsicher und er beeinflusste alle anderen durch sein imposantes Auftreten.“

Das sicherte ihm unter Umständen in den 1930er-Jahren das Überleben – und dass er amerikanischer Staatsbürger war, auch wenn er in München geboren wurde. Die NS-Oberen brauchten ihn als Wissenschaftler, unter anderem bei einem Forschungsauftrag für das Reichsluftfahrtministerium. Er ließ es geschehen. Zeitzeugen berichten einmütig, dass Curry eher international vernetzter Weltmann als deutscher Vorzeigemensch war. Sein US-Pass schützte ihn zwar zuerst, dennoch waren seine Bücher, wie alle Publikationen in dieser Zeit, genehmigungspflichtig. Günther Hartmann berichtet, dass Curry anbot, eine jüdische Bekannte auf dem Curry-Gelände zu verstecken. 1933 musste sich Currys Vater aus dem Vorstand des Ammersee Yacht-Clubs zurückziehen, bei dem seine Eltern Gründungsmitglieder waren. Anfang der 1930er-Jahre macht der Arzt, Wetter- und Luftfahrtforscher wieder einmal etwas Unerwartetes. Er kauft sich eine Filmkamera und dreht für Ufa und Bavaria Kultur- und Kurzfilme. Von seinen Filmen wird einer, „Boote mit Flügeln“, sogar auf der Biennale gezeigt.

Franz Mitterer, Schulfreund von Currys Sohn und Enkel des Bootesbauers der berühmten Jollen AERO und AERA.





Links: „Regatta Segeln. Die Aerodynamik der Segel“ aus dem Jahr 1949.

Mitte links: „Flug und Wolken“ aus dem Jahr 1934.

Mitte rechts: Innenaufnahme der TIGER.

Unten: TIGER auf dem Ammersee.



AERO II, seine Z-Jolle in Leichtbauweise die nach seinen Plänen gebaut wurde.



Bücherliste

- 1925 Die Aerodynamik des Segels und die Kunst des Regatta-Segelns
- 1930 Myom und Altersbild
- 1930 Wind und Wasser
- 1932 Flug und Wolken (Segelflugehrbuch)
- 1932 Regatta-Taktik in Frage und Antwort
- 1934 Flug und Wolken
- 1934 Schönheit des Eislaufs (1925 Deutscher Meister im Paarlaufen)
- 1949 Der Schlüssel zum Leben
- 1943 Neuauflage von Flug und Wolken
- 1946 Bioklimatik. Die Steuerung des gesunden und kranken Organismus durch die Atmosphäre
- 1949 Regatta-Segeln. Die Aerodynamik der Segel
- 1950 Erforschung von Erdstrahlen (Currynetz)
- 1951 Wolken, Wind und Wasser

Drehbücher

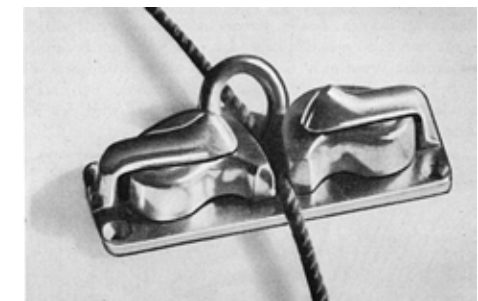
- Boote mit Flügeln (1941/42) || Wind und Wasser (1942)

Nach dem Krieg ließ Curry keine weiteren Boote bauen, sondern segelte vorrangig auf dem Schärenkreuzer von Josef Pankofer (der Pionier von industriellem Eis, das von 1933 bis 1969 in München produziert (JOPA Eis) und später zur Eskimo-Iglo GmbH wurde). Curry ließ seine Schiffe nur in der Mitterer-Werft bauen, sie durften später nur außerhalb Deutschlands beziehungsweise Europas verkauft werden, damit sie keine Konkurrenz darstellten. Der TIGER, sein Hausboot, wurde bei der Steinlechner-Werft umgebaut. Einem kleinen TIGER folgte 1935 bald der große TIGER, ein ausgedienter Raddampfer. Als MARIE THERESE brachte es Ausflügler von Grafrath nach Stegen, bis die Bahnlinie Augsburg-Weilheim gebaut wurde. Bei Steinlechner wurde die eiserne Schale entkernt und im luxuriösen maurischen Stil ausgebaut. Für den Umbau musste sogar eine neue Halle gebaut werden, da auch noch ein aerodynamisch optimierter Decksaufbau anstand. „Wir waren des Öfteren auf die TIGER eingeladen“, erinnert sich Günther Hartmann, „allerdings kann ich mich nur an eine Ausfahrt erinnern, sonst lag es an einem Dalben, über den sogar eine Telefonleitung an Bord führte.. Besonders lustig fanden wir, dass die Post per Ruderboot gebracht werden musste.“

In den Wirtshäusern sah man ihn nie, lieber lud er zu Feierlichkeiten auf seine TIGER. Hier feierte er viel. Das deutet seine zweite Seite an, die des Lebemanns. Hier hauste er als maritimer Bohemien auf dem Ammersee. Auf Wasser aber folgte ihm seine erste Frau, die Eisläuferin Hazel, nicht. Die Ehe wurde bald nach dem Umzug aufs Wasser im Jahr 1935 geschieden. Seine zweite Ehefrau, die Sängerin Maria Hester, half ihm beim Schreiben und in der Praxis. Und ganz subtil begradigte sie immer wieder seinen Schlingerkurs zwischen Wissenschaft und Sport.

Mitte der 1940er-Jahre gründete Manfred Curry in Riederer das American Bioclimatic Research Institute, das nach seinem Tod von seiner Witwe Maria Hester-Curry als Manfred-Curry-Klinik weitergeführt wurde. In den Jahren ab 1950 widmete er sich als promovierter Arzt (Schüler von Ferdinand Sauerbruch) der Erforschung von Erdstrahlen und deren Wirkungen auf den menschlichen Körper. 1950 ein Thema, das in der Wissenschaft stark bezweifelt wurde. Er entwickelte das Curry-Netz, denn er war überzeugt davon, dass es einen Zusammenhang zwischen sich kreuzenden Erdstrahlen und Krebserkrankungen gab. Beweisen konnte er es nicht mehr. Manfred Curry starb 1953 und wurde im Familiengrab in Dießen beerdigt.

Reichlich spät erst 1993, 40 Jahre nach seinem Tod, wurde Manfred Curry in die Sailing Hall of Fame aufgenommen. In Riederer am Ammersee erinnert der Straßename Curry-Park an einen der größten und vielleicht schillerndsten Söhne der gesamten Ammerseeregion. Er selbst segelte zwar nie auf einem Drachen, sondern Rennjollen und Schärenkreuzer, aber ohne seinen Einfluss wäre der Segelsport, somit auch das Drachensegeln, nicht das, was es heute ist. 🚩



Die nach ihm benannte Curryklemme.

DEVILS IN THE



DETAILS

DER DRACHEN HAT ES MIR ANGETAN. EIN SCHIFF IN PERFEKTER GRÖSSE FÜR UNSERE ALPENSEEN, KLASSISCHE LINIEN UND EINE LANGE GESCHICHTE. ICH BEGANN DAMIT, DIE BEKANNTEN PLATTFORMEN NACH INSERATEN ZU DURCHFÖRSTEN, UND SCHON BALD STAND ICH IN DER ERSTEN HALLE UND BEÄUGTE EINE DIESER KLASSISCHEN SCHÖNHEITEN.

Schrift // Oliver Weber
Bild // Oliver Weber, Andreas Brunner

Nach einigen eher ernüchternden Besichtigungen geriet ich eher durch Zufall an NESSIE. Bei der Bestellung eines neuen Großsegels bekam mein Vater einen Tipp von unserem North-Sails-Vertreter, Eckhard Kaller, dass zwei Drachen nahe der Schweizer Grenze in einer Werft stehen, von denen sich der Eigner trennen möchte. Einer davon war NESSIE. Sie wurde 1972 in Vejle in der bekannten dänischen Børresen-Werft gebaut. Nach einer Liste aller in Dänemark gebauten Drachen, ist NESSIE die Nummer 197 von 201. Wobei Rumpfnummer 199 nicht vergeben wurde. Sie wäre somit eine der letzten ihrer Art, bevor sich im Laufe der 70er Jahren die Wende hin zur Produktion von Kunststoff Schiffen vollzog. NESSIE verweilte jedoch nicht lange in Dänemark, denn bereits in ihrer fünften Saison fand sie 1976 durch einen Herrn Ehrbauer aus Karlsruhe, am Bodensee ihre neue Heimat. Dann wurde es bis 2015 ruhig um NESSIE. Wann und wie sie in den Besitz des Werftbesitzers kam, konnte ich nicht mehr ermitteln.

Bevor Nessie 2016 ihre neue Heimat am Zürichsee fand, wurde sie bereits 2015 einem kleineren Refit unterzogen. Da ich Nessie jedoch erst nach Abschluss der Arbeiten zum ersten Mal gesehen habe, war mir nicht bekannt, welche Geheimnisse das glatte Unterwasserschiff beherbergte. Als Eigner lernt man glücklicherweise sein Schiff immer



besser kennen und ist irgendwann in der Lage, Indizien am Schiff zu deuten und diese auch zu verstehen. Bereits vor 2015 wurden diverse Arbeiten an NESSIE ausgeführt, wie beispielsweise die Entfernung des Reitbalkens und der Austausch einzelner Planken im Unterwasserschiff. Nicht zuletzt muss wohl auch das Deck vor Jahren ersetzt worden sein wie vergessene Beschläge unter Deck, als auch falsch verschraubte Beschläge an Deck unmissverständlich darlegen. Was mir jedoch erst Stück für Stück klar wurde, war, wie ursprünglich NESSIEs Zustand tatsächlich war. Von den Beschlägen im Schanddeck bis zu den alten Tufnol-Klemmen und Tufnol-Blöcken war NESSIE scheinbar nie großartig modernisiert worden. Zum Glück! Ich muss zugeben, dass ich anfänglich den Wert dieser vielen Originalteile noch nicht erkannte und mir erst mit der Zeit bewusst wurde, was für eine kleine Sensation dies eigentlich war. Ein Drachen aus dem Jahr 1972, bei dem die Zeit stehengeblieben ist.

Als NESSIE die erste Saison im Wasser lag, funktionierte vieles noch nicht, wie es sollte. Schotführung und Trimm bedurften einiger non-invasiver Veränderungen. Am Ende der Saison 2016 wurden im Winter alle Beschläge auf Deck demontiert, aufbereitet, abgedichtet und verschraubt.



Der alte Bugbeschlag war nicht mehr zu retten. Hans-Joachim Landolt zauberte jedoch aus dem alten Auge und viel Liebe zum Detail einen neuen Bugbeschlag für NESSIE.



Von innen nach außen. Nachdem im Rumpf Spanten und Wrangen erneuert wurden, wird der Rumpf wieder geschlossen.

nicht allzu fern Zukunft professionell überholt werden müsste. Diese umfangreiche Aufgabe übernahm die Michelsen-Werft in Friedrichshafen. Bis Dezember 2020 wurden alle Spanten und Wrangen vom Mast bis in die Plicht ersetzt, das Unterwasserschiff teilweise neu beplankt und mit Epoxidharz versiegelt, sowie der Reitbalken rekonstruiert. Børge Børresen hätte dieses Projekt wohl als ‚Neubau‘ bezeichnet, zumindest hätte seine Werft mit dem gleichen Zeitaufwand einen neuen Drachen gebaut.

Ich beabsichtige keine Modernisierung des Schiffes, denn ich befürchte, dass durch diese neuen Elemente das Schiff seine Authentizität und somit seinen Charakter verliert. Anstelle einer Modernisierung tendiere ich stattdessen in die entgegengesetzte Richtung: Neu hinzugefügte Beschläge werden durch alte und soweit möglich originale Teile ersetzt. Das aktuelle Beispiel ist hierfür wohl das Projekt Rollanlage. Als ich das Schiff 2016 übernahm, war kurz vorher eine neue Bartels-Rollanlage verbaut worden. Mittlerweile ist diese wieder ausgebaut und wird durch eine ursprüngliche Rollanlage mit innen laufendem Strecker ersetzt werden. In der Tat ist es wohl am schwierigsten alte Originalteile aufzutreiben. Zum Glück befand sich NESSIE zu großen Teilen noch in ihrem ursprünglichen Zustand. Durch einen Kontakt in Dänemark war es mir möglich, aus dem Lager der Børresen-Werft noch einige Originalklemmen und -blöcke zu erwerben. Für andere Teile bin ich auch schon mal für ein Wochenende nach Südeuropa oder Holland gereist. Über die Jahre habe ich mir so ein Netzwerk aus Bekannten und Handwerkern aufbauen können, welche mir bei meinen Projekten helfen. Die Rekonstruktion von Teilen erfolgt dabei immer getreu einer Vorlage. Ein Kompromiss stellen aktuell nur fünf neue Tufnol-Schotklemmen dar, diese liegen jedoch versteckt unter dem Süll.

Die Klaviatur wurde dabei ebenfalls erneuert. Im Winter 2017/18 wurden die Bodenbretter erneuert, die Winschen demontiert und einem Service unterzogen, auch die alten Räder für die Backstagen wurden abmontiert, gereinigt und aufgehübscht. Daneben gab es außerdem kleinere Projekte wie die Rekonstruktion eines Sockels für die Tufnol-Klemmen. Auch im darauffolgenden Winter 2018/19 saß ich wieder am Boot. Nebst den normalen Winterarbeiten wie dem Streichen des Unterwasserschiffs fielen erneut einige Arbeiten am Schiff selbst an. Wie erwähnt wurde wohl vor einigen Jahren das Deck erneuert. Dies machte sich an einigen Stellen bemerkbar. So fehlte im Vorschiff ein Beschlag für die Führung des Spibaum-Niederholers, sodass dieser lose unter Deck baumelte. Ebenso waren keine Barberholer für den Spinnaker vorhanden und mussten ebenfalls rekonstruiert werden. Zuletzt zeugten die um 180 Grad falsch montierten Umlenkrollen der Genuaschoten von der letzten Überholung.

Im August 2019 zeichnete sich ab, dass eine Restauration unumgänglich war, denn bei der wiederkehrenden Kontrolle durch die Behörde war NESSIE durchgefallen. Das feststeckende Taschenmesser in einer Planke auf Steuerbord werde ich so schnell nicht mehr vergessen. 2016 kaufte ich das Schiff im Glauben, für die nächsten Jahre Ruhe zu haben und keine größeren Arbeiten ausführen zu müssen. Der Verkäufer, ein ehemaliger Werftbetreiber aus Kressbronn, hatte das Schiff zusammen mit einem anderen Drachen für sich erworben und diese zwei Schiffe in seinen Betrieb herrichten lassen. Mangels besseren Wissens kaufte ich den Drachen unter der Annahme, ein professionell saniertes Boot erworben zu haben. Das stellte sich nun als Fehleinschätzung heraus. Allerdings dämmerte mir bereits während meinen ersten Arbeiten, dass an einigen Stellen Sanierungsbedarf herrschte und das Schiff in wohl



Insgesamt wurden zwischen Ruderkoher und Vorschiff 22 Spanten und elf Wrangen ersetzt.

Zurück im Winterlager nach vollendeter Restauration.





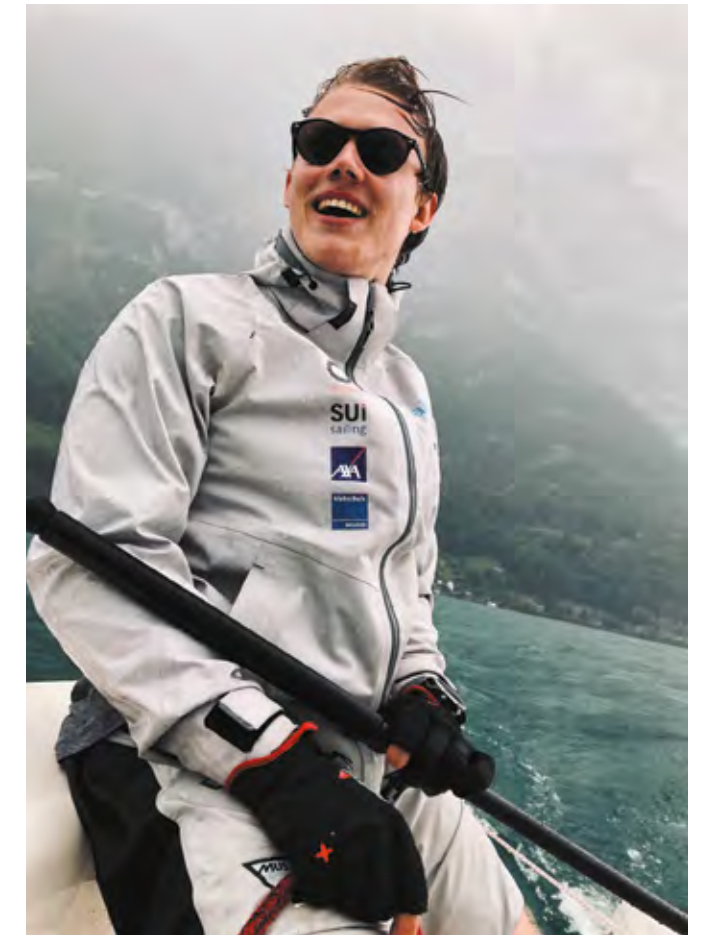
Oben: NESSIE erstrahlt in neuem Glanz. Der neu gebrachte 1K-Lack verspricht mehr Elastizität und sollte Risse im Freibord vorbeugen. *Unten links:* Spieglein, Spieglein an der Wand... Die originalen Andersen-Winschen verrichten ihren Dienst nach beinahe 50 Jahren noch einwandfrei. *Unten rechts:* Das Kajütendach war instabil geworden und musste ausgesteift werden. Durch einen neuen Träger erhielt die Konstruktion ihre Festigkeit zurück. Dazwischen die Achse der Spinnaker-Winsch, ein eher seltener Anblick bei einem Drachen.

„Für manche Teile bin ich auch schon mal für ein Wochenende nach Südengland gereist.“ Oliver Weber

Bevor meine Entscheidung auf NESSIE fiel, besichtigte ich zusammen mit meinem Vater verschiedenste Drachen. Das Bild, welches sich uns präsentierte, war mehr oder minder vergleichbar: das Unterwasserschiff von Rissen durchzogen, wodurch ein Ausleisten notwendig ist, weiche Spanten, feuchte Wrangen, anstehende Neulackierung, alte Segel und so weiter. Einen Drachen in einem guten, beziehungsweise sehr guten Zustand zu finden ist mehr als schwierig und interessante Schiffe sind meistens schnell wieder vom Markt. So beobachte ich auch heute noch den Drachenmarkt und interessanterweise wechseln praktisch alle Holzdrachen binnen kurzer Zeit den Besitzer. Zumindest wenn ich davon ausgehen kann, dass ein offline genommenes Inserat als Verkauf gesehen werden kann.

NESSIE soll im April wieder auf den See kommen. Da ich noch keinen straßentauglichen Anhänger besitze, wird der Drachen vorerst auf dem Zürichsee bleiben. Wir haben hier einen aktiven Oldtimer-Verein am See (Oldtimer Boot Club Zürichsee, OBCZ), welcher einige Regatten durchführt. An diesen würde ich in Zukunft gerne teilnehmen. Auf reinen Drachenregatten werden NESSIE und ich wohl nicht anzutreffen sein, zumindest noch nicht. Bisher habe ich NESSIE ausschließlich als Daysailer gesegelt. Abgesehen von meinem Vater, der mit mir ab und zu an Bord ist, habe ich keine Stammcrew.

Manchmal braucht man einfach Glück, Traveler-Schlitten und Schiene stammen von eBay und entsprechen den Beschlägen.



Zum Glück wusste ich zu Beginn nicht wirklich, worauf ich mich da eigentlich einlasse. In kalten Wintermonaten in einer feuchten und unbeheizten Halle zu sitzen und langsam durchzufrieren, während ich an einem alten Holzboot schraube, klingt wohl nicht nach einem erstrebenswerten Programm fürs Wochenende. Andererseits kann ich mir nichts Schöneres vorstellen. Ich konnte in den vergangenen Jahren viel lernen. Ich habe mich mit Berufen und Themen auseinandergesetzt, mit denen ich zuvor nie zu tun hatte, und habe so einen Einblick in verschiedene Betriebe erhalten. Ich konnte kreativ sein, Lösungen für aktuelle Probleme am Schiff entwickeln und nicht zuletzt sind da natürlich die herrlichen Segeltage während der Saison.

Mein Herz schlägt für Klassiker und so kann ich es nicht ausschließen, dass ich auch in Zukunft ähnliche Projekte angehen werde. Und selbst nach dieser umfassenden Restauration ist „Projekt NESSIE“ nicht abgeschlossen. Sich einem alten Holzboot zu widmen, ist ein kontinuierlicher Prozess, der nie ein finales Ende findet. Letztlich sollte man wissen, dass es bei einem Holzschiff nicht um die Frage geht, ob etwas gemacht werden muss, sondern vielmehr wann. Aber all die Erfahrungen, neuen Bekanntschaften, das kreative Arbeiten und die Momente, die ich durch dieses Hobby machte, waren die Strapazen wert. Daher würde ich diesen Weg wohl jederzeit erneut gehen. 📌

MARBLEHEAD TROPHY PORTUGUESE GRAND PRIX EUROPEAN GRAND PRIX FINAL

Schrift // Jörg Maßgang
Bild // Jörg Maßgang, Ivo Ferreira

Von München nach Vilamoura, zwei Fahrer, Zugfahrzeug samt Drachen hinten dran und 34 Stunden Reisezeit. 2.671 Kilometer und 721,40 Euro an Maut- und Spritkosten später ist man an einer der beliebtesten Regattabahnen Europas. Hier trainieren nicht nur viele Spitzensegler aus der ganzen Welt den Winter über, es werden auch hochklassige Segelsportveranstaltungen von bestechender Professionalität durchgeführt. Die Infrastruktur der Hafenanlage lässt nichts zu wünschen übrig und sorgt für einen reibungslosen, flüssigen Ablauf. Boot aufbauen, waschen, einkranchen und verholen an die 50 Meter entfernte Steganlage mit Paddel oder Rib. Ein Shuttledienst zwischen den Liegeplätzen und dem Regattacenter ist von Frühmorgens bis zum Abend im Einsatz.

Geht man den Schwimmsteg in Richtung Land, liegen wenige Schritte entfernt etliche Bistros an der Hafenanlage, bei denen man sich vor dem Ablegen oder nach der Ankunft einen kleinen Drink, Snack oder auch mehr fürs Wohlbefinden genehmigen kann. Die Regattabahnen liegen circa zwei Seemeilen vor der Hafeneinfahrt, je nach Windrichtung entweder westlich oder östlich. Dies beschert den Crews eine kurze Anfahrt und Rückkehr. Der

Tidenhub beträgt um die zweieinhalb Meter und der daraus entstehende Gezeitenstrom hat nur einen sehr geringen Einfluss auf die Wahl der Segeltaktik bei 60 Minuten Regatten. Vor allem weil es jeden irgendwann einmal betrifft. Meine Erfahrung: Dreher mit fünf Grad muss man mitnehmen. Jetzt zu den Regatten.

An den meist sonnigen Regattatagen herrschen leichte Windbedingungen vor, dennoch muss man das ein oder andere Mal zu dritt hängen. Links oder rechts raushalten ist keine Option. Dabei spült es, in dem kleinen, aber hochrangig besetzten Feld, manchen sehr schnell nach hinten. Es gilt, sich in der Mitte rechts oder in der Mitte links aufzuhalten, um in den Wettfahrten unter den Top 5 an der Luvtonne anzukommen. Die Spigänge sind ebenso zu segeln. Wer die kleinen, aber feinen Druckunterschiede richtig umsetzt, gewinnt eine oder sogar mehrere Bootslängen an den Leefässern.

Bei leichten Winden segeln die Spitzenmannschaften deutlich mehr angespitzt (Spibaum teils 50 Zentimeter vom Vorstag weg). Speziell nach der Halse wird sofort wieder in Fahrt investiert und alsbald der Druck stabilisiert – langsam abfallen, aber nur so

weit, dass der VMG (hier: downwind Velocity Made Good, dt. „Leegeschwindigkeit“. Anm. d. Red.) wieder stimmt. Die Wettfahrtleitung hat auf jede entscheidende Windänderung reagiert und den Kurs entsprechend geändert.

Bei den 15 teilnehmenden Drachen ist genügend Raum auf der Bahn, die je nach Bedingungen von 1,2 Seemeilen bis 1,6 Seemeilen Länge hatte und so um 60 Minuten dauerte. Wie auf der Ergebnisliste sichtlich ist, haben auch die Topmannschaften einen dicken Ausrutscher. Der spätere Gewinner, Pedro Andrade und seine Mannschaft, beginnen die aus vier Rennen bestehende Trophy mit einem elften Platz. Im zweiten Rennen punkten auch die Teams von Dimitry Samokhin (offizieller Verteidiger der Marblehead Trophy), Bernardo Freitas und unserem Stephan Link mit einem achten, neunten beziehungsweise zehnten Platz. Es bleibt so gut wie keiner verschont, aber dafür gibt es auch den Streicher ab vier Wettfahrten. Am Ende behauptet sich die Crew um Andrade vor den Teams von Beadsworth und Samokhin. Die Marblehead Trophy bleibt somit in Vilamoura, was auch schon die Veranstalter und Teilnehmer mit großer Begeisterung kundtaten.

Im Anschluss an die Marblehead Trophy ging es direkt mit den Grand-Prix-Regatten weiter. An den darauffolgenden Tagen fanden sechs Rennen zum Portugiese „Pandemic“ Grand Prix mit leider nur noch 14 Drachenteams statt. Den Grand Prix konnte der portugiesische Olympiasiegler Bernardo Freitas, der schon die Grand Prix Finals 2019 mit Hugo Stenbecks SUI 311 gewann, mit der Serie 2-2-(14)-1-3-1 gegen die nicht minder beeindruckende Serie (5)-1-2-3-2-4 von Pedro Andrade für sich entscheiden. Dritter wurde Dimitry Samokhin, nur zwei Punkte vor der Hamburgerin Nicola Friesen mit ihrem bayerischen Dream-Team Vinci Hoesch und Michi Lipp.

Tags darauf ging es bei Winden um die zwölf Knoten noch um das European Grand Prix Final, zu dem sich die zehn besten Drachenteams qualifizierten. Bei den drei gewerteten Wettfahrten (keinen Streicher) durfte man sich keinen Ausrutscher leisten – da galt es, beständig zu sein. Dies wiederum beherrschte das Team von Pedro Andrade, der sich schon zum Portugiese Grand Prix den Weltsegelpräsidenten Kim Andersen vom Steg „schanghaite“. Bei den doch leichten bis mittleren Windbedingungen war das auch mit einer „nicht eingespielten Crew“ für Pedro eine Herausforderung, die er aber bewältigte. Die drei Rennen wurden zwar von SUI 318 (Wolf Waschkuhn), FRA 428 (Gery Trentesaux) und TUR 1212 (Andy Beathworth) gewonnen, doch segelten die beiden Portugiesen konstant an der Spitze: Andrade mit 2-2-5 punktgleich vor Freitas mit 3-3-3. Pedro Andrade gewinnt damit das European Grand Prix Final 2020, was Stavros auf der IDA-Website kommentiert mit: „Trouble is he will start believing he is quite good now“.



Alle Ergebnisse unter www.vilamourasailing.com



2021
Marblehead
Trophy
Vilamoura
9th - 13th
November
CNT | CPCN



STAVROS
MATCH RACE
2021

5th to 7th
NOVEMBER



vilamourasailing.com

vilamourasailing.com

TRIMM

Schrift & Bild // Jörg Mößgang

DA MEINE POSITION AUF GER 69 DIRNDLWIND MIT DER VON STAMMCREWMITGLIED JOSHUA WEBER GETAUSCHT WURDE, HATTE ICH DIE MÖGLICHKEIT, DIE VERSCHIEDENSTEN SEGELTECHNIKEN UND TRIMMEINSTELLUNGEN AUS GERINGSTER ENTFERNUNG VOM SCHLAUCHBOOT AUS ZU BEOBACHTEN UND FOTOGRAFISCH FESTZUHALTEN.

Auffallend für mich war, dass sehr viel mit der Backstag und Großschot gearbeitet wird. Schon bei kleinen Druckänderungen am Wind wird getrimmt, es wird gefiert oder dichtgeholt. Nicht mittels der Trial-and-Error-Methode, sondern die meisten wissen sehr genau, wie viel und an welcher Trimmhilfe gearbeitet werden muss.

Unter Spinnaker ist die Kommunikation und Koordination zwischen Spinnakertrimmer und Steuermann von hoher Bedeutung, da gibt es keine Pause. Vor allem der Spifahrer muss selbst die feinsten Druckunterschiede dem Steuermann permanent vermitteln, damit dieser mit kleinsten Einlenkungen auf den verloren gegangenen oder zunehmenden Druck reagiert. Der „freie Mann“ positioniert das Boot durch ständiges Beobachten des Windes, des Gegners und des zu fahrenden Kurses.

Kleine Anmerkung: Erzieht eure Mitsegler, den Wind auf dem Wasser zu lesen und mitzuteilen. Das Zusammenspiel der Crew ist nach wie vor immer wieder zu erarbeiten. Aufmerksam segeln und die Fehler erst nach dem Rennen diskutieren – erst mal weiterkommen! Wenn ihr wenig Zeit zum Trainieren habt, lasst lieber mal ein Wettfahrtwochenende aus und konzentriert euch auf Manöverabläufe, Segeltrimm und übt Kommunikation untereinander. Sprecht darüber, wie jeder Einzelne den Wind sieht und spürt, die Bootsgeschwindigkeit einschätzt oder ob die Segelstellung korrigiert oder beibehalten werden sollte.

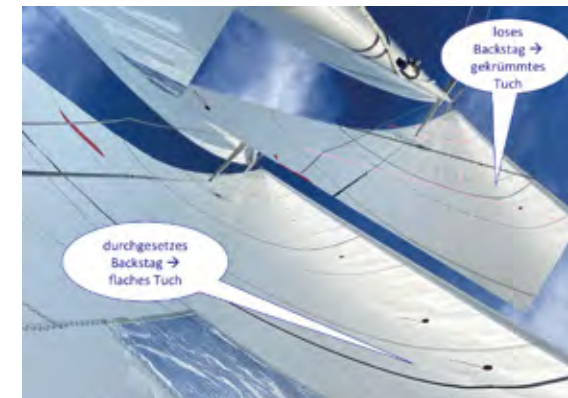
Abschließend möchte ich noch etwas zu den Segelprofilen von Pedros Genua und Großsegel sagen, da diese sich sehr von den beiden geläufigen Herstellern unterscheiden.

Diese Genua ist im Anschnitt und in der Gesamtprofiliefe deutlich voller. Das Großsegel ist etwas flacher und die Profilierung sitzt weiter vorn. Unter diesen Windbedingungen war Pedro meiner Meinung nach mit diesen Segeln immer schnell und konnte auch in der Höhe mithalten. Aus kniffligen Situationen im Inflight befreite sich die Crew schnell oder zwang den Gegner wegzuwenden. 🏆



Zum Vergleich GER 69 und RUS 76 Team Samokhin mit unterschiedlichem Mastfall und Mastbiegung in der oberen Hälfte. Effekt: Öffnen des oberen Segeldrittels, ohne die Großschot zu fieren.

MEIN



Schothörner und Distanz zum Spibaum beachten! Nur leichte Luvkrängung. Man sieht dem Spi geradezu an, wie er den maximalen Druck erzeugt.

Die Tuch-Krümmung der Fock reagiert auf das Durchsetzen der Backstag. Je mehr Wind und je weniger Welle, desto flacher muss das Tuch sein. Achtung, die Großschot verstärkt den Effekt der Backstag!



Drachen-Persenninge

Christian Tircher
Persenninge & Tuche



Waldstrasse 5 • 82327 Tutzing • Tel: +49 (0) 8158 / 71 30 • www.persenning.com • info@persenning.com

mare Verlag Tel Aviv

Die Metropole am Mittelmeer ist wie eine Insel im religiösen und politischen Gewirr der Levante: so heiter, säkular, heterogen und weltoffen wie keine andere Stadt des Nahen Ostens. Ihre Einwohner sind aber keineswegs selbstvergessene Partymenschen, sondern Zeugen und Nachfahren weltgeschichtlicher Katastrophen. Fotografien von Jan Windszus und ein Essay von Marko Martin. Format: 30 x 26 Zentimeter. 132 Seiten. ISBN: 978-3-86648-638-6. Der Preis liegt bei 58 Euro. www.mare.de



Zhik Inshore Jacket 100 Damen

Seit den olympischen Spielen 2004 gibt es die australische Marke. Heute rüstet sie Weltmeister und olympische Teams aus. Die neue Inshore 100 kommt als Crossover-Jacke daher, die sowohl an Bord als auch auf der Straße angezogen werden kann. Die Zweilagengacke ist mit einer DWR-Beschichtung ausgestattet, die Regen und Wind zuverlässig abhält. Getapte Nähte runden das Bild ab. Die Jacke ist in den Farben Black, Navy und Platinum erhältlich, ebenso natürlich auch als Herrenmodell. Der Preis liegt bei 159 Euro. www.zhik.com

Alpina Alpinex Alive

Endlich eine Smartwatch, die nicht wie eine Smartwatch aussieht. Ein analoges Zifferblatt kombiniert mit integriertem Display, so einfach kann es sein. Der optische Pulsmesser stammt vom Technologiepartner Philips. Als eine der wenigen Uhren verfügt die Alpinex über einen Hydrationsstracker, der anzeigt, ob man genug getrunken hat. Ein GPS-Modul geht heutzutage dagegen fast schon als „normal“ durch. Dennoch kann das Training auf diese Weise ohne zusätzliches Smartphone aufgezeichnet werden. Ein weiteres „Schmackerl“ ist die Schlafphasenkontrolle. Denn wer wenig oder schlecht schläft, kann keine Leistung bringen. Das gilt natürlich auch für Segler. Die Uhr ist bis 100 Meter wasserdicht und in mehreren Farbvarianten erhältlich. Der Preis liegt bei 1.230 Euro. www.alpinawatches.com



Waterloft Fiene 500

Nur vier kleine Handgriffe sind nötig, um aus dem Rad ein leicht zu verstauendes und handliches Päckchen von gerade einmal circa 21 Kilogramm zu machen. Das Bike ist mit einem starken 36-Volt-Hinterradnabenmotor mit 50 Nm ausgestattet. Mit dem dazugehörigen LCD-Computer werden die drei Unterstützungsstufen des Motors gewählt. Die aktuelle Akkulaufzeit, die Fahrstrecke, die Geschwindigkeit und vieles mehr können ebenfalls über das Display eingesehen werden. Die unterstützende Motorleistung lässt sich komplett abschalten. Die Reichweite beträgt circa 70 Kilometer. Das Model gibt es auch als Fiete, dann aber in Blau/Schwarz. Eine 6-Gang-Shimano-SIS-Schaltung gehört ebenso zur Ausstattung wie pannensichere Reifen und eine LED-Rückleuchte. Der Preis liegt bei 1.499 Euro. www.waterloft.de



Ballistol Stichfrei

Wer hasst sie nicht: Mücken. Alle Jahre wieder das gleiche Spiel: Mit wärmeren Temperaturen erwachen unliebsame Wegbegleiter wie Mücken und Zecken. Bedingt durch den Klimawandel gehen Forscher davon aus, dass Infektionen durch Mückenstiche zunehmen werden. Auch die Zeckenpopulation wächst und immer neue Arten werden nach Deutschland eingeschleppt. Stichfrei ist in verschiedenen Ausführungen für die ganze Familie (auch für Kinder) erhältlich. Die Preise liegen bei 8,99 Euro für Sensitiv Pump Spray (keinerlei allergene Wirkung), bei 7,15 Euro für das normale Spray und 4,27 Euro für die Kids Lotion. www.ballistol.de

Helly Hansen Foil Pro Softshell Smock

Dank dreilagigem HELLY TECH® Professional ist das Foil Pro Softshell Smock Top extrem wasserdicht sowie atmungsaktiv und bietet maximalen Schutz, auch in rauen Konditionen. Zudem kommt das Smock Top mit ultraschallverschweißten Nähten, die sicherstellen, dass der Stretch nicht beeinträchtigt wird. Ein doppelt versiegeltes Tape, das bereits schon in der HP Foil Pro Kollektion der letzten Saison zum Einsatz gekommen ist, sorgt für extreme Wasserdichte. Der Preis liegt bei 270 Euro. www.hellyhansen.de



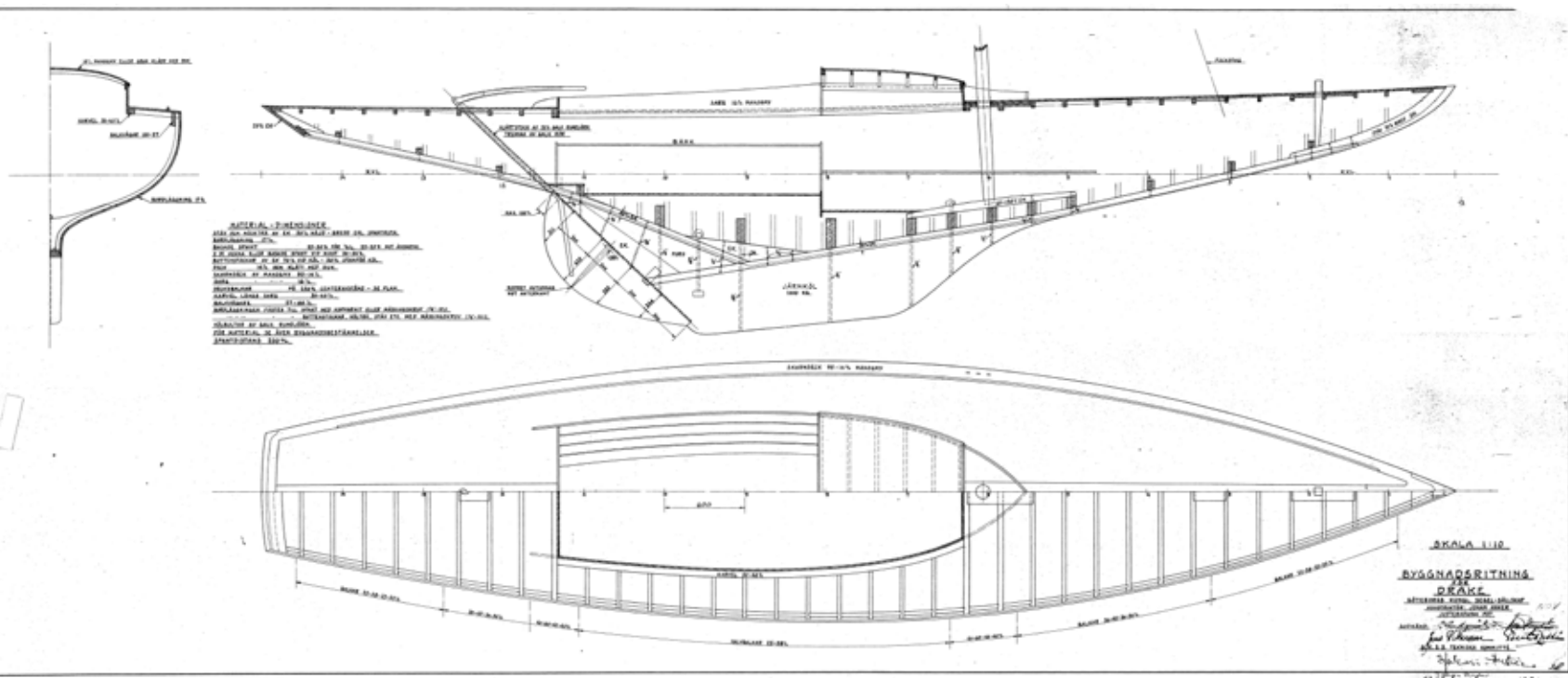
NOMOS Glashütte Tangente

Wer es gerne klassisch am Handgelenk mag, ist bei der Tangente genau richtig. Sie verkörpert NOMOS Glashütte wie keine Zweite. Berühmt gewordene Typografie, klassisch und schlicht, ein Meisterstück an Geradlinigkeit. Gebläute Zeiger auf weiß versilbertem Zifferblatt, vielfach prämiert, höchst genau, weil angetrieben vom präzisen NOMOS-Handaufzugswerk Alpha. Durchmesser: 35 Millimeter. Höhe: 6,2 Millimeter. Wasserdicht bis 30 Meter. Gangreserve: 43 Stunden. Der Preis liegt bei 1.460 Euro. www.nomos-glashuette.com



Gill Marine OS3 Coastal

Pünktlich zum Saisonstart 2021 kommt das Update der leichten und beliebten OS3-Coastalserie auf den Markt. Beibehalten blieben der hohe fleecegefüllte Kragen, die zweifach verstellbare Kapuze und die anpassbaren Armbündchen. Neu hingegen ist der wasserdichte YKK-Aquaguard-Frontreißverschluss und das überarbeitete Design bei Jacke als auch Hose. Ausgestattet ist die atmungsaktive, leichte OS32-Serie mit der XPLORE-Zweilagengewebekonstruktion. Die neue pflanzenbasierte Imprägnierung bietet erstklassige wasserabweisende Eigenschaften, optimalen Schutz vor Fett-, Schlamm- und Ölflecken sowie vor Geruchsbildung. Die OS3 ist als Herren- als auch als Damenmodell erhältlich. Der Preis liegt bei 230 Euro für die Jacke und 185 Euro für die Hose. www.gillmarine.com



DRACHENNESTER EINE HISTORISCHE INVENTUR

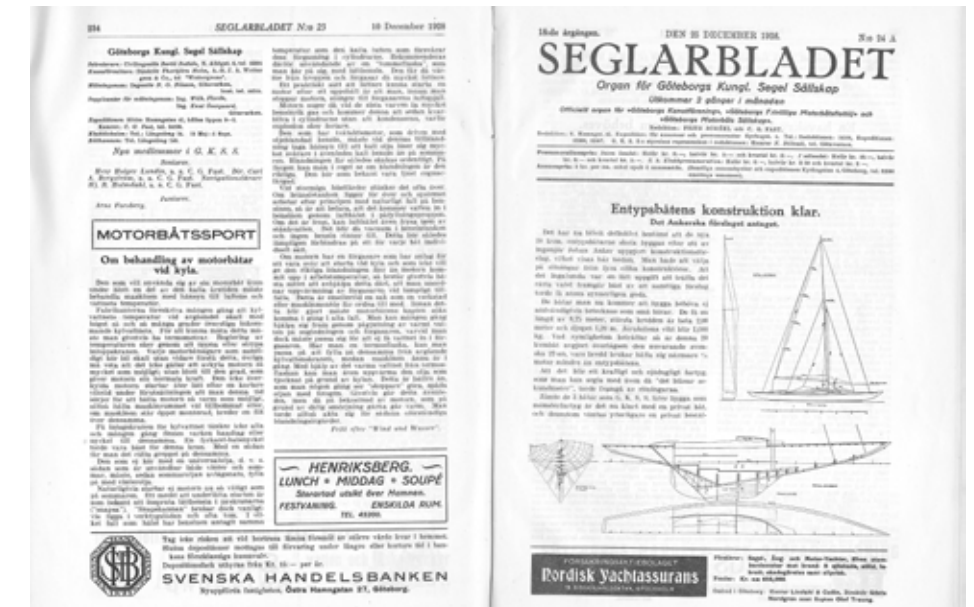
EINE ZUSAMMENFASSUNG ALLER WERFTEN, DIE JEMALS DRACHEN GEBAUT HABEN, IST EIN SPANNENDES, ABER AUCH EIN UMFANGREICHES THEMA. SCHON VOR JAHREN HATTE MIKKO JAATINEN AUS FINNLAND EINE LISTE VON DRACHENBOOTSWERFTEN ZUSAMMENGESTELLT. UMFANG: 250 EINTRÄGE. ZU UMFANGREICH, UM ALLE WERFTEN ZU ERWÄHNEN. DER KOMPROMISS: WIR WÄHLTEN AUS JEDEM UNSERER DREI DEUTSCHSPRACHIGEN LÄNDER DIE WICHTIGSTEN WERFTEN AUS UND ERGÄNZTEN DIESE LISTE NOCH DURCH EINIGE BEKANNTE INTERNATIONALE NAMEN. SCHLIESSLICH HABEN WIR NOCH MIKKO JAATINENS LISTE BEIGEFÜGT, DAMIT SIE VON ALLEN LESERN UND DRACHENSEGLERN ERGÄNZT WERDEN KANN.

Schrift // Marcus Oppitz, Gregor Berz, Garlef Baum
Bild // SDF, Hans Baumann, Archiv
Glas, Peter Krüger, Christopher Nordhoff, Pedersen &
Thuesen Archiv, Anker & Jensen Archiv,
Archiv Haitzinger, Archiv Yachtwerft Wirz AG, John
Low & Jeff Sinton, Archiv Ratz, Oscar Norberg

Wer waren die ersten Drachebauer?
1928 schrieb der schwedische Yachtclub Göteborgs Kungliga Segelsällskap (GKSS) einen Konstruktionswettbewerb aus. Verlangt war ein Entwurf für „ein in Serie zu bauendes, kostengünstiges Einheitsboot für die Jugend“. Obwohl der Norweger Johan Anker von der Idee der Einheitsklassen nicht überzeugt ist, entschied er sich, an dem Wettbewerb teilzunehmen. Sein Entwurf des Drachen wurde zum Sieger erklärt und am 25. Dezember 1928 im „Seglarbladet“, dem Magazin der GKSS, veröffentlicht.

Die ersten Boote nach Johan Ankers Entwurf von 1928 wurden 1929 in Schweden und Norwegen gebaut. Dabei war es nicht Johan Ankers Werft Anker & Jensen, die die ersten Drachen auf Kiel legten, sondern die schwedische Werft Hjalmar Johanssons båtvarv in Göteborg. Hjalmar Johansson wurde 1929 von der GKSS beauftragt, die ersten drei Drachen zu bauen. In Göteborg werden 1929 im Hafen der GKSS die ersten drei Exemplare präsentiert.

Die ebenfalls schwedische Bootswerft Bernhard Palssons folgte im selben Jahr. Sein Debut als Regattaboot erlebte der Drachen bereits 1929 bei der Marstrandsregatta der GKSS. Ebenfalls 1929 wurden in der Hvidsen-Werft in Norwegen die ersten beiden norwegischen Drachen N1 und N2 gebaut.



Das „Seglarbladet“ vom 25. Dezember 1928.



THE MAN
Johan Anker (1871-1940) not only designed stunning boats, he also sailed them to victory in major international regattas. His talent for sailing, combined with an artist's eye for lines and an engineer's drive to constantly improve things, all merged to produce unique yachts.

Born into the Norwegian upper class, Johan left his childhood town of Halden to live his dream – designing and building fast yachts. With a strong personality, he gained distinction also in many other sides of life and demonstrated a deep social commitment. His wife, the author Nini Roll Anker, kept a detailed diary of events, and it is through these diaries that the authors of this book have been able to gain a personal perspective of the man himself. Locating and studying the vast volume of reference material available – including written sources, old and new photographs, and first-hand conversations with people who could still remember Johan Anker – was a fascinating process.

Hardcover € 73 + shipping

Bauweisen

Drachen wurden bis 1946 nach dem ursprünglichen Anker-Entwurf gebaut (A-Drachen). Unmittelbar nach dem Krieg kam es zu einer Reform des Drachenriggs, der Mast wandert weiter nach vorn, der A-Drachen wurde zum B-Drachen und ab 1948 olympische Klasse. 1972 wurden schließlich GFK-Drachen von der IDA zugelassen. Hinter dieser Reform stand Borge Børresen, er erzählte diese Geschichte anlässlich der dänischen Meisterschaften 2004.

Rede zur Drachengeschichte von Borge Børresen anlässlich der dänischen Meisterschaften 2004, übersetzt von Lars Hendriksen:

Your Royal Highness – Ladies and Gentlemen

Lars Hendriksen have asked me to tell a little about the history of the dragon. I am now so old that no-one can control if what I am about to tell is true. For sure the order of what I will tell you is super accurate. It is hard to remember exactly what happened after so many exciting years in the dragon.

I was told that in the year 1928 some wealthy yachtsmen in Gothenburg was looking for a cheap boat for their kids as a alternative to the 6 meters and other meter yachts. Johan Anker was asked to design such a boat for them and that was the beginning of the Dragon. The first Dragon was build in Sweden in 1929 (I was 10 years old by then). Now we are here 75 years later. Very soon after the first Dragons came to Denmark. Originally the Dragon was built with a large cockpit and a small open cabin top with two benches so the youngsters could sleep over on the boat. In 1933-34 I sailed in a Dragon with a school mate of mine, in DD 14, that his father gave him, we were both 14-15 years old at the time.

Soon the Dragon was developed to a yacht with a larger cabin roof, real beds, and a pantry. The Dragon was sailed and raced all over Denmark on Øresund and white spread over the country especially in Svendborg, Århus, Vejle, Svendborg, Kolding and so on.

My brother and I build our first dragon in 1935-36 – we were 16-17 years at the time. It was also a Dragon with a cabin. Later we discovered that the mast position was free, so after having sailed DD 14 for some time, we concluded that it had too much rudder pressure and we moved the mast 6 cm forwards.

The measurer Ingemar Ferdinen G. Hansen said we were totally crazy to move the mast as the boat was designed by the notorious Johan Anker and of cause Johan Anker would not make a mistake when placing the mast on the original drawings! We sold the Dragon to Svendborg and the boat later won almost everything. If it was because of the mast position or the skilful young helmsman, Niels Victor is hard to say?

Later we all experimented a lot with the mast position and the healing of the mast, sheet positions and so on. In 1946 the Dragon were modernized with a higher for triangle and two spreaders, a bigger genoa and a spinnaker. It qualified the Dragon to be selected as a Olympic boat in England 1948. That was the end of the "luxurious" cabin Dragons.

Now it became a clean racing yacht and the development went back to the large cockpit as it was in the originally design. Later it was allowed to build in mahogany and to replace the cotton covered deck with a teak deck. Also the aluminium mast was introduced and sails made of dacron and additional more trim options. Only - all this did not make the Dragon any cheaper!

The dacron sail meant that we could sail with full genoa and mainsail even in strong winds. Originally, we used cotton sails. We had two genoas a big and a small one and even a storm jib. I remember having sailed with the main rolled 8 times around the boom and a storm jib.

The IDA was established in 1962 In order to manage and control class rules and the changes of the class rules.

After a lot of preparations, I managed to get the class rules for GRP dragons approved by the IDA in 1977 (wohl 1972, Anmerkung der Redaktion). It was done in order to make it cheaper to produce a dragon and because the number of wooden boats build was declining. We also hoped to keep the Dragon in the Olympics. Despite our efforts the Dragon lost its Olympic status in 1972, but it turned out not to harm the Dragon class, on the contrary it is now more popular than ever before.

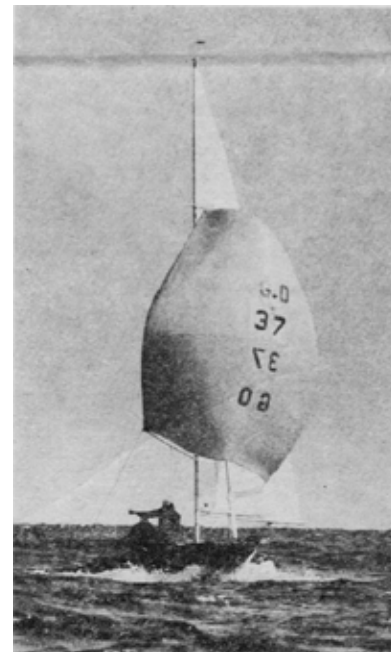
Borge Børresen

DEUTSCHLAND

Der erste Drachen in Deutschland, D G 1, wurde 1930 von Willy von Hacht in Hamburg gebaut. Da das Yachtarchiv des DSV im Krieg verloren gegangen ist, wissen wir heute sehr wenig über die deutschen Drachen der Vorkriegsjahre. So ist D G 8 von 1938 der einzige weitere Drachen, von dem wir heute vermuten können, dass er auch von Willy von Hacht stammt. Ab 1932 kam die Kieler Werft B. Wilke und ab 1934 die Hamburger Werft Franz Mello hinzu, wobei allein Mello in den Vorkriegsjahren mindestens 16 Drachen baut, darunter D G 2. Der erste Drachen von Abeking & Rasmussen wird 1935 in Bremen ausgeliefert. In der Folge werden in Deutschland auf über 30 Bootswerften Drachen gebaut.

Franz Mello, Hamburg (1934 – 1942)

Schon in den 1920er-Jahren baute Franz Mello in Hamburg Jollenkreuzer und J-Jollen und nahm 1934 mit dem Bau der D G 2 PIET HEIN den Drachen ins Programm. Mello-Drachen waren durch ihren runden Spiegel charakterisiert und galten laut Günter Ahlers als die „Schnellen“ vor dem Krieg. Uns sind heute die Yachten D G 2, 4, 6, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 18, 25, 27, 29, 33, 35 und 36 als Mello-Bau überliefert, wobei einige davon nach Bayern und an den Bodensee ausgeliefert wurden. Die Mello-Werft, die wohl als die wichtigste Drachenwerft in Deutschland vor dem Krieg gelten darf, wurde 1942 ausgebombt. Nach dem Krieg nahm sie zwar ihren Betrieb wieder auf, baute aber keine Drachen mehr.



Die legendäre G 0 37 MUTAFO, hier bei der Olympiade 1972 in Kiel, wurde in der PGH Müggelspree gebaut, wo aber nur einzelne Drachen entstanden.

Abeking & Rasmussen (1935 – 1971)

Rasmussen hatte bereits Erfahrung, unter anderem in der Konstruktion von 6mR-Yachten, als er 1907 zusammen mit dem finanzstärkeren Georg Abeking die Werft Abeking & Rasmussen in Lemwerder gründete. Selbst erfolgreicher Regattasegler, baute er in den Folgejahren von Einheitsklassen wie Starbooten über mR-Yachten aller Größen bis hin zur berühmten GERMANIA III von Krupp alles, was der Segelsport braucht. In den Jahren 1935 bis 1971 baute Abeking & Rasmussen allein 186 Drachen. Der erste Drachen von Abeking & Rasmussen war 1935 die D G 10 WOGÉ VI von Otto Ernst, Hamburg, die heute noch am Traunsee segelt. Die letzten fünf „Drachenboote“, wie sie im Baunummernbuch von Abeking & Rasmussen heißen, sind im Jahr 1971 als „nicht fertig gebaut“ eingetragen – als die Ära des GFK-Drachen begann.

Erich Schaal (circa 1950 – circa 1985)

Schon in den 1930er-Jahren interessierte sich Erich Schaal für Drachen, damals noch als Angestellter der Werft Claus Engelbrecht in Berlin. Nach dem Krieg begann er in seiner privaten Werft in Ostberlin, Drachen für den Westmarkt, neben der BRD beispielsweise auch für Dänemark und die Schweiz, zu bauen. In den 1950er-Jahren entstanden die meisten der ungefähr 60 Drachen, die er im Laufe seines Lebens baute. Im Jahr 1958 flüchtete Schaal bei der Überführung von zwei Drachen nach Westberlin und baute dort, erst in Neukölln und später in Heiligensee, bis in die 1980er-Jahre noch etwa einen hochwertigen Drachen im Jahr.



Foto // John Low/Jeff Sinton.

Der Drachen GER 138 GUSTEL XI von Abeking & Rasmussen hat es bis in ein Museum in Australien (Wanneroo Art Gallery) geschafft, nachdem er 1955 mit Theodor Thomsen den Gold Cup gewann und 1956 nach der Olympiade in Melbourne dort verkauft wurde.



Foto // Peter Krüger

Peter Krüger, der nach dessen Tod 1985 die Werft von Erich Schaal in Heiligensee übernahm, am Hobel beim Bau eines Schaaldrachen.



Foto // Peter Krüger

Willy Lehmann (1950 – 1972)

Ebenfalls in den 1950er-Jahren baute Willy Lehmann seine ersten beiden Drachen in Ostberlin. Solange allerdings der 5.5er olympisch war, fokussierte sich die Lehmann-Werft auf den sehr erfolgreichen Bau von 5.5mR-Yachten. Erst danach übernahm man bei Lehmann den Bau der Drachen der olympischen DDR-Segler. So sind die meisten der etwa 50 Drachen, die in der DDR bis 1972, solange der Drachen olympisch war, gebaut wurden, Lehmann-Drachen. Viele davon schwimmen heute noch, zumeist umgebaut zu Wanderdrachen, auf dem Scharmützelsee. Der Drachen übrigens, mit dem alle olympischen Medaillen der DDR-Drachensegler errungen wurden (1964 vom Rostocker Peter Ahrens Silber, 1968 von Paul Borowski Bronze und 1972 nochmal auf derselben Yacht von Borowski Silber), war weder ein Lehmann- noch ein Schaal-Bau: Die G O 37 MUTAFO wurde in der PGH Müggelspree gebaut, wo aber nur einzelne Drachen entstanden.

Anton Rambeck (1950 – 1963)

Bereits 1883 von Anton Rambeck gegründet, war die Rambeck-Werft vor dem Ersten Weltkrieg als „Hoflieferant“ des Bayerischen Yacht-Clubs die größte Werft in Süddeutschland. Als Anton Rambeck 1912 ohne Nachkommen verstarb, übernahm sein Schwippschwager Anton Dreher die Rambeck-Werft, die bis heute unter ursprünglichem Namen von Familie Dreher geführt wird und inzwischen über 2.200 Boote, Segelyachten und Motorboote in Holz und allen Größen, gebaut hat. Nachdem sich vor dem Zweiten Weltkrieg nur vereinzelt Drachen an den Starnberger See verirrt hatten, begann 1949 Anton Dreher seinen ersten Drachen hier zu bauen, die GER 108 (vermessen 1950). Bis 1963 wurden bei Rambeck elf Drachen gebaut, die vielleicht als etwas schwer, dafür aber als umso solider gelten.

Bootswerft Markus Glas (1967 bis heute)

1924 begann der Großvater von Markus Glas, ein gelernter Wagner in der ersten Generation, Beiboote, Fischerkähne und Jollenkreuzer am Starnberger See zu bauen. Seit 1967 wurden Holzdrachen gebaut. 16 Holzdrachen und ab 1980 auch circa 200 GFK-Drachen entstanden in Possenhofen.

Der Enkel des Firmengründers Markus „Buale“ Glas segelt seit den 1970er-Jahren selbst erfolgreich Drachen und verhalf den eigenen Booten so zu hohem Renommee. Er wurde 1981 Weltmeister in Travemünde und insgesamt sechsmal Europameister und ist zwölfmal Deutscher Meister. 1977 stand er mit 22 Jahren bei der EM in Dournanez das erste Mal ganz oben am Stockerl. Mit an Bord waren Mucki Binder und Walter Nickol, damals Lehrhub in der Glas-Werft. Mucki Binder erzählte später: „Wir wollten eigentlich FD segeln, aber die Werft von Vater Glas hat Drachen gebaut und

keine FDs. Der Buale war 22, ich war 26. Da waren wir die jüngsten Europameister, die es jemals im Drachen gab.“

1990 begann dann eine Kooperation mit der österreichischen Werft Frauscher. Bis 2013 wurden in Gmunden am Traunsee für 82 Glasdrachen die Rümpfe, Innenschalen und Decks gefertigt. Aber auch der Bau von Holzdrachen wurde nicht eingestellt. Bis 2016 wurden in Possenhofen noch Holzdrachen gebaut (siehe Bilder). Inzwischen hat Markus Glas Sohn Max in der vierten Generation das Ruder übernommen.



Anton Dreher, Neffe des gleichnamigen Schwippschwagers von Anton Rambeck und heutiger Inhaber der Rambeckwerft in Starnberg.



Fotos // Archiv Glas

Foto // Christopher Nordhoff

ÖSTERREICH

Zu Beginn der 1960er-Jahre begannen auch österreichische Bootsbauer, Drachen zu bauen. 1960 gab es in Österreich rund ein halbes Dutzend Drachen. Bis 1970 sollte diese Zahl auf etwa 40 Boote ansteigen. Mehr als ein Drittel stammen dabei aus heimischer Produktion.

Bootswerft J. & K. Haitzinger (1963 – 1970)

1889 wurde die Bootswerft Haitzinger im Ort Attersee am Attersee vom Urgroßvater des heutigen Besitzers und Bootsbauers Johannes Haitzinger gegründet. In den folgenden Jahrzehnten entstanden zahlreiche Neubauten, darunter Rennjollen, Sonderklassen und in den 1950er-Jahren die sogenannten Alpenjolle als Werftklasse. Zwischen 1963 und 1970 baute die Bootswerft J. & K. Haitzinger unter der Leitung der Brüder Johannes und Karl Haitzinger am Attersee über ein Dutzend Drachen. Von den Haitzinger-Drachen sind zumindest sechs Boote noch vorhanden: AUT 20 HEDONE, AUT 17 DESIREE und AUT 24 SIRENA liegen im UYCAS, AUT 29 HELVETIA am Traunsee und AUT 35 ALBATROS und AUT 39 CAROLINE am Wolfgangsee.



Fotos // Archiv Haitzinger



Johann Ratz (1963)

Im Jahr 1894 gründete ein Johann Ratz in St. Gilgen eine „Yacht- und Bootswerft“, die bald für die besondere Qualität ihrer Arbeit bekannt war. Ende der 1950er-Jahre kaufte Johann Ratz, der Sohn des Werftgründers und Mitglied im UYCWg, einen Abeking & Rasmussen aus dem Jahr 1937 und ließ das Boot mit der Nummer OE 2 und dem Namen ADRIENNE eintragen. 1963 und 1964 entstanden dann zwei Neubauten in der Bootswerft Ratz in St. Gilgen: AUT 6 HELESTA und AUT 7 CHERIE. Beide Boote sind noch im UYCA am Attersee vorhanden. Nach dem Tod von Johann Ratz senior im Oktober 1964 wurde der Werftbetrieb eingestellt.



Fotos // Archiv Ratz



Foto // Archiv Yachtwerft Wirz AG

Winterlager Wirz.

SCHWEIZ

In der Schweiz wurden seit Mitte der 1930er-Jahre Drachen, unter anderem von den Yachtwerften Portier AG und Boesch am Zürichsee, der Furer Bootbau AG, Müller & Herzog am Thunersee und der Bootswerft Rohn AG am Bielersee gebaut. Nach dem Krieg kamen die Werft Stäheli & Tschumper, die Bootswerft Müller AG am Thunersee und die Yachtwerft Wirz AG am Bodensee hinzu. In der Blütezeit des Drachen mit Olympiastatus (bis 1972) hatte die Schweiz einen Anteil von 22 Prozent der weltweiten Drachenproduktion. Bis 2003 werden von in der Schweiz ansässigen Werften mehr als 250 Drachen produziert. Die Werften Müller und Wirz bauen außerordentlich schöne Boote, sozusagen veritable „Möbelstücke“. Beide verpassen allerdings den Wandel des Drachen vom Möbelstück zum Regattaboote, das heißt die konsequente und kompromisslose

Ausrichtung bezüglich Gewicht und Layout auf das Regattasegeln.

Bootswerft Müller AG (1946 – 1966)

Die zweite größere, aber ältere Drachenwerft der Schweiz war die Bootswerft Müller AG in Spiez am Thunersee. Zwischen 1946 und 1966 baute die Werft 66 Drachen im klassischen Karweelbau. 1954 erhielt der Architekt des Berner Wankdorf-Stadions („Das Wunder von Bern“) Virgilio Muzzolini, genannt „Muz“, seinen ersten Drachen GIOIA I Z 14 von der Bootswerft Müller AG. Der Thunersee-Yachtclub (TYC) erkannte bereits 1955 den Drachen als Klasse an und förderte diese. In den Jahren von 1956 bis 1958 wurden die Drachen Z 18 LEVANTE, Z 19 MILAN, Z 22 LAFLORE, Z 23 LAILA und Z 25 HOBBY auf dem Thunersee zu Wasser gelassen und segelten erste Klassenregatten.

„Muz“ war 1959/1960 Mitbegründer der Drachenflotte Thunersee und zehn Jahre später der Schweizerischen Drachenflotte und nahm mit seinen Schiffen national und international erfolgreich an Regatten teil. Nach über 65 Jahren ist auch der Enkel von „Muz“, Paul Kreis, der Drachenklasse treu und segelt SUI 317 GIOIA in der Schweiz an Regatten und mit der Familie. Als Vize-Präsident ist er, wie sein Großvater, fest mit der Schweizerischen Drachenflotte verbunden.

Yachtwerft Wirz AG (1955 – 2003)

Alles begann 1955 in einer kleinen Scheune im Fischerdörfchen Steinach am Bodensee. Hans Wirz baute im Kundenauftrag seinen ersten Drachen. Der gelernte Feinmechaniker entwickelte eine besondere Liebe für elegante Segelyachten aus edelsten Hölzern. In der Folge wurde die Yachtwerft Hans Wirz geboren. Im Verlauf von 65 Jahren wurden dort über 200 Drachen gebaut. Der letzte ging 2003 als „cold moulded“ an den neuen Eigner in Österreich. 2021 ist die Yachtwerft Wirz AG immer noch im Familienbesitz. Neue Drachen werden leider nicht mehr gebaut, jedoch gewährt ein bewährtes Team an Spezialisten der zufriedenen Kundschaft die Gewissheit, ihre Drachen auch in Zukunft in bester Obhut zu wissen.

INTERNATIONAL

Anker & Jensen (1930)

Christian Jensen gründete 1888 seine Werft in Vollen, Asker, etwa 30 Kilometer südöstlich von Oslo. Johan Anker arbeitete zunächst als Konstrukteur bei Jensen. 1905 erwarb er Anteile an der Werft und wurde schließlich Partner von Jensen in der nunmehrigen Werft Anker & Jensen. Jensen verlor allerdings 1915 das Interesse und Anker kaufte Jensens Anteil inklusive des Werftnamens „Anker & Jensen“. Bis zur Schließung 1952 wurden etwa 450 Segelyachten ausgeliefert. Von 1930 bis 1952 baute Anker & Jensen 48 Drachen, 39 davon bis zum Tod Johan Ankers 1940. Der erste „Anker & Jensen“-Drachen wurde 1930 mit der Segelnummer 20 N 4 und dem Namen ROLLUNGEN an den Auftraggeber M. Dobloug in Oslo ausgeliefert. 1940 starb Johan Anker und die Werft ging zunächst als Pacht an die Mitarbeiter Christian Engebretsen und Gunerius Larsen. Der letzte „Anker & Jensen“-Drachen wurde 1952 nach Dänemark an den Auftraggeber Bror van der Lippe ausgeliefert.



Johan Anker.



Anker & Jensen, ca. 1930.

Fotos // Archiv Anker & Jensen

Werft Borge Børresen, Dänemark (1935 – 2006)

Die Brüder Borge und Albert Børresen bauten im Winter 1935/36 ihren ersten Drachen. Borge, 16 Jahre alt, hatte gerade als Lehrling in einer Bootswerft begonnen. Albert, 21 Jahre, war ein gelernter Zimmermann. Ihr Vater Peter Børresen besaß in Vejle eine Bootswerft. Er starb 1920. Von der Werft war nichts mehr übrig. Also bauten die Brüder den Drachen in ihrer Freizeit in einem offenen Schuppen.

1938 wurde die erste Werkstatt mit Platz für ein Boot gebaut. Albert starb 1948 und Borge (BB) führte die Werft mithilfe der Familie fort. Sie bauten Drachen, 5mR-Yachten, aber auch viele andere Bootstypen wie Motorboote, Juniorboote, Jollen (40 Finn-Dinghis für die Olympischen Spiele in Helsinki 1959), 5.5mR, Schwalben, Nordische Kreuzer, LA-Kreuzer, Knarrs und BB10. Der Schwerpunkt lag allerdings beim Drachenbau: 325 Drachen aus Holz, zuerst aus Kiefer und später aus Mahagoni, wurden gebaut. In den Jahren 1971 bis 1972 erarbeitete Borge Børresen die Grundlagen für einen gleichwertigen und regelkonformen Drachen aus Glasfaser mit dem gleichen Gewicht und der gleichen Gewichtsverteilung wie ein Holzboot.

Ab 1969 arbeiteten Borge Børresens Söhne Ole und Anders mit ihm auf der Werft zusammen und wurden 1982 Eigentümer. Seit 1972 bauen sie Drachen und BB10 aus Glasfaser. In den folgenden Jahren baute die Børresen-Werft den Yngling, das neue Boot der Olympischen Spiele, und auch wieder Holzdrachen, diesmal jedoch in Cold-moulded-Bauweise. Zwischen 2004 und 2006 geriet die Werft in finanzielle Schwierigkeiten und musste Konkurs anmelden. Die Rechte, unter dem BB-Logo weiter Drachen zu bauen, übernahm Royal Denship, die sich aber im Drachenbau nicht durchsetzen konnte.



Yachtwerft Anker & Jensen in Vollen (Oslofjord), ca. 1920.

**Pedersen & Thuesen (1952 – 1970)**

Wenn der Drachen als der Bugatti of the Sea gilt, dann sind diejenigen von Pedersen & Thuesen die Veyrons darunter. Die Werft wurde 1949 von Borge Pedersen und Poul Thuesen in Kolding, Dänemark gegründet und baute zunächst Sportrunderboote, Fahrtenyachten und Motorboote von edler Qualität. Von 1952 bis 1970 entstanden 97 Drachen, von denen heute noch mindestens 60 erhalten sind. Die Liste der mit „Pedersen & Thuesen“-Drachen errungenen Siege ist beeindruckend. Noch heute gelten restaurierte Drachen von Pedersen & Thuesen als ebenbürtig mit modernen Kunststoffdrachen. So gewann 2014 Lars Hendriksen die Europameisterschaft mit einem Pedersen & Thuesen, Baujahr 1960. Entgegen vieler anderslautender Gerüchte handelt es sich aber nicht etwa um einen historisch tolerierten Geschwindigkeitsvorteil. Günter Ahlers, Chefermesser der IDA, stellt unmissverständlich klar: „Wenn jemals echte Drachen gebaut wurden, dann sind es die Yachten von Pedersen & Thuesen. Bei den acht Pedersen & Thuesen, die ich komplett vermessen habe, lagen alle Vermessungspunkte exakt in der Mitte der Toleranzen, genau wie Johan Anker das Boot entworfen hat“. Leider zog sich die Werft 1970 mit Aufkommen des GFK aus dem Drachenbau zurück und baute noch bis 1983 vor allem Fahrtenyachten. 🏆



Borge Pedersen (links) und Poul Thuesen (rechts).

Foto // Pedersen & Thuesen Archiv



Foto // SDF

Drachenweltmeisterschaft auf dem Thunersee, 1977. Z153 LAYANA IV.



Foto // Hans Baumann



Foto // SDF

GIÖIA I Z14 V. Muzzolini aus der Mueller-Werft, 1956.

Mikko Jaatinens Liste

Der finnische Drachensegler Mikko Jaatinen hatte sich Yachtregister von möglichst vielen nationalen Klassenvereinigungen besorgt und sorgfältig die Boote der eingetragenen Werften gezählt. Die Liste ist möglicherweise nicht komplett und ganz korrekt, an einigen Stellen haben wir nach bestem Wissen und Gewissen mit unserem Kenntnisstand ergänzt. Bei aller Unschärfe gibt die Liste, wie wir meinen, sehr viele interessante Anhaltspunkte über historische Drachennester.

LAND	VON	BIS	WERFT	ORT	ANZAHL*	GESAMT		
Schweden	1928	1948	Johanssons, Hjalmar	Pejlingsgatan Långedrag Göteborg	31	54		
	1929		Pålsson, Bernhard	Råå Vättern	1			
	1933	1937	Varv, Alholmens	Norrköping	2			
	1935		Andersson, Hjalmar	Göteborg	1			
	1939	1940	Lysekil	Lysekil	1			
	1939		Olsson, Hjalmar & David Arendals Båtvarv	Hisingen Göteborg	3			
	1939		Svensson & Dahlströms	Karlstad	5			
	1939		Sweden Yachts Co	Henån	1			
	1946		Hanson, E. & L.		1			
	1947	1948	Kittelsen, Anon		1			
	1948		Abrahamsson, Torsten & Son Färjenäs	Göteborg	1			
	1948		Andersen, C.E.		1			
	1954		Anderson, Walther N.		1			
	1954		Holm, Tore	Gamleby	1			
	1955	1956	Arvika yacht och båtvarv	Arvika	1			
	1955		Martinsson, Bröderna		1			
	1959		Schelins, Oscar	Kungsör Mälaren	1			
	Norwegen	1929		Hvidsten Båtbyggeri	Hvidsten		2	292
		1930	1953	Anker & Jensen	Vollen Asker		68	
1930		1955	Holmen, Robert	Sandnessjøen	9			
1932		1962	Kolbjørnsvik	Arendal	31			
1933		1949	Herbern, Sigurd Båtbyggeri	Oslo, Killingen	7			
1935		1959	Farde, Sverre & Co	Ålesund	4			
1935		1939	Soon Slip & Båtbyggeri	Soon	6			
1935		1936	Stenodegaard, Ekert	Vestnes	4			
1936		1948	Jørgensen, Reidar & Vik	Grimstad	2			
1936			Vesøya Båtbyggeri	Grimstad	1			
1937		1951	Brødrene, Roland	Kristiansand	47			
1937			Large, Hans		1			
1938			Filtvet	Asker	1			
1939		1968	Aas, Bjarne	Fredrikstad, Østfold	66			
1940		1949	Bringsvær, Borge	Droebak	5			
1946			Berge, Sam O.	Grimstad	1			
1946			Fuglstad, Henry		1			
1947			Ånestad, Odd		1			
1947		1957	Gjeruldsen, Anders Båtbyggeri	Fevik	7			
1947			Holmestad, O.		1			
1947			Mordal, A.		1			
1947			Nicolaysen & Nygaard		1			
1947		1963	Solberg, Knut	Stavanger	6			
1951		1952	Westermøens båtbyggeri	Mandal	14			
1952		1960	Gjester		1			
1953			Bergsagut, Olaf & Brekke, Paul	Stavanger	1			
1958		1961	Benson, Ivan & Bentzen, Ivar	Arendal	2			
1962		1963	Børsholmens Båtvarf	Asker	1			
Deutschland		1930		v. Hacht, W.	Hamburg	2	580	
	1932		Wilke, B.	Kiel	1			
	1934	1939	Mello, Franz	Hamburg	17			
	1935	1971	Abeking & Rasmussen Schiffs- und Yachtwerft	Bremen, Lemwerder	186			
	1939		Lanke	Berlin	1			
	1942		Lürssen, Fr.	Bremen-Vegesack	1			
	1946	1985	Schaal, Erich	Ost-Berlin, Köpenigsee	60			
	1947	1950	Mathiesen & Paulsen	Arnis	9			
	1948	1949	Scharstein	Kiel Dietrichsdorf	1			
	1949	1951	Böbs	Travemünde	2			
	1949		Burmester	Bremen	2			
	1949		Feltz, Karl	Hamburg	1			
	1950	1962	Rambeck	Starnberg	11			
	1950	1963	Sattler, Ernst Jakob Mikael	Starnberg, Percha	6			
	1950	1957	Schlichting, Johannes	Lübeck, Travemünde	5			
	1951	1962	Beck & Söhne	Insel Reichenau	2			
	1952	1972	Lehmann, Willy	Woltersdorf	40			
	1952		Tatt, A.		1			
	1955		Neptun Werft	Rostock	1			
	1956		Holdorf, August		1			
	1957		Neumann, E.		2			
	1957	1965	Reinicke	Berlin, Spandau	12			
	1958		Eberhardt	Arnis	1			
	1959	1961	Produktionsgenossenschaft des Bootsbauerhandwerkes Müggel-Spree	Berlin	5			
	1960	1961	De Dood & Sohn	Bremen	1			
	1963		Simmerding	Starnberg, Leoni	1			
	1964		Burkhardt, E.		1			
	1964		Vertens, Karl	Lüptin	1			
	1968		Hirsch	Prien	1			
	1968		Markus Glas	Pöcking-Possenhofen	200			
	1975	1978	Seipolt, Udo	Starnberg	6			
	Dänemark	1931	1936	Andersen, Broderne Skibsværft	Frederiksbund	6		941
		1932	1949	Andersen, Georg	Horsens	2		
1932		1940	Fredriksunds Skibsværft	Frederiksbund	4			
1935			Århus Yachtværft	Aarhus or Copenhagen	1			
1935		2006	Børresen, Børge	Bådebyggeri ApS, Vejle	760			
1935		1950	Svendborgsunds Skibsværft	Svendborg	6			
1937			Henningsen, H. Rantzau-minde Bådeværft	Svendborg	1			

LAND	VON	BIS	WERFT	ORT	ANZAHL*	GESAMT		
Schweden	1938	1954	Hansen, Viggo	Kastrup	5	295		
	1938	1954	Jensen A. & Son (Jens Peder Alfred Jensen & Knud Jensen)	Roskilde	8			
	1938		Svendsen, Jacob Verft	Refshaleøen	1			
	1940		Larsen, Guhl's	Copenhagen	2			
	1943		Jensen, Viggo		1			
	1944		Madsen, Ole		1			
	1945		Grundsted, Richard	Odense	1			
	1945	1946	Hansen		2			
	1945		Hansen, Jens	Roskilde	2			
	1945		Møller & Marinus	Skælskør	1			
	1947	1950	Jeppesen, Olof	Fredrikssund	2			
	1947		Jyllings, Knudsen		1			
	1948		Kalundborg		1			
	1948		Knudsen, E. & Sons	Jyllinge	1			
	1948		Middelfart		2			
	1949		Odense yacht yard	Odense	1			
	1949	1957	Rasmussen, Henry	Svendborg	2			
	1949		Thomsen	Kalundborg	1			
	1950		Nielsen, Egon	Nakskov	1			
	1950		Skjoldt	Silkeborg	1			
	1951		Beautpaalsens	Sundby	1			
	1951	1958	Walsteds, Aage Bådeværft	Svenborg, Thuro	8			
	1952	1970	Pedersen & Thuesen	Brandrupdam	97			
	1954		Birch, Aage	Humblebæk	5			
	1957		Hansen, Ch.		1			
	1957		Nolds Boatyard	Nolds	2			
	1959		Hansen, E.		1			
	1959		Jensen, H. A. & Co.	Hillerød	1			
	2004	2010	Royal Dragon - Vejle Yacht Service	Vejle	6			
		Jensen, Ejar		1				
		Ustrup, A.	Vejle	1				
Schweiz	1935	1955	Portier	Meilen, Zurichsee	3	295		
	1936		Furer	Thun, Thunersee	1			
	1938		Boesch	Kilchberg, Zurichsee	1			
	1946	1956	Müller	Spiez, Thunersee	23			
	1955		Rohn, F.	Twann-Wingreis, Bielersee	66			
	1956		Stäheli & Tschumper	Altnau, Bodensee	1			
	1961	1983	Wirz	Steinach, Bodensee	200			
	Niederlande	1935	1961	van de Stadt, E.G.	Zaandam		35	80
		1937	1944	de Vries, G. & Ford, Het	Amsterdam, Lentsch		1	
		1938		van der Meer			1	
		1938		Wester			1	
1940		1951	Zaan Dam, Kraaler	Zaandam	6			
1941			Baerveldt & Stapel		2			
1943			van Dam		1			
1944			Vliet		1			
1945			van Heyghen		1			
1946			Kok, gebr.	Muiden	1			
1947			Hillegersberg	Rotterdam	1			
1948		van Meel		1				
1953		Victoria		1				
1955		Stutterheim, Edward		1				
1955		Valentyn & Sonen	Leiden	1				
1996		Doomernik, Joop	Tilburg, Zaltbommel	25				
U.K.	1936	1951	McGruer & Co	Hattonburn Clynder Scotland	46	945		
	1936	1952	Robertson, Alexander & Sons	Sandbank, Argyll, Scotland	5			
	1938	1959	Woodnutt & Co.	St Helen, Isle of Wight	18			
	1939		Vosper & Company	Portsmouth England	1			
	1947	1951	Camper & Nicholsonsons	Gosport, Southampton	19			
	1947	1944	Nunn Brothers Boatyard	Waldringfield Suffolk	11			
	1948	1959	Brown, Tucker & Co	Burnham on Crouch	6			
	1948	1950	Reg J. Prior	Burnham on Crouch	2			
	1949	1969	Lallow, Clare	Cowes Isles of Wight	20			
	1951		Robson, Thomas	South Shields	1			
	1952	1964	Burnes	Bosham	8			
1952		Lawrenson		1				
1952		Macken, J.		1				
1958		Autoyachts	Gillingham	1				
1959		Charles, Francis & Giles, Morgan shipyard	Teignmouth	3				
1959		Clark, R & W	Cowes	1				
1959		Deacon, Francis	Hamble River Southampton	1				
1959		Fairlie Yacht Services	Scotland	1				
1959		Lavis, C. H. & Sons	Exmoor	1				
1961	1962	Cowes Boatbuilding Co.	Cowes	2				
1978	1994	Wilson, Peter St. Georges Dragons	Fort Green Aldeburgh Suffolk	44				
1988		Petticrows	Burnham on Crouch	750				
1999		Emworx		1				
		Small Craft Yacht and Boat Co		1				
Belgien	1937		de Kuypers, Chantier naval		1	2		
	1963		Anvers	Antwerpen	1			
Finnland	1946	1962	Vator, Ab	Helsinki	17	45		
	1947		Valkon, Laiva	Loviisa	2			
	1949		Blomqvists, G. båtbyggeri, Borgå		1			
	1949	1957	Kaskinen, Unto & Onni	Turku	3			
	1951		Turun veneveistäjä - Åbo båtvarf	Turku	2			
	1952		Kilpi & Kumppani		1			
	1955	1960	Lindgren, Rainer	Helsinki	6			
	1956		Telva, Ab	Helsinki	1			
	1958		Wilenius båtvarv	Porvoo Borgå	1			
	1960	1969	Andersson, Nils & Paul båtbyggeri	Kråkø	6			
	1966		Vartio, Onni	Helsinki	1			
1967		Heinäveden veneveistäjä	Heinävesi	1				
1995		Hartikainen, Sam	Helsinki	1				
1995	2001	Salminen, Pentti	Helsinki	2				

LAND	VON	BIS	WERFT	ORT	ANZAHL*	GESAMT
Italien	1947	1953	Baglietto-Varazze	La Spezia	8	16
	1948		Beltrami	Vernazzola	1	
	1949		Cabella	San Remo	2	
	1950		Posillipo	Napoli	3	
	1952		Cantiere Nautico Donoratico Tre Snc	Donoratico	2	
Australien	1948		Linnacre, J.H.		1	138
	1950	1955	Savage, J. J. & Sons	Melbourne, Williamstown	13	
	1951		Bate, G.L.	Sydney	3	
	1951	1963	Derby, P.	Melbourne	1	
	1951		Griffin, J.	Sydney	2	
	1951		Rose, A.	Melbourne	1	
	1952		Jarman, A.	Sydney	4	
	1953		Fisher, T.	Sydney	1	
	1953		Gerrard	Victoria	1	
	1953		Grove, F.	Sydney	1	
	1953		Riddell, G.	Sydney	1	
	1953		Searle, J.B.	Victoria, Geelong	1	
	1954		1957	Cuthbertson, A.W. & G.	Tasmania	
	1954	Morrow, C.		Sydney	1	
	1954	Muston, J.			1	
	1954	Ronstan Marine Equipment		Melbourne	2	
	1955	Gourley, K.R.		Hobart	1	
	1955	Gowland, T.		Sydney	1	
	1955	Green, W.		Melbourne	1	
	1955	More, A.H.		Sydney	1	
	1955	Perry, C.		Sydney	1	
	1955	Stewart, G.		Melbourne	1	
	1956	1958	Ferguson, S.	Sydney	2	
	1956		Higgs Brothers	Geelong	2	
	1956		Wall-Smith, E.	Melbourne	1	
	1956	1965	William, Billy & Barnett, H. (Bronco Bill)	Sydney North	24	
	1957		Greese, M.		2	
	1957		Rowe A.	Waterloo	1	
	1959		Wilson, A.		1	
	1961	1968	Wright, N.R. & Sons	Brisbane Queensland	2	
	1962		Bellarine Marine Jim Sim	Bellarine	29	
1962	1975	Spring-Brown, E.	Sydney	1		
1962		Thomas, E.		1		
1963		Bridge, J.C.		1		
1964		Halvorsen, Lars	Sydney	1		
2004	2010	Ridgeway, Daryl (Zane)	Tasmania	12		
		Endeavour	New South Wales	5		
		Gutierrez, J.	Melbourne	5		
Frankreich	1949	1959	Macario, Naval	Trouville	7	102
	1950		Bonnin G. frères	Arcachon	74	
	1951		Pouvreau, Vix	La Rochelle	4	
	1952		Hamel	Le Havre	4	
	1952		Hervé	La Rochelle	5	
	1954		Barrière	Arcachon	1	
	1954		Silvant, Georges Constructions Navales	Conflans-Sainte-Honorine	1	
	1955		De Coninck	Maisons-Lafitte	1	
	1961		Ziegler, Chantier	Dunkerque	1	
	1962		Lebel		3	
	1963		Le Got, Chantier	Plouguerneu Bretagne	1	
Portugal	1949	1963	Brites, Joao Dos Santos	Lisbon	18	18
USA	1949		Brown, Nichols	Miami Florida	1	15
	1953		Bakken, Paul		1	
	1963	1965	Savell, Kelvin	San Diego	3	
	1980		Spoce		10	
Kanada	1956		Davis, Robert Boat Yard Co.	Oakville, Toronto	1	22
	1957		Carpenter, Victor & Hazel	Parry Sound Georgian Bay	1	
	1958		Hughes, G.R.	Toronto Ontario	1	
	1963	1964	Abbot Boat Co.	Sarnia Ontario	5	
	1970		Godsil, Marty	Seattle	14	
Japan	1960	1961	Katagai		4	9
	1960	1963	Okamoto		5	
Spanien	1961		Corsi, Largos	Vigo	1	1
Polen	1962	1963	Stocznia, Gdanska Jachtowa	Gdansk	5	5
Österreich	1963	1970	Haitzinger, J&K	Attersee	15	17
	1963	1964	Ratz, Johann	St.Gilgen	2	
Hong Kong	1986	1989	Chang, Lowell	Hong Kong	24	24
Vereinigte Arabische Emirate	2014		Premier Composite Technologies (PCT)	Dubai	8	8
					3609	3609

* Mindestanzahl gebauter Drachen



Foto // Oscar Nöberg

D

DEUTSCHLAND



Foto // Archiv BYCÜ/Lauterwasser

PROTOKOLL

DER 50. MITGLIEDERVERSAMMLUNG DES DEUTSCHEN DRACHENGESCHWADERS E. V.
AM SAMSTAG, DEN 30. JANUAR 2021 VON 14 BIS 17 UHR ALS ONLINEKONFERENZ

ANWESEND 54 Vollmitglieder und drei Crewmitglieder
ANWESENDE VORSTANDSMITGLIEDER

Commodore	Dr. Gregor Berz
Vize-Commodore	Dr. Dirk Pramann
Schatzmeister	Dr. Kurt Servatius
Regattamanager	Alexander Plath
Kandidat Regattamanager	Oliver Mose
Kommunikationsvorstand	Tobias Aschenbrenner
Regionalvorstand Nord	Frank Blohm
Regionalvorstand Süd	Dr. Ingo Ehrlicher
Geschäftsstelle	Cordula Schickel

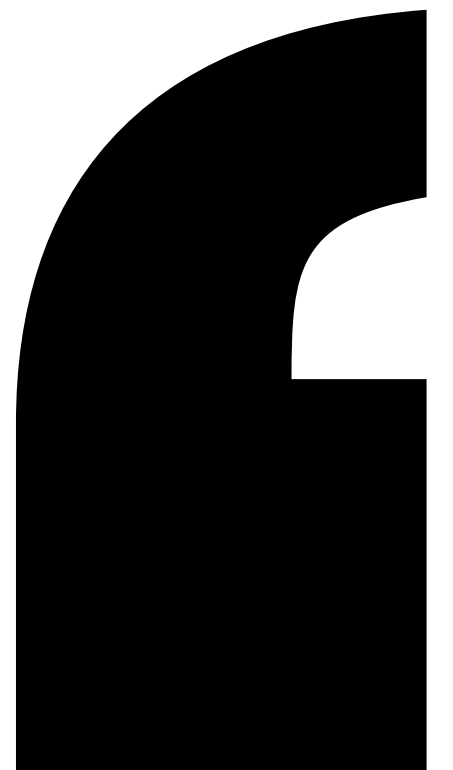
Um 14 Uhr eröffnet Gregor Berz, Commodore des Deutschen Drachengeschwaders e. V., die 50. Mitgliederversammlung. Er begrüßt die anwesenden Mitglieder und stellt die Beschlussfähigkeit der Versammlung fest.

Nach der Begrüßung und Vorstellung bittet der Commodore die Mitglieder um eine Gedenkminute für die verstorbenen Mitglieder Karl-Ernst Fischer, Flotte Chiemsee, und Franz Wieser Senior, Flotte Starnberger See.

TOP 1 Bericht des Vorstands – Commodore

Gregor Berz berichtet über die Highlights 2020 „im Hintergrund“ und die Arbeit des Vorstands in diesem besonderen Jahr der Coronapandemie.

- Die bereits auf der Website kommunizierte „Zwei-Monate-Vorlauf-Regel“ für die eventuelle Absage von Meisterschaften in Coronazeiten wird sowohl für die Weltmeisterschaft in Kühlungsborn, 14. bis 18. Juni 2021, als auch für die IDM in Berlin, 6. bis 10. September 2021 vom Deutschen Drachengeschwader e.V. konsequent angewandt.
- Die Qualifikationsrangliste für WM und EM 2021 für das deutsche Teilnehmerkontingent ist seit Oktober 2020 geklärt (Zwei-Kalenderjahres-Rangliste 2019 und 2020). Für die IDM ist hierfür die „aktuelle Rangliste“ gemäß DSV-Meisterschaftsordnung relevant.
- Bei der Veranstaltung von Regattaveranstaltungen während der Coronapandemie sind Hygienekonzepte an Land erfolgskritisch. Die Erfahrungen der Saison 2020 zeigen, dass sich Clubs mit eigener Gastronomie am besten auf deren Hygienekonzept berufen können. Alternativ wird auch oft gänzlich auf ein Landprogramm verzichtet. Darüber hinaus gab es bei allen Ranglistenregatten in der Coronazeit Teilnehmerbegrenzungen.
- Für die Weltmeisterschaft in Kühlungsborn, 14. bis 18. Juni 2021, wurde eine Website angelegt und ein Logo entworfen. Das Organisationsteam zwischen DDG und Segelclub Kühlungsborn um Peter Menzel hat seine Arbeit aufgenommen. Der Wettfahrtleiter Nino Shmueli und der Vermesser Günter Ahlers sind definiert und die Notice of Race sind zu 95 Prozent fertiggestellt.
- Der Commodore berichtet über das IDA Annual General Meeting im Oktober 2020 per Onlinekonferenz:
 - Der neuer Vice Chairman Bram van Olphen, Hongkong, ersetzt Marc Castagnet, Hongkong.
 - Zum Thema GPS-Hilfsmittel an Bord wurde die erforderliche Zweidrittelmehrheit mit 17 Ja-Stimmen zu 13 Nein-Stimmen und sechs Enthaltungen verpasst. Multipliziert man die Stimmen mit den Mitgliederzahlen der jeweiligen Association, ist das Stimmungsbild klarer gegen GPS: 465 Ja-Stimmen, 802 Nein-Stimmen und 64 Enthaltungen.
 - Die Drachen-Europameisterschaft 2024 wird in Estonia sein.
 - Für die Drachen-Weltmeisterschaft 2021 sind zwei Monate Vorlauf wünschenswert, falls wegen Corona abgesagt wird. Voraussetzung für eine Weltmeisterschaft sind Teilnehmer aus zehn Nationen (Bitte den betreffenden Nachtrag zum Protokoll beachten).



Dirk Pramann berichtet über die internationalen Regattahighlights im Jahr 2020. Leider wurden viele Regatten 2020 wegen Corona abgesagt; die Coronakrise dünnte die Felder aus. Wir hoffen sehr, dass es auch mit den Impfstoffen bald wieder möglich wird, normale Regatten segeln zu können.

Alexander Plath gibt einen Ausblick auf die internationalen Regatten 2021 und 2022. Es ist der letzte Vortrag von Alexander Plath in diesem Amt nach zehn Jahren Vorstandstätigkeit. Insbesondere für die Saison 2022 sind folgende internationale Veranstaltungen für deutsche Drachensegler bereits heute interessant:

- Die Europameisterschaft findet vom 4. bis 8. April 2022 in Sanremo gemäß dem originären Zweijahresrhythmus statt.
- Die 5th International Dragon Classics vom 6. – 11. August 2022 in Flensburg war bereits für 2021 geplant und wurde frühzeitig wegen Corona verschoben, da das Rahmenprogramm wesentlich zum Charakter dieser Veranstaltung beiträgt.
- Der German Grand Prix 2022 wird vom 18. bis 21. August 2022 (plus ein Tag davor oder danach) in Kiel im Rahmen einer Jubiläumsveranstaltung zu 50 Jahre Olympia 1972 stattfinden (Bitte den betreffenden Nachtrag zum Protokoll beachten).
- Die IDM 2022 wird im Zeitraum vom 28. September bis 3. Oktober im BYCÜ (Überlingen) am Bodensee stattfinden. Die Mitgliederversammlung stimmt mit 28 Ja-Stimmen, einer Nein-Stimme und drei Enthaltungen für diesen Vorschlag.

Tobias Aschenbrenner berichtet über sein erstes Jahr als Kommunikationsvorstand, in dem er das Amt kommissarisch innehatte:

- Die redaktionellen Aktivitäten 2020 durch Gesine Entzinger Wolf mussten sich der Herausforderung stellen, dass lange Zeit keine Regatten gesegelt wurden. Trotz Corona kamen im Laufe des Jahres circa 50 Online-Newsberichte, 135 Posts auf Facebook, 20 Instagram-Beiträge (alles Fotostrecken) und sechs Pressemeldungen zustande.

- Speziell für die Weltmeisterschaft in Kühlungsborn wurde die Website erstellt, ein Logo entworfen, ein Newsletter eingerichtet und die Kommunikation auf Facebook und Instagram aufgenommen (alles zweisprachig). Die Reichweite einzelner Post erreicht 2.000 bis 3.000 Personen. Allerdings ist auch zu sagen, dass wir mit Respekt vor der Situation vorerst eher mit gebotener Zurückhaltung kommunizieren.
- Das Dragon Journal 2020 unter der neuen Chefredaktion durch Tom Körber kam sehr gut an und wird derzeit in gleicher Blaupause für 2021 vorbereitet.
- Als Neuerung im Jahr 2021 wird es, sobald die Saison losgeht, einen monatlichen Newsletter mit regelmäßigem Update für die Mitglieder des DDG und einem kurzen Überblick über das Geschehen der letzten Wochen geben.
- Für 2022 wird wieder ein hochwertiger Drachenkalender, wie es ihn für 2019 schon einmal gab, aufgelegt werden mit den zwölf besten Drachenfotos, die von allen einschlägigen Profifotografen und Drachenreportern in der Saison 2021 verfügbar sein werden.
- Die „goldenen Drachenhefte“ aus den 1990er-Jahren werden eingescannt und auf der Website zum Download angeboten.

Das rollierende Amt des Regionalvorstands Nord wurde von Christian Zinkler (Flottenkapitän Rheinland) an Frank Blohm (Flottenkapitän Nord) übergeben. Gregor Berz bedankt sich im Namen des gesamten Drachengeschwaders bei Christian Zinkler für zehn Jahre Vorstandstätigkeit und übergibt einen Online-Gutschein bei einem Segelsportausstatter.

Christian Zinkler berichtet aus dem Rheinland, Frank Blohm aus der Flotte Nord und der gerade erst im Januar 2021 neu gewählte Flottenkapitän Berlin, Hannes Schwieger, aus der Flotte Berlin. Der Regionalvorstand Süd, Ingo Ehrlicher berichtet aus den Flotten Süd. Die Details dieser Flottenberichte sind im Dragon Journal den Saisonberichten im betreffenden Kapitel zu entnehmen.

TOP 2 Bericht der Kassenprüfer

Die beiden Kassenprüfer Gerd Köpcke und Nikolai-A. von Stempel haben die Ordnungsmäßigkeit der übergebenen Unterlagen, die sorgfältige und korrekte Kassenführung sowie eine ordnungsgemäße Mittelverwendung geprüft und bestätigt.

TOP 3 Entlastung des Vorstands

Der Vorstand für das Vereinsjahr 2020 wird von der Mitgliederversammlung ohne Gegenstimmen und bei sieben Enthaltungen der Vorstandsmitglieder und des anwesenden Kassenprüfers entlastet.

TOP 4 Wahl von zwei Kassenprüfern für das Vereinsjahr 2021

Wir bedanken uns bei Nikolai-A. von Stempel für fünf Jahre Unterstützung als Kassenprüfer. Ralph Thelen, ebenfalls NRV, stellt sich an seiner statt zu Verfügung. Gerd Köpcke als erster Kassenprüfer und Ralph Thelen als zweiter Kassenprüfer werden ohne Gegenstimmen und bei zwei beziehungsweise fünf Enthaltungen wiedergewählt. Sie nehmen die Wahl gern an.

TOP 5 Haushaltsplan und Mitgliedsbeiträge für das Vereinsjahr 2021

Der Haushalt 2020 und das Budget 2021 werden durch Kurt Servatius im Detail erläutert. Der Vorstand schlägt vor, die Mitgliedsbeiträge beizubehalten und nicht zu erhöhen. Der Vorstand behält sich vor, für Bedarfe der Weltmeisterschaft kurzfristig das Rücklagenkonto zu verwenden. Das Budget 2021 wird wie vorgeschlagen von der Mitgliederversammlung mit einer Gegenstimme und ohne Enthaltung angenommen.

Der Commodore Gregor Berz bedankt sich bei Kurt Servatius dafür, dass nach drei Jahren im Amt des Schatzmeisters ein gut bestelltes Haus übergeben wird. Kurt Servatius bedankt sich vor allem bei der Geschäftsstelle Frau Schickel für die sehr gute Zusammenarbeit.

TOP 6 Vorstandswahl Vize-Commodore

Dirk Pramann bekleidet dieses Amt seit zwei Jahren und stellt sich zur Wiederwahl. Die Mitgliederversammlung wählt ihn ohne Gegenstimme bei drei Enthaltungen. Dirk Pramann nimmt die Wahl an und freut sich auf die weitere Zusammenarbeit.

Kommunikationsvorstand

Tobias Aschenbrenner war 2020 kommissarischer Kommunikationsvorstand und stellt sich diese Jahr offiziell zur Wahl. Die Mitgliederversammlung wählt ihn ohne Gegenstimme bei zwei Enthaltungen. Tobias Aschenbrenner nimmt die Wahl an und freut sich auf die weitere Zusammenarbeit.

TOP 7 Ehrung eines herausragenden Drachenreporters

Wir bedanken uns bei Hans Herbert Hoffmann, der seit über 40 Jahren der Drachenklasse auch als Wettfahrleiter verbunden ist, für seine vielen Berichte in Text und Bild in den vergangenen Jahren mit einem Online-Gutschein bei einem Segelsportausstatter.

TOP 8 Verschiedenes

Vorschlag des Vorstands zu Ranglistenfaktoren (ab 2021): Der Hans-Detmar Wagner Cup in Torbole am Gardasee ist seit einigen Jahren als Topereignis etabliert. Der Vorstand schlägt vor, dem HDW Cup den RLF 1,4 zu geben. Die Mitgliederversammlung nimmt diesen Vorschlag mit 25 Ja-Stimmen, sechs Nein-Stimmen und sechs Enthaltungen an.

TOP 9 Nächste Mitgliederversammlung

Der Vorstand schlägt vor, dass die nächste Mitgliederversammlung wie ursprünglich für 2021 geplant im Januar 2022 in Berlin stattfinden soll. Die Mitgliederversammlung nimmt diesen Vorschlag mit 23 Ja-Stimmen, fünf Nein-Stimmen und sechs Enthaltungen an. Der zugerufene Vorschlag, diese als Hybridveranstaltung sowohl physisch als auch online anzubieten, wird gern aufgenommen.

Gregor Berz bedankt sich nochmals bei Vanessa Fernbacher für die reibungslose Abwicklung der Wahlen und Abstimmungen per GoToWebinar und bei den ausgewählten Mitgliedern für ihre Aufmerksamkeit. Er dankt den Vorstandsmitgliedern und der Leiterin der Geschäftsstelle, Frau Cordula Schickel, für die gute Zusammenarbeit. Er schließt die Mitgliederversammlung nach Präsentation einiger Bilder, die als Grüße aus den Flotten an die Mitgliederversammlung gesammelt wurden, unter großem Beifall der Mitglieder um 17 Uhr.

Dr. Gregor Berz
Commodore

Dr. Dirk Pramann
Vize-Commodore

Nachträge zum Protokoll:

Der auf der Mitgliederversammlung genannte September-Termin für die Marblehead Trophy 2021 in Vilamoura wurde in der Zwischenzeit auf November verschoben: Die Marblehead Trophy wird um einen Tag verlängert und vom 9. November (Vermessungstag) bis 13. November 2021 in Vilamoura stattfinden.

Der German Grand Prix 2022 kann leider nicht wie auf der Mitgliederversammlung angekündigt im Zeitfenster 18. bis 21. August 2022 in Kiel im Rahmen der Jubiläumsveranstaltung Olympia 1972 stattfinden, da eine Überschneidung mit dem Gold Cup in Ostende unvermeidbar ist. Zum Zeitpunkt der Drucklegung des Dragon Journals 2021 ist die neue Terminfindung für den German Grand Prix 2022 noch nicht abgeschlossen.

Das „IDA-Kriterium“ einer Weltmeisterschaft, Teilnehmer aus mindestens zehn Nationen zu haben, hat sich inzwischen als Fehlinformation herausgestellt. Das Kriterium von World Sailing lautet „mindestens 25 Meldungen aus vier Nationen und zwei Kontinenten“.

WIE

Schrift // Gregor Berz

AM.MEER.SEE

EINE LIEBESERKLÄRUNG

Von Gästen, zumal wenn vom benachbarten Starnberger See herüberkommend, wird der Ammersee gerne als „Bauernsee“ bezeichnet. Aus Sicht des „Königen- und Fürstensees“ ist das natürlich eine legitime Perspektive, mit der man gern über die zumeist doch etwas besseren Windverhältnisse des Ammersees hinwegtäuschen möchte. So sind beide Seen aufgrund ihrer Nähe eigentlich immer derselben Wetterlage ausgesetzt, wobei der Ammersee wohl aufgrund seiner weniger steilen Ufer bei fast allen Windrichtungen etwa ein bis zwei Beaufort mehr zu bieten hat und sich der Wind gleichmäßiger über den See ausbreiten kann. Die einzige Ausnahme ist der Föhn, der am Ammersee nur sehr selten Schaumkronenstärke erreicht. Die klassischen Winde des Ammersees sind Schlecht-

wetterwest, Schönwetterwest, Nordost und Süd, wobei die Westwinde ganzjährig zumeist bei Wetterwechsel und in beliebiger Stärke auftreten. Der Nordost ist eigentlich ein über mehrere Tage von Nord auf Ost drehender Wind bei Hochdrucklage, der in der Regel nachmittags zwei bis vier Beaufort erreicht. Am ersten Tag streicht er relativ gleichmäßig über die gesamte Länge des Sees und wird mit zunehmender Rechtsdrehung böiger und spätestens am dritten Tag ganz schön verflixt, wenn man in die Herrschinger Bucht hineinkreuzen will. Im Winter und bis ins Frühjahr hinein kann auch der Ostwind beachtliche Stärke erreichen. So hatten wir im April 2020 drei Tage lang gemessene sieben bis acht Beaufort aus Ost, da ging es hier am Westufer zu wie am Meer – am „Am-meer-see“.



Foto // Sören Hese

Das absolute Schmankele des Ammersees ist der morgendliche Südwind, dessen thermischer Ursprung durchaus mit dem morgendlichen Vento (auch „Pelér“) des Gardasees zwischen Etschtal und Po-Ebene vergleichbar ist: Mit Sonnenaufgang heizt sich das Voralpengebiet auf und zieht die Luft aus den länger kalt bleibenden Bergen, sodass ein an Gleichmäßigkeit seinesgleichen suchender Wind mit lieblichen zwei bis drei Beaufort über den Ammersee streicht, nach dem man bei Schönwetterlage seine Uhr stellen kann. Allerdings nicht nur hinsichtlich seines Anfangs, sondern auch hinsichtlich seines Endes. So kann man im Sommer, wenn man um 7 Uhr am Westufer von der Boje ablegt, durch den Südsee gegen die Ammermündung kreuzt, mit Spi vorbei an Wartaweil zur Herrschinger Bucht gleitet und auf Halbwindkurs wieder zum Westufer quert, um 9 Uhr einen wundervollen Segeltag bereits hinter sich haben, bevor der Büroalltag beginnt. Wer aber den Absprung verpasst, steht spätestens ab 10 Uhr in der sommerlichen Flaute und wartet mitunter Stunden, bis der Nordostwind kommt. Deshalb Wettfahrtsleiter aufgepasst: Südwindsegeln funktioniert nur mit kompromisslosem Frühaufstehen und im Südsee sehr viel komfortabler als im Nordsee, denn der Südwind breitet sich in Windrichtung aus und zieht sich gegen die Windrichtung wieder zurück. Unvergesslich die Regatten zum Deutschland-Cup der 45er Nationalen Kreuzer, die der Ammersee Yacht-Club in den 1990er-Jahren regelmäßig mit echten Südwindwettfahrten frühmorgens durchgeführt hat – ich warte immer noch auf Vergleichbares mit der Drachenklasse.

Der weit gereiste Drachensegler kennt den Ammersee zumeist vom Gelände des Augsburger Segler-Clubs in Utting aus, um Ende August eine Handvoll Wettfahrten zum Drachenhumpen zu absolvieren. In zwei von drei Jahren zieht um diese Zeit die erste Kaltfront des Jahres über den See und beschert fauchende Westwinde, die zumeist anspruchsvoll schralen und echtes Drachenwetter bieten, weshalb der Humpen eine weit über die Grenzen der Ammerseeflotte hinaus beliebte Drachenregatta ist. In den besten Jahren, in den

1980er und 1990ern, waren hier Felder von bis zu 80 Drachen am Start. Und selbst im Coronajahr 2020 konnte der Humpen gesegelt werden, wobei mit Vinci Hoesch (CYC), Peter Fröschl (MYC) und Helmut Schmidt (DTYC) die ersten drei Plätze von überregionalen Gästen belegt wurden. Auf Platz vier kam der erste Ammerseer: Christian Schäfer (ASC) mit seinem historischen Pedersen & Thuesen, GER 347, mit dem er – übrigens zusammen mit dem damals auch noch blutjungen Vinci Hoesch – als Crew seines Vaters Alo Schäfer 1981 in Douarnenez den Drachen Gold Cup gewann. Christian Schäfer beziehungsweise seine Yacht CIRRUS gewinnt damit schon zum zweiten Mal den Halbmodellpreis für den erfolgreichsten Drachen der Reviersonenauswertung – die dieses Jahr nur aus dem Ergebnis des Humpens besteht.

In normalen Jahren kennt die Drachenklasse am Ammersee fünf Ranglisteregatten: Frühlingpreis und Flottenmeisterschaft im ASC zum Saisonauftakt meist schon Ende April, die

Sommerwettfahrten des HSC immer am ersten Juliwochenende, der traditionell am letzten ganz im August liegenden Wochenende dreitägige Drachenhumpen im ASC und in der ersten Septemberhälfte noch das Drachenfinale im ASViM. Darüber hinaus sind diverse Yardstickregatten am See für Drachensegler interessant. Ein Geheimtipp ist die „Südwindregatta“ des Segelverein Weiss-Blau in St. Alban immer am ersten Samstag im August: Die fangen um 6 Uhr an und schaffen regelmäßig drei Wettfahrten im Südwind mit einem gemischten Feld von der Platte bis zu den Rennziegen. Ein oder zwei Drachen sind auch meist dabei. Ein weiteres Highlight ist natürlich die 24-Stunden-Regatta, jenes Langstreckenspektakel, das an anderen bayerischen Seen aufgrund diverser Sturmergebnisse nicht mehr durchgeführt wird. Am Ammersee gibt es sie noch und wer ein echter Drachensegler sein will, muss sie auch einmal absolviert haben – mehr wegen des Erlebnis' als wegen des Ergebnis'.



Foto // Sören Fete

Seite 68: Unvergesslich das Orkantief Sebastian bei der Drachen IDM 2017 vor Utting.

Seite 69: Holz Pokal Regatta zur Ammersee Classics im AYC, Riederau.



Foto // Villa Amalia

In den vergangenen Jahren ist eine sehr rührige Regattaserie der Traditionsklassensegler entstanden, die Ammersee Classics. Mit vier über den Sommer verteilten Regatten nur für Holzjollen und -yachten in vier verschiedenen Clubs (BSVR, AYC, ASC und DSC) wird eine Gesamtwertung ausgelobt, in der regelmäßig auch Holzdrachen ganz vorn mit dabei sind. Die Ammersee Classics wird dem Charakter des Ammersees, eigentlich nämlich „Kloster- und Künstlersee“ zu sein, sehr schön gerecht. Nicht nur Kloster Andechs über dem Ostufer erinnert immer daran, auch das Dießner Münster noch viel älteren Ursprungs in der Südwestecke des Sees gibt dem Uferbild seinen unverwechselbaren Charme. Wenn dann noch einer der beiden großen Raddampfer das Gesichtsfeld kreuzt, möchte man regelmäßig die Zeit anhalten.



Foto // Villa Amalia

Während das Südende des Sees den Vogelkudlern vorbehalten bleibt, die auf leisen Sohlen und mit langen Fotoobjektiven durchs Naturschutzgebiet der Ammermündung streifen, gehört am Ostufer ein Hotspot am Rieder Eck, das ist an der Nordflanke der Herrschinger Bucht direkt bei der mit einem Kreuz markierten Untiefe, ganz den Kitesurfern. Sie finden hier, weniger als eine Autostunde von München entfernt, vor allem bei auflandigem Westwind perfekte Bedingungen im großflächigen Flachwasser vor dem Ufer. Von hier aus Richtung Norden bis Breitbrunn und auch genau gegenüber vor dem Seeholz, also am Westufer zwischen Riederau und Utting, findet sich für den Drachensegler hervorragender Ankergrund, um für ein paar Stunden die Seele baumeln zu lassen, baden zu gehen, Sonne zu tanken und den Tag zu genießen.



Foto // Nico Kraus



Foto // Villa Amalia



Foto // Villa Amalia

Oben links: Start zur Holz Pokal Regatta, AYC, Riederau.
Mitte links: Die Bayerische Seglervereinigung e.V., Utting.
Unten links: Föhnstimmung in St. Alban.
Oben: Im Hintergrund Dießner Münster und das Zugspitzmassiv.
Rechts: Steg des Gourmetrestaurants Seehaus, Riederau.

Wer bei all dem Ausschpannen Hunger bekommt und mit seinem Drachen zum Essen segeln möchte, kann eines der zahlreichen Restaurants direkt am See ansteuern. Auf der Ostseite lohnt es sich in die Herrschinger Bucht hineinzukreuzen und zum Beispiel am Steg des Ammerseehotel anzulegen, für Restaurantgäste wird das Türchen am Steg geöffnet. Nicht öffentlich, aber für befreundete Regattasegler immer gastfreundlich, ist die hervorragende Küche des ASViM. Dort sitzt man auf der Terrasse mit dem schönsten Blick am See direkt auf die Zugspitze und das Dießner Münster. Am Südende des Ostufers gab es früher das Restaurant in Aidenried mit Biergarten direkt am See, das leider abgerissen wurde. Seit Jahren heißt es, hier soll wieder eine Gastronomie entstehen, worauf man sehr gespannt sein darf. Am Westufer sind das traditionelle Café Forster in Schondorf, das Casino des Augsburger Segler-Clubs in Utting, das jugoslawische Seeraustaurant in St. Alban und das Gourmetrestaurant Seehaus in Riederau vom See aus auch mit einem Drachen gut erreichbar.



Foto // Darren Jacklin

Letzteres ist bekannt für seine hervorragende französische Küche unter Hubert Houillot und seiner Tochter Sandrine, die das Haus schon vor vielen Jahren von Charly Curry – ja, dem Sohn des großen Seglers Manfred Curry – übernommen haben. Genau hier hatte Manfred Curry sein privates Seehaus und man macht an genau jenem Dalben fest, an dem Currys berühmtes Hausboot TIGER in den 1930er-Jahren lag.

2021 wollen wir wieder richtig Regatten segeln am Ammersee, auch mit dem Drachen, und freuen uns neben den klassischen fünf Ranglistenregatten auf ein Feuerwerk an Trainings, die der

Augsburger Segler-Club anbieten wird. Der neu gewählte Flottenkapitän Florian Oeser (ASC), an den ich nach sechs Jahren dieses Amt mit einem lachenden und einem weinenden Auge übergebe, ist sowohl als Drachensegler als auch als Wettfahrtsleiter ein alter Hase und wird sich um die weitere Entwicklung der Drachenflotte mit Fokus auf Nachwuchs und Crew mit Weitblick kümmern. Dazu passt sehr gut, dass der Drachenhumpen dieses Jahr die Süddeutsche Meisterschaft sein wird, womit nicht zuletzt ein Ranglistenfaktor von 1,4 verbunden ist. Wir freuen uns schon jetzt wieder auf zahlreiche Gäste, die unsere Liebe zum Ammersee mit uns teilen.

FLOTTE NORD

Schrift // Christian Libor
Bild // Sven Jürgensen



Hamburgs beliebtes Wassersportrevier, die Alster, liegt bemerkenswerterweise mitten in der Stadt. Das Geflecht befahrbarer Kanäle und Flüsse wie Eilbek und Osterbeck darum herum ist schon wegen der vielen Brücken eher den Paddlern und Dampfer-Touristen vorbehalten. Der Thermik umliegender Wohngebiete verdankt die Außenalster ihre teils launischen Winde, was sie zum abwechslungsreichen Segelrevier und Austragungsort bedeutender Segelmeisterschaften, wie der Star Sailors League (SSL) 2016, der Norddeutschen Meisterschaft der Drachen 2019 oder der Segel-Bundesliga macht. Getrennt durch Kennedy-Brücke, Binnenalster und Schleusen ist die Elbe rund um das Mühlenberger Loch vor

Blankenese schon bedingt durch die Elbströmung als Segelrevier nicht weniger anspruchsvoll und für Jollen- und Tourensegler sehr attraktiv. Aufgrund des Tidenhubs liegen dort aber keine Drachen.

Die Segelvereine an der Elbe wie Blankeneser Segel-Club und Mühlenberger Segel-Club haben viele junge Talente aus den Elbvororten hervorgebracht. Nicht wenige davon wechselten, wie mein Vater Klaus, als junge Männer vom Blankeneser Segelclub an die Alster. Dort punkten die Clubs wie NRV und HSC mit einer erstklassigen Infrastruktur, Vereinsleben, schönsten Aussichten auf Hamburg, durchgehend geöffneten Restaurants, sonnigen Terrassen und vielen Liegeplätzen für

Drachen direkt davor. Aus nahe gelegenen Büros und Wohngebieten, wie Winterhude, Harvestehude oder Eppendorf sind die Segler mit dem Fahrrad oft schneller als mit allen anderen Verkehrsmitteln bei ihren Booten.

Der Drachen wurde in den vergangenen 20 Jahren auf der Alster für viele Segler das Boot der Wahl, nicht nur wegen der attraktiven Wettbewerbe wie den Frühjahrs- und den Herbst-Verbandsregatten, dem Erhard-Brinckman-Gedächtnis-Preis, dem Bajazzo-Preis, der Regatta der Wirtschaftskapitäne und der Damenregatta auf der Alster, um einige gut etablierte Wettbewerbe zu nennen. Ebenso attraktive Wettbewerbe sind die wöchentlichen

Trainingsregatten von April bis September. Jeden Donnerstagabend kann man sich mit einem ambitionierten Feld aus durchschnittlich zehn Holz- und 30 GfK-Drachen messen.

Traditionell trainierten die Drachen auf der Alster bis vor 15 Jahren in den klassengemischten, nach Yardstick stattfindenden „Känguru“-Regatten, die jeden Mittwoch für bis zu 170 Boote ausgerichtet werden. Dass die Drachenflotte auf der Alster dann einen eigenen Klassenwettbewerb begründete, hatte weniger mit der fehlenden Übersichtlichkeit für die Wasserschutzpolizei zu tun. Die Drachensegler rund um Klaus Libor wollten das starke Gemeinschaftsgefühl der Klasse mit einer eigenen Regattaserie fördern – im Rahmen einer eigenen Trainings-Jahreswertung auf der Alster mit Wanderpokal und Preisverleihung. Das Feld wuchs von damals zehn bis 15 Booten auf mittlerweile gut 30 regelmäßige Teilnehmer an, auch im Coronajahr. Es ist kaum verwunderlich, dass diese Wettbewerbe jeden Donnerstag nicht weniger ehrgeizig als die großen Regatten ausgesegelt werden.

Von Liegeplätzen und Vereinen rund um die Alster kommend, treffen die Segler zum Start donnerstags um 18:25 Uhr für Holzdrachen und für GfK um 18:30 Uhr vor dem NRV ein. Auf der Terrasse beobachtet ein nicht minder fachkundiges Publikum hochinteressiert und vergnügt den Start, zumeist bei Halbwind, und gut eine Stunde

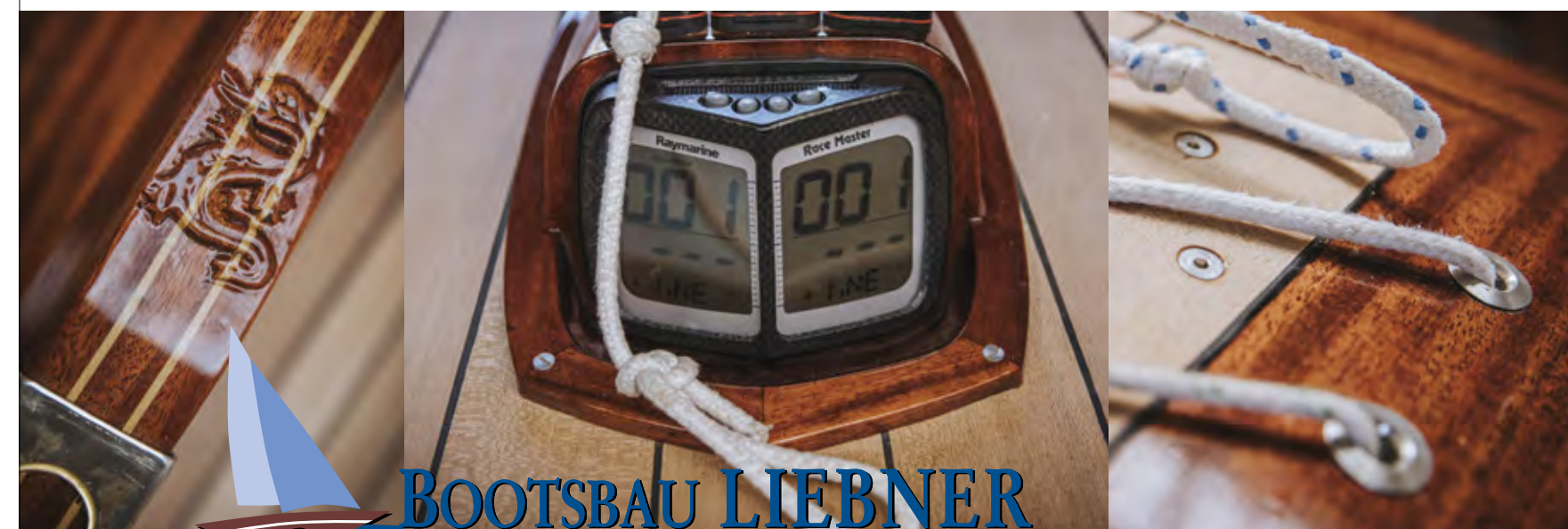
später die ersten Zieleinläufe. Das ungewöhnliche Format wird vom NRV mit seiner gut organisierten Geschäftsstelle um Clubmanager Klaus Lahme professionell unterstützt. Der Kurs um die Tonnen wird an diesen Donnerstagen gegen Mittag je nach Windvorhersage festgelegt und per E-Mail an alle Teilnehmer kommuniziert. Die haben sich zu Beginn der Saison mit einem einmaligen Meldegeld je Segelnummer für das Training „qualifiziert“. So ist die Organisation der laufenden Saison bis zur Preisverleihung nach der letzten Trainingswettfahrt am letzten Wochenende vor den Hamburger Herbstferien im Rahmen eines bayerischen Abends gesichert.

Das Clubleben im NRV hat mit den Zusammenkünften der Drachencrews zu den Wettbewerben am Wochenende und an den Donnerstag-Abenden viel an Schwung gewonnen und aus erster Hand weiß ich: Auch das war Absicht. Die Drachensegler der Flotte Nord haben auf der Alster eine nicht nur seglerisch anspruchsvolle, sondern auch sehr kommunikative Plattform gefunden, die Ausgangspunkt für weitere sportliche Erfolge ist. Nicht wenige Unbeugsame segeln von Ralf Döbler organisiert nach den Hamburger Herbstferien Sonntagmittag weiter bis in den Dezember hinein die sogenannte „Winterserie“ aus. Sportlicher Wettbewerb und Geselligkeit haben in dieser anspruchsvollen Bootsklasse über die Jahrzehnte ihre Vereinbarkeit und gegenseitige Verstärkung bewiesen.

Segler von der Alster finden sich zahlreich in der Rangliste auf den letzten Seiten dieses Journals, darunter auch die erfolgreichste deutsche Seglerin, Nicola Friesen. Und nicht zuletzt junge Segeltalente werden über die wöchentlichen Wettbewerbe auf der Alster Mitglied in einer Mannschaft, lernen die Klasse kennen und bleiben ihr treu, beispielsweise Rasmus Nielsen oder die Brüder Dorian und David Heitzig. Mit dem Quickstep-Preis im Herbst segeln bis zu 30-jährige Steuerleute ihren eigenen Wettbewerb aus. Und auch die Liste derer, die zum Ende der Saison beim geselligen bayerischen Abend die Preise und Wanderpokale der Trainingsregatten erhalten, zeigt die zunehmende Beteiligung der jüngeren Generationen, wovon die Klasse auf der Alster sehr profitiert.

Am Ende der Saison 2019 und 2020 führte die Donnerstags-Drachenwertung nun zwei Jahre in Folge Hannes Holländer an, ein ehemaliger sehr erfolgreicher Laser-Segler. Den Klaus-Libor-Wanderpreis erhielt er zusätzlich für die meisten ersten Plätze und bestätigt posthum eine von Klaus Libors vielen Thesen, dass insbesondere Erfolge im Laser sich auf andere Bootsklassen übertragen.

Wir freuen uns auf die neue Saison und alle, die seinem Beispiel folgen.



Am Wiesengrund 4, 86932 Pürgen, www.bootsbau-liebner.de

NEUBAU VON DRACHEN MIT „VINCI-AUSSTATTUNG“
NEUBAU UND REPARATUR VON HOLZBOOTEN, UMBAUTEN ALLER ART
SPEZIALWERFT FÜR HOLZ- UND GfK-DRACHEN, OLDTIMER RESTAURIERUNGEN

FLOTTE RHEINLAND

Schrift // Christian Zinkler
Bild // Arnold Dees



SEGELREVIERE DER DRACHENFLOTTE RHEINLAND

Die Flotte Rheinland ist eine der sieben Flotten des Deutschen Drachengeschwaders. Sie gehört mit etwa 30 Mitgliedern zu den kleineren Flotten. Sie ist bekannt für ihre Aktivität, Dynamik und guten Zusammenhalt. Die sportlichen Ambitionen der Rheinländer lassen sich an den guten Platzierungen auf der Rangliste ablesen. Man begegnet auf allen großen Events Crews aus dem Rheinland. Aber auch der heimische Regattakalender ist attraktiv und es finden sich anspruchsvolle Felder zusammen. Wo wird nun Drachen gesegelt im Rheinland? Heute segeln immer noch zwei Drachen in Düsseldorf und Neuss und drei Drachen im Rheingau, dem weinseligen Flussabschnitt vor Eltville und der Wallufer Bucht. Die alljährliche Rheinwoche bietet großes Abenteuer auf dem Strömungsgewässer.

Gesegelt wird weiterhin auf dem Edersee in Hessen, auf dem etwa zehn Drachen zu Hause sind. Bedingt durch die Trockenperioden werden die Segelzeiten dort jedoch immer kürzer. Zwei Drachen segeln an der „Möhne“ und drei auf dem Rursee in der Eifel. Das Zentrum des rheinischen Drachenseglens ist eindeutig der Baldeneysee in Essen mit etwa 30 Schiffen. Davon sind mehr als 20 im Yachtclub Ruhrland Essen beheimatet. Eine kleinere, aktive Truppe mit vier Schiffen findet sich im Essener Turn- und Fechtclub. Der Rest verteilt sich auf weitere Segelclubs am See. Noch vor zehn Jahren konnte man die Anzahl der Drachen bei Regatten an einer Hand abzählen. Sie wurden mehr aus ästhetischen Gründen geduldet, als dass sie die Mindestmeldezahl erfüllten. Durch den Einstieg von Ben van Cauwenbergh und anderen Topseg-

lern in die Drachenklasse wuchs die Flotte Jahr für Jahr auf ihre jetzige Stärke und zählt inzwischen mit Regattafeldern mit teilweise über 15 Booten zu den regattaaktivsten Klassen am Baldeneysee. Auch sind zahlreiche rheinische Drachensegler regelmäßig bei auswärtigen Regatten im In- und Ausland dabei.

BALDENEYSEE

Der Baldeneysee ist eine Staustufe der Ruhr im Süden der Stadt Essen. Er erstreckt sich in westöstlicher Richtung über etwa vier Seemeilen. An seiner breitesten Stelle ist er vielleicht 500 Meter breit. Seine typische gekrümmte Form bringt ihm den Spitznamen „die Banane“ ein. Die vorherrschende Windrichtung ist Südwest. Bei dieser Windrichtung ergibt sich ein anständig zu segelndes Regattafeld etwa von der Mitte des Sees mit Kreuz in Richtung der Staumauer. Aber auch östliche Windrichtungen erlauben vernünftige Bedingungen. Lediglich bei nördlichen Tendenzen ist die Lage des Sees nicht ideal, zumal die Winde dann über die Hügel recht böig einfallen können. Generell lässt sich sagen, dass eine gewisse lokale Erfahrung „hilfreich“ sein kann, um auf der Banane vorn mit dabei zu sein. Der See entstand Anfang der 30er-Jahre künstlich. Mit dem Bau der Staumauer in Essen-Werden wurde ein Sedimentationsbecken geschaffen, um die Wasserqualität der Ruhr zu verbessern. Inzwischen sind zahlreiche Klärwerke im Einsatz, um die EU-weiten Wasserrahmenrichtlinien zu erfüllen. Dadurch ist die Wasserqualität heutzutage hervorragend und lädt zum sommerlichen Baden ein. Sofern es erlaubt ist.

Mehr als 6.000 Wassersportler sind am Baldeneysee organisiert. Segler, Ruderer und Kanuten verteilen sich zu rund je einem Drittel auf mehr als 50 Vereine. So ergibt sich auf seiner Fläche von circa zweieinhalb Quadratkilometern die höchste

Wassersportdichte Deutschlands. Die landschaftlichen Reize des Ruhrparks mit seinem am Nordufer bewaldeten Höhen locken neben Wassersportlern auch Fußgänger, Radfahrer, Läufer und viele mehr an. Daran mag man den sehr hohen sportlichen Stellenwert des Revieres im Ballungsraum Ruhrgebiet erkennen.

Immerhin gibt es in den drei Wassersportdisziplinen Segeln, Rudern und Kanu Goldmedaillengewinner vom Baldeneysee. Der Baldeneysee ist die Lokalität für verschiedenste Sportevents über das ganze Jahr. Marathon, Weltmeisterschaften, deutsche Meisterschaften stehen auf dem Programm. Der Regattakalender umfasst jährlich circa 40 Regatten (siehe hierzu www.wfg-baldeneysee.org). Mehr als 30 Regatta-Wochenenden sind mit Segeln belegt. Der größte Teil davon mit Ranglistenregatten. Unter Seglern bekannt ist die Essener Segelwoche, die alljährlich von den ansässigen Vereinen ausgerichtet wird. Mit bis zu 500 aktiven Seglern ein absolutes Highlight der Region. Dieses Highlight erfreut

sich denn auch großer Beliebtheit beim Publikum, da der Baldeneysee auch als Mekka des Stadionsegelns bekannt ist. An der Nordpromenade nahe der Staumauer erstreckt sich eine große Tribüne mit Regattaturm und Sportlerhaus. Mehr als 1.000 Besucher finden hier Platz und können die großen Regattaveranstaltungen verfolgen und in der eigens aufgebauten Zeltstadt beköstigt werden.

Den ambitionierten Drachenseglern bieten sich jährlich fünf Ranglistenregatten. Im April/Mai der Frühjahrsblock mit den Frühjahrsregatten des YCRE und dem traditionsreichem Mailüften des EYC. Die Essener Segelwoche findet üblicherweise Anfang September statt. Das Highlight des Jahres ist das für Drachen exklusiv gehaltene Wochenende Ende September, an dem alljährlich die Flottenmeisterschaft stattfindet. Diese erfährt seit einigen Jahren eine namentliche Aufwertung durch die Vergabe des NRW-Landesmeistertitels für Drachen. 2021 erhält diese Regatta nun einen noch höheren Stellenwert, da sie als Norddeutsche Meisterschaft des Drachengeschwaders

ausgesegelt werden wird (Termin: 24. bis 26. September 2021). Der Ranglistenfaktor 1,4 unterstreicht diesen Stellenwert deutlich.

Die Flotte Rheinland freut sich schon jetzt auf eine rege Beteiligung aus den anderen Flotten Deutschlands. 30 Meldungen sind unser Ziel. Es gilt, drei Titel bei einem Event zu gewinnen. Für die „alten Damen“ der Flotte hat sich seit 2005 das Klassiker-Rendezvous des EYC etabliert. Alljährlich am 3. Oktober stellen die Holzdrachen das schönste und das größte Feld. Das Jahr schließt üblicherweise mit den letzten Pötten des SCN, die im Oktober vergeben werden. Neben den Ranglistenregatten bieten sich kleinere Clubevents und vor allem die wöchentlichen Trimmregatten des EYC an Sonntagen und der SKS mittwochabends.

Das Rheinland, das Ruhrgebiet und der Baldeneysee sind daher eine Reise wert. Herzlich willkommen!



FLOTTE BODENSEE

Schrift // Michael & Annette Reinert
Bild // Archiv BYCÜ/Lauterwasser



Überlingen,
1950er-Jahre.

Spätestens als in den 1970er-Jahren schnelle modernere Boote mit Innenbordmotor aufkamen, wurde es für die Drachensegler am Bodensee immer schwieriger, große Teilnehmerzahlen bei Regatten zusammenzubekommen. In den Glanzzeiten segelten am Bodensee auch überregional bekannte Größen wie Erich Herrmann, Willi Gretter, Artur Schwörer und Manfred Steidle-Sailer. Die Zahl der aktiven Regattasegler nahm kontinuierlich ab, aber eine kleine Fangemeinde blieb dem Drachen treu. Allen voran der unvergessene Hans Dillitzer und die Familie Pfeiffer, auch nicht vergessen darf man dabei natürlich die Schweizer Drachensegler vom Yacht-Club Schaffhausen und aus Romanshorn. Daneben war unser ehemaliger Flottenkapitän Horst Buhl vom Bodensee-Yacht-Club Überlingen mit seinem Drachen auch noch fleißig in ganz Europa unterwegs.

DIE DRACHEN UND DER BODENSEE

Seine Blütezeit hatte der Drachen am Bodensee, wie auf so vielen anderen Revieren auch, in den 1950er- und 1960er-Jahren. Einen Drachen zu besitzen, war etwas Exklusives, der Durchschnittsegler war mit einem Pirat glücklich. Entsprechend anspruchsvoll und exklusiv waren daher die Veranstaltungen, an denen auf einem Drachen gesegelt wurde. Bei der Bodenseewoche stellten die Drachen in diesen Jahren regelmäßig das größte Starterfeld, ebenso wie bei der annähernd so gut besuchten und angesehenen Herbstregatta in Überlingen. Eine Zeit lang war die Bodenseewoche eine Art Tournee um den ganzen See. Gestartet wurde zum Beispiel in Lindau, Konstanz, Friedrichshafen und auch Überlingen. Dabei lag die Startlinie publikumswirksam direkt am Ufer und wurde über Peildreiecke von Land

ausgebildet. In Überlingen wurden die Rennen auf der Promenade mittels Lautsprecher kommentiert. Der sportliche Anspruch auf dem Wasser entsprach natürlich dem gesellschaftlichen Teil an Land: Es gab elegante Regattafeste.

Mit der Entwicklung des Segelns zum Familien- und Breitensport veränderte sich allmählich das Bild am Bodensee. Als größter Binnensee ist er für mehrtägige Törns geeignet, veritable Häfen laden zur Übernachtung ein. Unter diesen Aspekten tat sich der inzwischen auch als vergleichsweise langsam geltende Drachen am Bodensee immer schwerer. Bei den klassischen Regattayachten hatte der Drachen mit den Schärenkreuzern und der schnellen Lacustre ernsthafte Konkurrenz. Mit beiden Bootsklassen kann man zwar spartanische, aber dennoch auch längere Törns durchführen.

Mithilfe dieser unermüdlichen Drachenfans konnte zu Beginn des neuen Jahrtausends eine kleine Wiedergeburt des Drachens am Bodensee geschaffen werden. Besonders wichtig war dabei das tolle Engagement der Drachenfrennen vom Segler Verein Staad, die es schafften, endlich wieder eine attraktive Regattaveranstaltung für Drachen am Bodensee auf die Beine zu stellen. Da traf es sich, dass kurz darauf die Neuauflage der für lange Zeit ausgesetzten Bodenseewoche in Konstanz von Beginn an mit einem Starterfeld an den Start ging. Die neue Bodenseewoche hat zwar nichts mehr vom Event für gehobene Kreise vergangener Tage, aber sie ist dennoch in ganz anderer Weise hochkarätig. Vielfältiger Regattasport und ein absolut attraktives Rahmenprogramm verschaffen der Bodenseewoche immer eine spektakuläre Atmosphäre.

Neben den Regatten in Konstanz, Staad und der Bodenseewoche haben sich mit dem Überlinger Drachepokal und dem Imperia Cup Konstanz noch zwei weitere Drachenregatten am Bodensee etabliert. Die Herbstregatta des Bodensee-Yacht-Club Überlingen findet zwar seit vielen Jahren ohne Beteiligung von Drachen statt, aber dennoch hat der Drachen im BYCÜ noch einen Heimathafen. So war es kein Zufall, dass mit der Internationalen Schweizer Meisterschaft 2012 das letzte überregionale Großereignis für Drachen am Bodensee durch den BYCÜ durchgeführt wurde. Die Erfahrung mit der Schweizer Meisterschaft sowie die sehr anspruchsvolle Organisation eines Spieltages der Segel-Bundesliga durch den BYCÜ bieten sicherlich eine gute Grundlage für die Durchführung der geplanten Internationalen Deutschen Meisterschaft der Drachen 2022 auf dem Bodensee sowie dem schönen Clubgelände des BYCÜ, dem damit nach 1965 zum zweiten Mal diese Ehre zuteil wird.

Die Drachensegler vom Bodensee freuen sich auf viele Segelfreunde von anderen Revieren. Bis bald in Überlingen!



Schweizer Meisterschaft in Überlingen, 2012.



Bodenseewoche, 2013.

Imperia Cup in Konstanz, 2015.



Überlingen,
1960er-Jahre.



FLOTTE STARNBERGER SEE/TEGERNSEE

Schrift // Tobias Aschenbrenner
Bild // Tom Körber



Der Starnberger See im Süden Bayerns beheimatet mit 115 Drachen die zweitgrößte Drachenflotte Deutschlands. Der Drache ist am Starnberger See allgegenwärtig. Sei es in der sehr aktiven Regattaszene aus den anliegenden Segelvereinen oder auch bei den Freizeit- und Genusssegeln.

Die vorherrschende Windrichtung ist Westen, die schönsten Segeltage sind allerdings im Sommer bei Ostwind, bei schönen drei bis vier Windstärken und weiß-blauem Himmel. Diese sind leider an zwei Händen abzuzählen. Durch

das Ufer ist vor allem im nördlichen Teil der Wind oft böig und drehend. Größere Regattafelder suchen daher meistens den Bereich bei Tutzing, der breitesten Stelle am See auf. An schönen Sommertagen ist im Regelfall wenig Wind. Wenn überhaupt, dann ganz in der Früh, aus Süden. Doch auch spiegelglatt bietet der See ein traumhaftes Panorama mit Blick auf die Alpen und die Zugspitze im Hintergrund.

Die Regattasaison beginnt schon im Frühling und bietet mit insgesamt acht Ranglistenregatten ausreichende Möglichkeiten, sich auf der Regatta-

bahn zu messen. Saisonstart ist mit dem Osterpokal im Yachtclub Possenhofen, der Geburtsstätte und Heimat der Glas-Drachen. Anschließend findet der Pfingstpreis in Tutzing (DTYC) statt. Da beide Regatten im Frühjahr ausgerichtet werden, haben wir hier oft gute Segelbedingungen, auch wenn es manchmal noch ein wenig „frisch“ ist. Bis zu den Sommerferien findet sich fast jedes Wochenende die Möglichkeit, an einer Regatta teilzunehmen. Nach dem Bayerischen Löwen im Yachtclub Possenhofen (der wie auch der Pfingstpreis schon als Bayerische Meisterschaft ausgetragen wurde) zieht die Regattaflotte rund um die

Starnberger Bucht. Hier folgt quasi ohne Pause: der Sommerpokal im MYC, der Starnberger Drachenpreis im MRSV und der Randmond-Sörensen-Gedächtnis-Preis im BYC. Im Juni ist der Terminplan immer voll! Nach der langen Sommerpause bis Anfang September geht die Saison mit dem Prinz-Franz-Preis im BYC in den Endspurt. Als krönender Abschluss findet dann das Drachenfinale im Yachtclub Possenhofen statt. Auch das Freizeit- und Badesegehn kommt am Starnberger See nicht zu kurz. Am gesamten See finden sich idyllische Plätze zum Ankern, Baden oder einfach nur Vorbeisegeln. Hier bieten sich

die königlichen Parks, die Roseninsel und die flachen Uferbereiche in der Tutzinger Bucht beziehungsweise vor Bernried an. Achtung: Zwischen der Roseninsel und dem Festland ist die Durchfahrt verboten, ebenso wie in einigen Bereichen östlich der Roseninsel, hier liegt ein Weltkulturerbe. Leider unter Wasser und nur durch die Bojen zu erkennen liegen hier Pfahlbauten aus der Bronzezeit verborgen.

In der Starnberger Bucht findet jeden Mittwoch pünktlich um 18 Uhr (Startsignal) die „Mittwochsregatta“ statt. Sie erfreut sich bei den

teilnehmenden Seglern aller Klassen großer Beliebtheit. Hier wird hart und fair um jeden Platz gekämpft, auch wenn wir hier gegen andere Bootsklassen (Yardstick) antreten. Ebenso gibt es seit einigen Jahren sogenannte „Race Days“, bei der die Segler die Möglichkeit haben, ihre seglerischen Fähigkeiten unter „echten Regattabedingungen“ zu verbessern und zu trainieren.

Wir freuen uns bereits auf die Segelsaison 2021 und hoffen dieses Jahr früher in die Saison starten zu können.



Be at the top ...
instead of being average!

www.dmk-muc.de

www.fritz-segel.com

FRITZ-Segel GmbH · ERNSDORFER STRASSE 66 · D-83209 PRIEN AM CHIEMSEE
PHONE + 49(0) 80 51/43 27 · FAX + 49(0) 80 51/6 22 02 · E-Mail: info@fritz-segel.com

Manufactured
with pride in
Europe/Germany!

FLOTTE BERLIN

Schrift // Hans-Christian Schwieger
Bild // VSaW/PYC



WANNSEE

Berlins bekanntester See, um Regatten zu segeln, ist der Wannsee. Wir haben zwar noch viele andere sehr schöne Regattareviere in und um Berlin, aber die Drachensegler sind dem Wannsee treu. Auf dem findet sich alles, was schwimmt vom Schlauchboot bis zur Luxusmotoryacht. Der Drachen aber ist in allen Clubs zu sehen. Viele wunderschön hergerichtete Holzdrachen und natürlich auch die Regattaaboote charakterisieren den Wannsee bis heute.

Mit dem Berliner Yacht-Club, dem Potsdamer Yacht Club und dem Verein Seglerhaus am Wannsee haben wir gleich drei große und sehr schöne Clubs am Wannsee, die Regatten für Drachen ausrichten. Regelmäßig im Frühjahr und im Herbst richtet der Berliner Yacht Club jeweils die

Frühlingswettfahrten und den Kaiserpokal aus. An beiden Veranstaltungen nehmen auch andere Klassen teil. Interessant ist bei diesen Wochenenden, dass immer wieder neue Bahnen ausprobiert werden. Das ist für manchen Drachensegler herausfordernd, denn entgegen der Tradition ist nicht alles wie beim letzten Mal – das Programmlesen hilft. Ein weiteres Highlight sind die Abende bei Bier, Grill und Sonnenuntergang im Garten des neuen Clubhauses.

Der Potsdamer Yacht Club liegt direkt an der Durchfahrt zum Kleinen Wannsee und richtet im Wechsel mit dem VSaW die Wannseewoche aus. Diese Regatta ist auf drei Tage ausgelegt und beginnt immer am Freitag nach Himmelfahrt. Am Freitag sind wir Drachensegler immer allein auf der Bahn, wobei am Samstag und

Sonntag dann eine oder zwei weitere Klassen hinzukommen. Je nach Nachfrage organisieren wir in der Flotte am Himmelfahrtstag vor der Wannseewoche ein Drachentraining mit einem Spitzentrainer. Freitagabend findet dann regelmäßig ein Regattaessen statt.

Am letzten Wochenende im September geht es dann im VSaW um die Berliner Meisterschaft. Drei Tage lang wird der beste Berliner Drachen ermittelt. Natürlich ist diese Regatta der Höhepunkt im jährlichen Regattakalender in Berlin und zieht auch immer viele Auswärtige an. Seit Achim Kadelbach nicht mehr aktiv segelt, haben tatsächlich auch Zugereiste diese Meisterschaft gewonnen. Zusätzlich zu den regelmäßigen Regattaterminen dürfen wir euch im September zur Internationalen Deutschen Meisterschaft begrüßen. Es wartet eine

intensive Regattaserie auf euch, zu der wir bestes Segelwetter bestellt haben und ein tolles Rahmenprogramm vorbereiten.

Aber wie wird nun auf dem Wannsee gesegelt? Was macht das Revier aus? Meistens haben wir westliche Winde, dann starten wir vor dem Berliner Yacht-Club und kreuzen Richtung Pfaueninsel. Dabei hält der Wannsee kleine Winddreher bereit, die durchaus zu Zerwürfnissen der eigenen Taktik führen können. Schnelles Reagieren und saubere Manöver sind notwendig. Experten von der Alster kommen in Berlin immer gut zurecht. Downwind gilt das Gleiche – immer schön nach

hinten schauen. Bei östlichen Winden kreuzen wir gern auch in den Wannsee hinein. Da ist schon mal ein 30-Grad-Zieher dabei. Aber das ist ja auf fast allen Binnenrevieren so. Die Berliner Kreisschiffahrt ist ein zusätzliches Hindernis, was in der Wettfahrt antizipiert werden muss. Vorsicht! Diese schon großen Dampfer halten Kurs. Und es gibt Ecken, in denen es so flach ist, dass auch Drachen auflaufen können. Fragt die Berliner Segler, wo ihr aufpassen müsst.

Wer ohne Schiff nach Berlin kommt und mittwochs oder freitags Spaßsegeln erleben möchte, kann das sicher mit dem einen oder anderen

Drachensegler tun. Sowohl mittwochs beim PYC als auch freitags beim VSaW segeln viele Drachen die Yardstick-Regatten und nehmen gern jemanden mit. An den Wochenenden ohne Regatten sehen wir viele Drachensegler mit ihren Familien und Freunden auf dem Wannsee. Es gibt viele Möglichkeiten, zwischen Spandau, Potsdam und Wannsee schöne Ecken und Ankerplätze zu entdecken – allein seid ihr da aber nur im Winter oder bei schlechtem Wetter.

Wir freuen uns auf euch, zur IDM, bei einer Regatta oder gern auch für einen Wochenendtörn.



RANGLISTEN

VORSCHOTER

POS	NAME	VEREIN	M-NR.	FLOTTE	RG-PUNKTE	PROZENT
1	Lipp, Michael	DTYC	11105	Starnberger See / Tegernsee	147,172	91,98%
2	Butzmann, Frank	VSaW	21238	Berlin	147,172	91,98%
3	Hoesch, Vincent	CYC	40426	Chiemsee	136,446	85,28%
4	Philipp, Malte	NRV	51704	Nord	136,067	85,04%
5	Liebner, Peter	ASC	10192	Ammersee	130,000	81,25%
6	Stoll, Nikolaus	MYC	71864	Starnberger See / Tegernsee	127,480	79,67%
7	Eisenlohr, Herbert	MYC	71868	Starnberger See / Tegernsee	125,090	78,18%
8	Bruhns, Sönke	NRV	51662	Nord	123,333	77,08%
9	Müller, Christian	NRV	71966	Nord	122,778	76,74%
10	Dohse, Nicola	NRV	51624	Nord	122,778	76,74%
11	Auracher, Thomas	YCaT	71811	Starnberger See / Tegernsee	122,103	76,31%
12	Knief, Sabrina	MYC	71929	Starnberger See / Tegernsee	121,673	76,05%
13	Serini, Christiane	ASC	11120	Ammersee	120,093	75,06%
14	Kramer, Volker	NRV	51686	Nord	119,017	74,39%
15	Blinn, Phil	WUW	71870	Starnberger See / Tegernsee	118,889	74,31%
16	Hauptmann, Manuel	BYC	71747	Starnberger See / Tegernsee	118,886	74,30%
17	Morgen, Karl	NRV	51588	Nord	115,556	72,22%
18	Küppers, Stefan	ETUF	61619	Rheinland	115,524	72,20%
19	Hellriegel, Stefan	YCBG	21251	Berlin	114,545	71,59%
20	Berg, Johannes	NRV	72109	Nord	114,444	71,53%
21	Skrupalle, Klaus	MYC	72075	Starnberger See / Tegernsee	114,128	71,33%
22	Binder, Benedikt	BYC	71805	Starnberger See / Tegernsee	113,848	71,16%
23	Linder, Klaus	DTYC	71804	Starnberger See / Tegernsee	113,769	71,11%
24	Eckhardt, Peter	NRV	51622	Nord	113,509	70,94%
25	Dohse, Caspar	NRV	72011	Nord	112,222	70,14%
26	Grosser, Florian	MYC	71766	Starnberger See / Tegernsee	111,894	69,93%
27	Gusek, Harald	JSC	20296	Berlin	111,746	69,84%
28	Wieser, Markus	DTYC	70974	Starnberger See / Tegernsee	111,141	69,46%
29	Wicklmayr, Peter	MRSV	61617	Starnberger See / Tegernsee	108,556	67,85%
30	Geppert, Friederike	HSC	71773	Ammersee	107,532	67,21%
31	Mose, Oliver	NRV	51598	Nord	106,725	66,70%
32	Roth, Helmut	MRSV	71738	Starnberger See / Tegernsee	106,209	66,38%
33	Keding, Moritz	DTYC	72031	Starnberger See / Tegernsee	106,061	66,29%
34	Dörr, Pia	YCI	72013	Bodensee	105,785	66,12%
35	Abele, Florian	YCBW	71930	Starnberger See / Tegernsee	105,111	65,69%
36	Keyaniyan, Behnam	NRV	51665	Nord	105,106	65,69%
37	Btüm, Hermann	DSCU	71916	Rheinland	105,065	65,67%
38	Fröschl, Peter	MYC	70921	Starnberger See / Tegernsee	104,410	65,26%
39	Wollmann, Heiko	YCM	31314	Bodensee	104,362	65,23%
40	Wilke, Doris	RCD	72077	Rheinland	104,021	65,01%
41	Schmidt, Markus	BYC	71946	Starnberger See / Tegernsee	103,830	64,89%
42	Denecke, Andreas	MYC	71752	Starnberger See / Tegernsee	103,411	64,63%
43	Winter, Hagen	CKA	72052	Nord	102,910	64,32%
44	Anschütz, Marc	MYC	72058	Starnberger See / Tegernsee	102,386	63,99%
45	Nielsen, Rasmus	NRV	72021	Nord	101,478	63,42%
46	Zirkelbach, Bernd	YCBG	21248	Berlin	97,870	61,17%
47	Pfaller, Moritz	MYC	72126	Starnberger See / Tegernsee	95,036	59,40%
48	Rossley, Ines	MYC	71901	Starnberger See / Tegernsee	93,691	58,56%
49	Janas, Christian	MYC	72068	Starnberger See / Tegernsee	93,691	58,56%
50	Geissler, Michael	MYC	72116	Starnberger See / Tegernsee	93,527	58,45%
51	Braun, Maximilian	MYC	71939	Starnberger See / Tegernsee	93,250	58,28%
52	Rosener, Barbara	MYC	71800	Starnberger See / Tegernsee	91,196	57,00%
53	Imbeck, Cornelia	NRV	71999	Nord	89,444	55,90%
54	Rädecke, Nicolas	NRV	72067	Nord	88,905	55,57%
55	Reemtsma, Petra	HSC	21265	Nord	88,731	55,46%
56	Obermaier, Poldi	BYC	71891	Starnberger See / Tegernsee	87,147	54,47%
57	Droege, Max	NRV	51596	Nord	86,667	54,17%
58	Kaczmarczyk, Rainier	USCM	71875	Starnberger See / Tegernsee	86,613	54,13%
59	Barske, Katharine	SVS	72063	Bodensee	82,649	51,66%
60	Eckhardt, Annette	Nord	72125	Nord	82,375	51,48%
61	Kruse, Volker	NRV	51658	Nord	81,036	50,65%
62	Bezenberger, Stephan	NRV	71950	Nord	79,524	49,70%
63	Berenbach, Michael	YCho	71842	Starnberger See / Tegernsee	78,904	49,31%
64	Barben, Silvia	TYC	72050	Bodensee	78,877	49,30%
65	Sell, Günter	NRV	50650	Nord	77,937	48,71%
66	Keller, Florian	BYC	71748	Starnberger See / Tegernsee	77,371	48,36%
67	Roize, Stefan	MYC	71835	Starnberger See / Tegernsee	76,650	47,91%
68	Dankert, Patricia	NRV	72065	Nord	76,449	47,78%
69	Lätzsch, Uwe	NRV	50659	Nord	67,199	42,00%
70	Rohm von Trentini, Veronica von	BYC	71730	Starnberger See / Tegernsee	67,185	41,99%
71	Baron, Hubert	EYC	72043	Rheinland	64,667	40,42%
72	Binder, Ulrich	DRS	72018	Starnberger See / Tegernsee	64,331	40,21%
73	Matscheroth, Michael	ETUF	72061	Rheinland	63,984	39,99%
74	Koenig, Peter	BYC	71742	Starnberger See / Tegernsee	62,198	38,87%
75	Janas, Andrea	MYC	72069	Starnberger See / Tegernsee	62,019	38,76%
76	Harff, Irene	Kreuzer-Abteilung	71956	Bodensee	61,911	38,69%
77	Hassenjuergen, Bernd	MRSV	71919	Starnberger See / Tegernsee	60,547	37,84%
78	Oehler, Steffen	ASC	11140	Ammersee	60,278	37,67%

DEUTSCHLAND 2019/2020*

POS	NAME	VEREIN	M-NR.	FLOTTE	RG-PUNKTE	PROZENT
79	Trentini, Martina von	BYC	71789	Starnberger See / Tegernsee	59,864	37,42%
80	Höhl, Stefanie	DRS	72016	Starnberger See / Tegernsee	59,692	37,31%
81	Lachenschmid, Andreas	ASC	71931	Ammersee	59,128	36,96%
82	Ilgenstein, Sybille	NRV	72020	Nord	58,954	36,85%
83	Hassenjürgen, Marie	MRSV / SCW	72035	Starnberger See / Tegernsee	58,008	35,00%
84	Fischer, Lorenz	VSaC, CYC	71963	Chiemsee	55,452	34,66%
85	Ebeling, Klaas	NRV	72042	Nord	54,394	34,00%
86	Götz, Dirk	CKA	51713	Nord	54,243	33,90%
87	Böck, Johannes	MYC	71765	Starnberger See / Tegernsee	48,721	30,45%
88	Dees, Arnold	YCRE	90038	Rheinland	47,037	29,40%
89	Bruhns, Christiane	NRV	51691	Nord	46,336	28,96%
90	Hirsch, Arne	NRV	51702	Nord	46,162	28,85%
91	Stolle, Uwe	BYC	71903	Berlin	45,808	28,63%
92	Matscheroth, Pia	ETUF	72060	Rheinland	41,857	26,16%
93	Eggert, Axel	NRV	50546	Nord	40,843	25,53%
94	Dubitscher, Sven	NRV	72040	Nord	40,333	25,21%
95	Sachs, Christopher	MYC	70775	Starnberger See / Tegernsee	26,365	16,48%
96	Stempel, Katharina von	NRV	71986	Nord	22,538	14,09%
97	Stempel, Christina von	NRV	71984	Nord	22,538	14,09%
98	Heinemann, Jörg	BSVR	71980	Ammersee	21,759	13,60%
99	Köhncke, Peter	NRV	72066	Nord	19,703	12,31%
100	Wrobel, Oliver	CKA	51714	Nord	19,703	12,31%
101	Krogmann, Sven-Christian	NRV	51559	Nord	18,624	11,64%

*Die „Coronaranglisten“ des DDG sind Auswertungen über 24 Monate, vom 1.1.2019 bis 31.12.2020.

Bootsanhänger von **KUFER**

- dem Boot angepaßt
- Doppelrahmen
- mit Schwingungsdämpfern
- seitliche Kiefführung
- beste Straßenlage
- bekannt gute Qualität
- Kisten und Zubehör
- Mastauflagen
- Kundendienst
- TÜV-Service

KUFER Fahrzeugbau **KG**

Münchner Strasse 35 • 82319 Starnberg
Tel.: +41 (0) 8151/6061 • Fax: +41 (0) 8151/6063

www.kufer.com
info@kufer.com

STEUERLEUTE

POS	NAME	VEREIN	M-NR.	FLOTTE	RG-PUNKTE	PROZENT
1	Link, Stephan	BYC	70899	Starnberger See / Tegernsee	147,172	91,98%
2	Brennecke, Marcus	NRV, BYC	71732	Starnberger See / Tegernsee	138,503	86,56%
3	Friesen, Nicola	NRV	71970	Nord	136,446	85,28%
4	Müller, Thomas	NRV	50519	Nord	136,067	85,04%
5	Brinkmann, Tobias	NRV	71871	Nord	133,838	83,65%
6	Pohlmann, Otto	BYC	72064	Starnberger See / Tegernsee	132,208	82,63%
7	Rathsack, Jens	NRV	71896	Nord	130,021	81,26%
8	Hoesch, Vincent	CYC	40426	Chiemsee	130,000	81,25%
9	Ziegelmayr, Ferdinand	NRV	72022	Nord	130,000	81,25%
10	Pramann, Dirk	VSaW	21270	Berlin	127,770	79,86%
11	Fröschl, Peter	MYC	70921	Starnberger See / Tegernsee	127,534	79,71%
12	Ehrlicher, Ingo	BYC, YCP	71726	Starnberger See / Tegernsee	126,566	79,10%
13	Woortman, Jan	NRV	51682	Nord	123,333	77,08%
14	Schmidt, Helmut	DTYC	70814	Starnberger See / Tegernsee	122,357	76,47%
15	Schattan, Michael	MRSV	70935	Starnberger See / Tegernsee	122,324	76,45%
16	Gäch, Benedikt	ASC	71880	Ammersee	121,458	75,91%
17	Braun, Hannes E.	MYC	70711	Starnberger See / Tegernsee	121,452	75,91%
18	Dohse, Philip	NRV / LYC	50630	Nord	119,017	74,39%
19	Glas, Matthias	YCP	70866	Starnberger See / Tegernsee	118,886	74,30%
20	Houdek, Rudolf	BYC	70876	Starnberger See / Tegernsee	115,795	72,37%
21	Kapteina, Uli	YCRE	61634	Rheinland	115,733	72,33%
22	Wieland, Christof	BYC	71866	Starnberger See / Tegernsee	115,567	72,23%
23	Morgen, Benjamin	NRV	51710	Nord	115,556	72,22%
24	Schenten, Andre	ETUF Essen	71915	Rheinland	115,524	72,20%
25	Sternel, Olaf	HSC	51566	Nord	114,965	71,85%
26	Jacobsohn, Tanja	LYC / PYC	50652	Nord	114,706	71,69%
27	Holländer, Hannes	NRV	72044	Nord	114,444	71,53%
28	Schaper, Kai-Michael	MYC	71978	Starnberger See / Tegernsee	114,128	71,33%
29	Bittner, Martin	DTYC	71861	Starnberger See / Tegernsee	113,769	71,11%
30	Oldenburg, Dirk	KYC	51642	Nord	112,587	70,37%
31	Ocker, Philipp	MYC	70964	Starnberger See / Tegernsee	111,894	69,93%
32	Jacob, Florian	JSC	21223	Berlin	111,746	69,84%
33	Zachariassen, Hans-Werner	NRV/ATC	50541	Nord	110,250	68,91%
34	Zachariassen, Gerd	NRV	50594	Nord	109,902	68,69%
35	Scherer, Thomas	BYC	71940	Starnberger See / Tegernsee	109,757	68,60%
36	Hunger, Klaus	PYC	21224	Berlin	107,897	67,44%
37	Stoll, Christian	MYC	72055	Starnberger See / Tegernsee	107,476	67,17%
38	Bauer, Florian	ASC	10174	Ammersee	106,481	66,55%
39	Fink, Hans-Walter	YCRE	71973	Rheinland	106,460	66,54%
40	Welz, Wolfgang	MRSV	71906	Starnberger See / Tegernsee	106,209	66,38%
41	Aschenbrenner, Tobias	BYC	72038	Starnberger See / Tegernsee	106,185	66,37%
42	Pöhl, Hans	DTYC	70839	Starnberger See / Tegernsee	106,061	66,29%
43	Glas, Maximilian	YCP	70970	Starnberger See / Tegernsee	105,846	66,15%
44	Lang, Hans Dieter	YCI	30323	Bodensee	105,785	66,12%
45	Oehme, Felix	NRV	72100	Nord	105,106	65,69%
46	Lätzsch, Uwe	NRV	50659	Nord	105,065	65,67%
47	Stoll, Nikolaus	MYC	71864	Starnberger See / Tegernsee	104,263	65,16%
48	Müller-van Issem, Gerd	YCRE	61610	Rheinland	104,021	65,01%
49	Wicklmayr, Peter	MRSV	61617	Starnberger See / Tegernsee	102,821	64,26%
50	Dohse, Maximilian	NRV	72053	Nord	101,919	63,70%
51	Schaefer, Christian	ASC	10180	Ammersee	101,481	63,43%
52	Broszio, Robin	NRV	51697	Nord	101,018	63,14%
53	Feußner, Peter	BYC	71833	Starnberger See / Tegernsee	100,978	63,11%
54	Linde, Florian, von	MYC	71926	Starnberger See / Tegernsee	99,354	62,10%
55	Gast, Dieter	NRV	72029	Nord	99,349	62,09%
56	Walzer, Thomas	BYC	71735	Starnberger See / Tegernsee	98,762	61,73%
57	Stamm, Gerhard	VSaW	71907	Berlin	97,763	61,10%
58	Behrens, Walther	NRV	50576	Nord	96,375	60,23%
59	Tittel, Jakob	MYC	71847	Starnberger See / Tegernsee	95,739	59,84%
60	Zinkler, Christian	YCRE	61628	Rheinland	94,889	59,31%
61	Glück, Oliver	BYC	71806	Starnberger See / Tegernsee	93,691	58,56%
62	Belgardt, Christian	SVBb	10190	Ammersee	93,389	58,37%
63	Perret, Mathias K.F.	BYC	71720	Starnberger See / Tegernsee	92,519	57,82%
64	Hoffmann, Jan	BYC	70810	Starnberger See / Tegernsee	91,726	57,33%
65	Schulz, Axel	VSaW	72062	Berlin	91,667	57,29%
66	Büge, Martin	MYC	71791	Starnberger See / Tegernsee	90,999	56,87%
67	Bruhns, Arnt	NRV	51635	Nord	90,444	56,53%
68	Rose, Dirk	NRV	50632	Nord	89,989	56,24%
69	Imbeck, Torsten	NRV	50613	Nord	89,444	55,90%
70	Grabmaier, Sebastian	BYC	71895	Starnberger See / Tegernsee	89,417	55,89%
71	Reemtsma, Reemt	NRV	50626	Berlin	88,731	55,46%
72	Eisenlohr, Herbert	MYC	71868	Starnberger See / Tegernsee	87,741	54,84%
73	Kloos, Rainer	ASC	71889	Ammersee	86,722	54,20%

POS	NAME	VEREIN	M-NR.	FLOTTE	RG-PUNKTE	PROZENT
74	Nothelfer, Rainer	DTYC	70958	Starnberger See / Tegernsee	86,613	54,13%
75	Engstfeld, Axel	CKA	61622	Rheinland	86,355	53,97%
76	Thülen, Claas von	ASC	72009	Ammersee	84,259	52,66%
77	Schwieger, Hans-Christian	VSaW	21252	Berlin	84,048	52,53%
78	Zerlin, Christian	BYC	70896	Starnberger See / Tegernsee	83,667	52,29%
79	Jesse, Michael	ETUF	61635	Rheinland	83,028	51,89%
80	Doebler, Ralf Vincent	NRV	51636	Nord	81,598	51,00%
81	Bays, Wolfgang R.	YCRE	72025	Rheinland	79,932	49,96%
82	Berggren, Göran	BYC	71869	Starnberger See / Tegernsee	79,695	49,81%
83	Hohmann, Jörg	MYC	71767	Starnberger See / Tegernsee	78,995	49,37%
84	Ludigkeit, Hans-Jürgen	YCRE	71933	Rheinland	75,847	47,40%
85	Mayer-Berg, Christopher	BYC	71860	Starnberger See / Tegernsee	74,354	46,47%
86	Trentini, Guido von	BYC	70791	Starnberger See / Tegernsee	73,833	46,15%
87	Behr, Hans R.	YC Wesel	71989	Rheinland	73,294	45,81%
88	Oeser, Florian	ASC	10208	Ammersee	73,222	45,76%
89	Richardt, Bodo	BYC	71749	Starnberger See / Tegernsee	71,429	44,64%
90	Müller, Helmut-Peter	MYC	70920	Starnberger See / Tegernsee	69,639	43,52%
91	Masek, Mirko	NRV	72091	Nord	68,968	43,11%
92	Gebauer, Christoph	MRSV	72072	Starnberger See / Tegernsee	67,885	42,43%
93	Toepfer, Clemens	NRV	51601	Nord	67,862	42,41%
94	Girr, Peter	HSC	10188	Ammersee	66,204	41,38%
95	Stiens, Richard	YCRE	60624	Rheinland	64,667	40,42%
96	Tomicic, Stefan	BYC	70967	Starnberger See / Tegernsee	64,583	40,36%
97	Helmer, Claus	MRSV	70936	Starnberger See / Tegernsee	64,361	40,23%
98	Berz, Gregor	AYC	11149	Ammersee	63,241	39,53%
99	Krackhardt, Tillmann	BYCÜ	31318	Bodensee	63,171	39,48%
100	Hauer, Gunther	ASC	11146	A	62,685	39,18%
101	Harff, Christian	YCSI	71957	Bodensee	61,911	38,69%
102	Poitiers, André	NRV	51563	Nord	61,399	38,37%
103	Höhl, Jens	DTYC	70946	Starnberger See / Tegernsee	59,692	37,31%
104	Knoll, Christian	BYC	71821	Starnberger See / Tegernsee	59,088	36,93%
105	Matthiesen, Ulrich	NRV	50651	Nord	59,057	36,91%
106	Christiaans, Berek	RCZ	72023	Berlin	58,931	36,83%
107	Schwade, Stefan	NRV	51569	Nord	57,015	35,63%
108	Dees, Arnold	YCRE	90038	Rheinland	55,819	34,89%
109	Schraube, Jonathan	CYC	72080	Chiemsee	55,452	34,66%
110	Braune, Thomas	PYC	72099	Berlin	54,872	34,29%
111	Einfeldt, Christian	NRV	51695	Nord	54,394	34,00%
112	Waller, Detlef	NRV	50569	Nord	54,243	33,90%
113	Schütze, Stephan	NRV	51663	Nord	53,831	33,64%
114	Hanke, Peter	BYC	70728	Starnberger See / Tegernsee	52,228	32,64%
115	Eggert, Axel	NRV	50546	Nord	52,222	32,64%
116	Pflüger, Udo	VSaW	20281	Berlin	51,687	32,30%
117	Wilde, Axel	SKEH	61638	Rheinland	48,348	30,22%
118	Eckhardt, Peter	NRV	51622	Nord	47,937	29,96%
119	Appelmann, Nicol	DTYC	72119	Starnberger See / Tegernsee	47,860	29,91%
120	Beham, Michael	MYC	71846	Starnberger See / Tegernsee	46,398	29,00%
121	Steingroß, Danielle	YCBG	21271	Berlin	45,808	28,63%
122	Matscheroth, Pia	ETUF	72060	Rheinland	45,444	28,40%
123	Kruse, Volker	NRV	51658	Nord	42,370	26,48%
124	Riedl, Maximilian	NRV	72033	Nord	40,333	25,21%
125	Kröber, Günther	SCR	61621	Rheinland	39,719	24,82%
126	Strauss, Philip	NRV	72093	Nord	34,406	21,50%
127	Ernst, Volker	NRV	51544	Nord	33,873	21,17%
128	Wallner, Christoph	BYC	70912	Starnberger See / Tegernsee	33,466	20,92%
129	Schmid, Walter	CYC	72070	Chiemsee	33,182	20,74%
130	Rihm, Rainer	TSV	70726	Berlin	32,137	20,09%
131	Neumann, Björn-Georg	NRV	51675	Nord	32,069	20,04%
132	Schröder, Hans	ASViM	71954	Ammersee	32,000	20,00%
133	Limper, Wolfram	YCRE	71982	Rheinland	31,403	19,63%
134	Blohm, Frank Henric	NRV	51652	Nord	31,144	19,46%
135	Stempel, Nikolai-A. von	NRV/APC	50588	Nord	30,593	19,12%
136	Schorlemer, Andreas von	YCP	71760	Starnberger See / Tegernsee	28,063	17,54%
137	Janas, Christian	MYC	72068	Starnberger See / Tegernsee	27,589	17,24%
138	Kühn, Jürgen	YCRE	72024	Rheinland	27,492	17,18%
139	Dorries, Ulrich Dr.	MYC	72036	Starnberger See / Tegernsee	22,615	14,13%
140	Hentschel, Christian	KNZR	72115	Nord	21,909	13,69%
141	Birkholz, Rainer	ASC	72003	Ammersee	21,759	13,60%
142	Krumme, Jan-Henning	DTYC	72098	Starnberger See / Tegernsee	21,605	13,50%
143	Schmitt-Eisleben, Daniel C.	NRV	50658	Nord	18,624	11,64%
144	Körtling, Klaus	NRV/LYC	50512	Nord	17,897	11,19%
145	Treiber, Hans-Peter	HSC	72041	Ammersee	17,463	10,91%
146	Libor, Christian	NRV	72104	Nord	9,603	6,00%
147	Berchtenbreiter, Christian	MRSV	71793	Starnberger See / Tegernsee	8,220	5,14%

CH

SCHWEIZ



Foto // Archiv der Mäler Werft, Iene Hähler Bootbau AG

FLOTTE THUNERSEE

Schrift // Jan Schwitter
Bild // Diverse

Die Saison 2020 stand, wie so vieles, ganz im Zeichen von Covid-19. Immerhin konnten von den vier geplanten Ranglistenregatten am Thunersee doch noch drei Regatten sowie die Jubiläums-Langstreckenregatta unter entsprechenden Auflagen des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) durchgeführt werden. Der Thunersee Yachtclub (TYC) hat die Auflagen bestmöglich umgesetzt und darauf geachtet, dass auch an Land Distanz gehalten wurde.

OSTERREGATTA 19. UND 20. APRIL 2020
Erstmals seit Jahrzehnten fiel die Osterregatta der vom Bundesrat ausgerufenen „ausserordentlichen Lage“ zum Opfer und musste vom Thunersee Yachtclub (TYC) abgesagt werden. Auch unser geplantes Training mit Daniel Schrott von North Sails musste leider ausfallen.

JUNGFRAUTROPHY 13. UND 14. JUNI 2020 – DIE ERSTE REGATTA NACH DEM LOCKDOWN

Elf Teams der Schweizerischen Drachenflotte konnten es am Samstag kaum erwarten, sich nach der langen Zeit des Lockdowns wieder miteinander auf dem Thunersee messen zu dürfen. Nach längerem „Rumdümpeln“ in der Flaute kam der Wind – leider aber gleich mit 90er-Sturmwarnung – und der Regattatag musste abgebrochen werden.

Am Sonntag wurde Startbereitschaft um 9 Uhr festgesetzt. Bei leichtem Oberwind konnte ein voller Lauf mit drei Kreuz- und zwei Vorwindkursen gesegelt werden, dann verabschiedete sich der Wind und es blieb bei dem einen Lauf.

Sieger der Jungfrautrophy mit einem Lauf wurde SUI 317 GIOIA mit Paul Kreis.

ERGEBNIS JUNGFRAUTROPHY

PLATZ	SEGELNR.	NAMEN	CREW
1	SUI 317	GIOIA	Paul Kreis, Urs Röthlisberger, Elisabeth Amat
2	SUI 320	NORMA	Garlef Baum, Jan Schwitter, Markus Bohren
3	SUI 292	MUSTIQUE	Peter Kurz, Thomas Moser, Stephan Speiser



100 JAHRE TYC / 60 JAHRE DRACHEN-FLOTTE THUNERSEE 27. JUNI 2020

Immerhin haben in diesem durchaus speziellen Jahr 15 Drachen vom Thunersee die TYC-Jubiläums-Langstreckenregatta 2020 gesegelt!

Jüngere und ältere Semester, Regattacracks, Neueinsteiger und vielleicht auch Wiedereinsteiger machten am Morgen des 27. Juni 2020 ihre Boote für diese Regatta bereit. Es war eine Freude, so vie-

le Boote an der Startlinie und auf dem Regattakurs zu sehen. Die erste Frage war: Hält das Wetter...? Die zweite Frage: Wo ist die erste Boje? Die Antwort des Wettfahrtsleiters, zumindest auf die zweite Frage: „Dort, wo der Bojenleger TYC 2 das orangefarbene Blinklicht laufen lässt.“ Leider war eben jenes orange Licht defekt... Es haben zum Glück trotzdem alle den Weg zur Boje gefunden.

Die besten Drachen von 75 teilnehmenden Booten:

PLATZ	SEGELNR.	NAMEN	CREW
38	SUI 341	ALEFANZ	Urs Rupppli, Silvia Barben
41	SUI 322	GITANE EIGHT	Walter Zürcher, Cornelia Tobler
43	SUI 170	CHRISTINA	Liz Wedekind, Jan Schwitter, Ines Attinger, Jolanda Berchtold



DRACHEN CUP 8. UND 9. AUGUST

Wegen Ferien, Krankheit und Unfall kämpften lediglich sieben Drachen um die begehrte Moët-Chandon Trophy. Bei hochsommerlichem Wetter konnten am ersten Tag drei Wettfahrten bei leichter Thermik gesegelt werden. Am Sonntag setzte sich Oberwind für den ersten Lauf durch. Dann drehte der Wind auf West und erlaubte noch eine weitere Wettfahrt, sodass insgesamt fünf Läufe zustande kamen.

SUI 297 TACHISTON mit Norbert Stadler (SGYC) gewann den Drachen Cup mit drei ersten, einem dritten und einem sechsten Rang als Streichresultat.



ERGEBNIS DRACHEN CUP

PLATZ	SEGELNR.	NAMEN	CREW
1	SUI 297	TACHISTON	Norbert Stadler, Ralph Müntener, Daniel Helbling
2	SUI 32	PEARL	Martin Knapp-Späti, Andreas Keller, Marc Jost
3	SUI 319	JAZZ	Peter Schüpbach, Rico Furrer, Bernhard Büchler

wo Drachen fliegen lernen...

- Neu- und Umbauten
- Teakdecks
- Lackierungen
- Rigg-Service
- Winterlager



CH-9323 STEINACH · WERFTSTRASSE 15
+41 71 446 12 42 · YACHTWERFT-WIRZ.CH

HERBSTPREIS UND ALPENCUP

9. BIS 11. OKTOBER

60 Jahre TYC Jubiläumsfeier im Hotel Belvédère am 9. Oktober 2020. Am Freitag, dem 9. Oktober begann mit zwei Wettfahrten auf dem Thunersee die dreitägige Regattaserie der Drachen- und 5.5m-Klasse bei schönem Wetter, aber schwierigen Windverhältnissen.

Ein wunderschöner fröhlicher Abend vollendete den Tag mit dem Festakt zum 60. Jubiläum der Drachenflotte Thunersee im Hotel Belvédère, Spiez. Auf der Terrasse erwartete die Gäste ein stilvoller Apéro (herzlichen Dank an Helen Muzzolini) und eine grandiose Aussicht auf die Spiezer Bucht und das Schloss Spiez. Anschließend gab es ein feines Nachtessen. Zwischen den Gängen präsentierte Paul Kreis ein paar Anekdoten und Fotos aus dem Fundus seines Großvaters Virgilio Muzzolini. Ein rundum gelungener Anlass, der angesichts der wenigen Möglichkeiten zum Feiern in diesem Jahr besonders gut tat!

PLATZ	SEGELNR.	NAMEN	CREW
1	SUI 297	TACHISTON	Norbert Stadler, Christoph Schumacher, Daniel Helbling
2	SUI 325	CALYPSO	Jürg Wittwer, Hans Scheidegger, Bernhard Wohlwend
3	SUI 319	JAZZ	Peter Schüpbach, Vincent Baumann, Oliver Lüscher, Stephanie Schüpbach

Der zweite Regattatag brachte Regen und kühle Temperaturen. Bei leichten Winden konnten wiederum zwei Läufe gesegelt werden. Am späteren Nachmittag hellte es ein wenig auf und wir genossen den von der 5.5er- und der Schweizerischen Drachenklasse gesponserten und vom TYC-Restaurant schön präsentierten Apéro Riche draußen – mit der gebotenen Distanz natürlich.

Am letzten Tag des dreitägigen Herbstpreises und Alpencups wurden die Crews morgens um 10 Uhr bei winterlichen Temperaturen auf die Regattabahn geschickt. Zwei wunderbare Läufe mit zwei bis drei Beaufort und trockenem Wetter ließen uns den nasskalten Samstag vergessen. Den Herbstpreis und Alpencup gewann SUI 297 TACHISTON mit Norbert Stadler (SGYC).

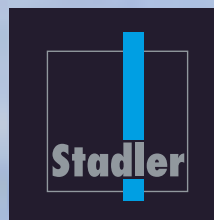
Ein herzlicher Dank geht an die Wettfahrtleitung und an die langjährigen Sponsoren und Unterstützer des Herbstpreises/Alpencup MY YACHT & CHARTER und MURETTE AG, die auch die MUSTO 60-Jahre-Jubiläums-Polo-shirts für alle Mitglieder der Drachenflotte Thunersee großzügig mitfinanziert haben.

Alles in allem können wir froh sein, dass wir im Jahr 2020 überhaupt so viel aufs Wasser gekommen sind und zumindest lokal segeln konnten. Das war im Vergleich zu vielen anderen Ländern bereits etwas Besonderes. Dem TYC danken wir für die Möglichkeiten und Schutzkonzepte. Für alle Beteiligten bedeutete dies einen erheblichen Mehraufwand.

Bis bald!
Drachenflotte Thunersee



Unsere Schreinerarbeiten und das Drachensegeln haben eines gemeinsam: Die Leidenschaft und der kompromisslose Einsatz für herausragende Resultate.



Hächler Bootbau AG
Einigen & Oberhofen



STANDORT EINIGEN:

Weekendweg 17, 3646 Einigen
Telefon 033 654 72 72
einigen@haechlerbootbau.ch

STANDORT OBERHOFEN:

Schlossgasse 4, 3653 Oberhofen
Telefon 033 243 30 43
oberhofen@haechlerbootbau.ch



FLOTTE BODENSEE

Schrift // Norbert Stadler

Die sehr gute Zusammenarbeit zwischen der deutschen Drachenflotte des Bodensees und der Schweizerischen Drachenflotte hätte sich bei den optimistisch für die Saison 2020 vorbereiteten Events, besonders der geplanten Süddeutschen Meisterschaft in Staad, weiterentwickeln sollen.

So wurde dann „einfach alles abgesagt“. Die für die Drachenklasse wichtigen Regatten auf dem See sind dem Corona-Theater zum Opfer gefallen. Die geplante Regatta in Steckborn (übrigens eines der besten Regattareviere am Bodensee) ist 2020 ebenfalls ein Covid-19-Opfer geworden.

Leider sind die Meldezahlen allgemein rückläufig. Wir müssen dies in der kommenden Saison dringend wieder ändern.

Ich wünsche euch allen einen guten Start in die Saison 2021 und hoffentlich bis bald an der ersten Regatta, wann diese auch immer stattfinden wird. Oder aber im Club.

FLOTTE ZUGERSEE

Schrift // Christian Wigger

Die einzige Aktivität der Drachenflotte Zugersee war die am 20. August 2020 mit Anwesenheit aller Beteiligten durchgeführte 49. Generalversammlung im Zeno's Restaurant Rütli. Obwohl die meisten Mitglieder eher schon der Risikogruppe zuzuordnen sind, haben wir uns einer regen Teilnahme erfreut. Mit Speis und Trank zulasten der Kasse wurde das Flottenvermögen planmäßig weiter verringert. Regattaaktivitäten auf dem Zugersee waren 2020 leider nicht zu berichten.

- einzelanfertigung
- neubau
- reparatur
- boots-tuning
- drachenservice

schenk yachtbau ag

hauptstrasse 200, ch-8272 ermatingen
+ 41 71 664 32 88, www.schenkyachtbau.ch

Tel. +41 44 300 35 35 · +41 32 331 35 35
info@mycharter.ch · www.mycharter.ch

my charter
a registered Trade Mark of my yacht & charter ag

Ägäis – von Athen bis Rhodos:
Inseln, Sonne und herrlicher Wind

Mer Egée – d'Athènes à Rhodes :
des îles, du soleil et des vents magnifiques

Yachtcharter mit Rolf Krapf: The sunny side of life! www.mycharter.ch - Ihr Fairmittler™ - votre agence fairplay avec toute l'expérience de Rolf Krapf

1995

TORQUAY, GROSSBRITANNIEN

RAGON

UP

VOR 26 JAHREN! AUS DEM DRACHENHEFT VON 1995

Schrift // Dieter Schmid
Bild // Lotti Schmid

WENN DER SCHREIBERLING, DER JUGENDLICHEN FREUDE AM AUTOFAHREN SCHON LANGE VERLUSTIG GEGANGEN, EINE DREITÄGIGE REISE DURCH HALB WESTEUROPA IN KAUF NIMMT, (RETOUR WAREN ES DERER SECHS), WENN GANZE FAMILIEN MITTELS FLUGZEUG, MIETAUTO SAMT KINDERSESSELN USW. TRANSPORTIERT WERDEN MÜSSEN, DANN MUSS AM ZIELORT WOHL EINIGES GEBOTEN WORDEN SEIN.

D

Die Annahme sollte sich bestätigen, doch beginnen wir von vorn: Die Fahrt quer durch Frankreich erwies sich im Großen und Ganzen als problemlos. Der erste Reisetag brachte höchstens die Nadel der Temperaturanzeige unseres Zugfahrzeugs ins Zittern; war es doch der erste ganz heiße Sommertag des Jahres mit 33 Grad Celsius. In der Nähe von Paris machte uns ein freundlicher Lastwagenfahrer auf den Verlust unseres Nummernschilds aufmerksam und entpuppte sich sogleich als große Hilfe: „Am Ferientag Frankreichs (es ist ein zentralistisches Land) muss man Paris wegen des Verkehrs großräumig umfahren“, meinte er. Dies bedeutet auf schweizerische Verhältnisse umgemünzt, ungefähr: Wenn man Zürich umfahren soll, ist die Region Genf geeignet.

Also änderten wir flugs unsere Fahrtroute mit freundlicher Hilfe des besagten Lastwagenfahrers. Er nahm uns ins Schlepptau (man verzeihe den nautischen Vergleich) und führte uns stracks

nach Orleans. Nach dreistündiger Fahrt im Konvoi abseits der Autobahn erreichten wir glücklich die Stadt, wo uns unser Lotse auch gleich ins nächste Hotel führte. Dies, damit es gesagt sei, mit einem Lastwagen europäischer Norm, in etwa einem „40-Tönnnerli“.

Er hatte beim notwendigen Wenden etwas Mühe. Obwohl von der Gastfreundschaft unseres Transitlandes begeistert, gelang es uns, den Rest der Wegstrecke ohne Hilfe zurückzulegen. Schließlich gelangten wir nach einer zweiten Übernachtung, einem vierstündigem Fährtransport und dreistündiger Fahrt auf der falschen Straßenseite in Torquay an. Nun besteht Torquay nicht einfach aus Yachtclub mit Hafen, sondern ist ein großer Ferienort; das ganze Gebiet der Torbay gilt als die Riviera Großbritanniens. Mit anderen Worten: „Wo müssen wir unser Boot abstellen?“ war jetzt die Frage. Zielstrebig suchten wir den Royal Torbay Yacht Club, was gelang, aber sich sogleich als falsch herausstellte.

Der Yachtclub liegt zugegebenermaßen in der Nähe des Meeres, besitzt aber keine eigenen Parkplätze. Also kurvten wir, immer noch auf der falschen Straßenseite, quer durch Torquay. Leicht behindert durch die engen und steilen Sträßchen – dummerweise muss man ja zum Segeln immer noch das Boot mitnehmen – und fanden schließlich den vorgesehenen Parkplatz. Nun galt es, das „kleine idyllisch gelegene Hotel in den Hügeln“ (Hotelprospekt) zu finden, was nach einigen Umwegen auch gelang. (Die Begleiterin des Schreibenden, es ist die Angetraute, ist keine große Kartenleserin, aber sie hat durchaus andere Qualitäten).

ANM. D. RED.

Hier erlaube ich mir, den Schreibenden kurz zu unterbrechen, um auf die „durchaus anderen Qualitäten“ einzugehen. Es sei im Moment nur eine andere Qualität erwähnt: Sämtliche Fotos vom Gold Cup (aber auch alle anderen aus dem Schweizerteil) hat die „Angetraute“ Lotti Schmid, gemacht. Die Bilder sind allesamt toll – die vom Gold Cup schlichtweg grandios!

Nach dieser kurzen Einblendung übergebe ich das Wort wieder dem Schreibenden: Da ein paar Ferientage eingeplant waren, konnten wir uns vom Reisetstress genügend erholen und den Schönheiten und Attraktionen Torbays frönen. Und tatsächlich: Es wird sehr viel geboten, vor allem für Familien (sprich Kinder), aber auch für Kulturbeflissene, Geschichtsbewusste und nautisch Interessierte ist die Torbay ein wahres Paradies. Immer wieder erstaunt auch die üppige, südliche Vegetation (es gibt Palmen), die dank der wärmenden Wirkung des Golfstroms möglich wird.

Dies soll kein sportlicher Bericht sein, deshalb noch zwei Anekdoten: Am ersten

Wettfahrttag beschloss die Wettfahrtleitung, nicht in der Torbay, sondern in der Lime Bay zu segeln. Nach circa dreistündiger Kreuz erreichten wir das Startgebiet (wahrscheinlich irgendwo in der Nähe der französischen Küste), wonach totale Flaute eintrat. Seltsamerweise baute sich aber die Welle immer mehr auf, sodass es zur veritablen Hauptaufgabe des Tages wurde, nicht aus dem Boot zu fallen. Dieses Schaukeln mit entsprechender Wirkung auf die Magennerven vereinzelter Teilnehmer dauerte nur vier Stunden. Danach versuchte man bei gleichen Bedingungen einen Schlepp zu formieren, was nach etlichen gerissenen Schlepp-trossen auch gelang. Am Ende des ersten Tages waren wir somit etwa acht Stunden auf dem Wasser, hatten keinen Wind und waren vom „Segeln“ auf dem Kanal nicht sehr begeistert.

Am Mittwoch luden die Organisatoren zu einem „Medieval Banquet“. Die Kartenleserin und der Schreibende, schon immer am Mittelalter interessiert, machten sich auf den etwas 40-minütigen Weg und wurden prompt von Hofnarren, Burgfräuleins, Bänkelsängern usw. empfangen. Die Darbietungen dieser Truppe zeichneten sich durch den berühmten britischen Humor aus. Allerdings nicht durch den schwarzen, sondern eher den naiven. Und als dann dem offenbar traditionellen alten Brauch des Brotwerfens eifrig gefrönt wurde, verstanden wir diesen Humor nicht mehr ganz. Aber sei's drum.

FAZIT

Torquay war eine Reise wert. Immerhin stritten sich 86 (!) Drachen um die Plätze, sechs Läufe zwischen vier und sieben Windstärken konnten gesegelt werden, das Wetter und das Umfeld stimmten. Auch wenn der Schreibende dann wieder drei Tage Auto fahren musste.

„*Der Autor segelt seit 1970 Drachen, war 35 Jahre Präsident der Schweizerischen Drachenflotte, heute ist er Ehrenpräsident.*“



Drachen in adäquater Gesellschaft:
Rechts die GOLDEN HIND, das Flaggschiff des
legendären Seefahrts-Nationalhelden Englands,
Sir Francis Drake.

RANGLISTEN SCHWEIZ 2019/2020

VORSCHOTER

POS	NAME	VEREIN	PUNKTE	REGATTEN SUI	REGATTEN AUSLAND
1	Daniel Helbling	SGYC	1668	2	0
2	Andreas Keller	TYC	1601	3	0
3	Marc Jost	TYC	1601	3	0
4	Urs Röthlisberger	TYC	1394	3	0
5	Ralph Müntener	SGYC	898	2	0
6	Elisabeth Amat	YCS	883	1	0
7	Christoph Schumacher		868	1	0
8	Rico Furrer	TYC	794	2	0
9	Jan Schwitler	TYC	742	1	0
10	Markus Bohren	YCZ	742	1	0
11	Bernhard Wohlwend	TYC	717	1	0
12	Hans Scheidegger	TYC	717	1	0
13	Cornelia Tobler	TYC	699	3	0
14	Thomas Moser		621	1	0
15	Stephan Speiser	TYC	621	1	0
16	Andreas Betsche	TYC	591	2	0
17	Vincent Baumann		588	1	0
18	Oliver Lüscher		588	1	0
19	Stephanie Schüpbach	TYC	588	1	0
20	Mike von Ins		479	1	0
21	Pascal Knapp		479	1	0
22	Bernhard Büchler	TYC	450	1	0
23	Anouk Zaugg		433	1	0
24	Marcel Andris		425	1	0
25	Simone Grünig		344	1	0
26	Adrian Rutsch	TYC	322	2	0
27	Lotti Schmid	TYC	319	2	0
28	Erik Mosegaard	TYC	300	1	0
29	Jacob Mosegaard	TYC	300	1	0
30	Robert Flach		269	0	1
31	Christian Bittner		269	0	1
32	Roger Bachmann		217	1	0
33	Urs Ruppli	YCS	208	2	0
34	Silvia Barben	TYC	161	1	0
35	Andreas Ruppli	YCS	161	1	0
36	Ramon Winterberg		148	2	0
37	Jan Waltenspühl		148	2	0
38	Jean-François Mayoraz		127	1	0
39	Michael Wyler	TYC	103	1	0
40	Hans Fatzer		98	1	0
41	Bernhard Zaugg		50	1	0

STEUERLEUTE

POS	NAME	VEREIN	BOOT	PUNKTE	REGATTEN SUI	REGATTEN AUSLAND
1	Norbert Stadler	SGYC	SUI 297	1718	3	0
2	Martin Knapp	TYC	SUI 255	1601	3	0
3	Paul Kreis	TYC	SUI 317	1394	3	0
4	Peter Schüpbach	TYC	SUI 319	1383	3	0
5	Garlef Baum	TYC	SUI 320	1042	3	0
6	Jürg Wittwer	TYC	SUI 325	717	1	0
7	Walter Zürcher	TYC	SUI 322	699	3	0
8	Peter Kurz	TYC	SUI 292	621	1	0
9	Heinrich Bossert	TYC	SUI 200	425	1	0
10	Christian Frey	TYC	SUI 289	319	2	0
11	Bernhard Zaugg	TYC	SUI 97	272	1	0
12	Justus Kniffka	NRV	SUI 296	269	0	1
13	Silvia Barben	TYC	SUI 341	208	1	0
14	Urs Ruppli	YCS	SUI 341	161	2	0
15	Hans-Peter Schobert	TYC	SUI 275	148	2	0
16	Res Honegger	TYC	SUI 97	50	1	0



International Swiss Dragon Championship 2021

YC Ascona, 08.-12. September



SCHWEIZERISCHE DRACHENFLOTTE
SWISS DRAGON ASSOCIATION

Segeln in der Sonnenstube der Schweiz

Alpencup

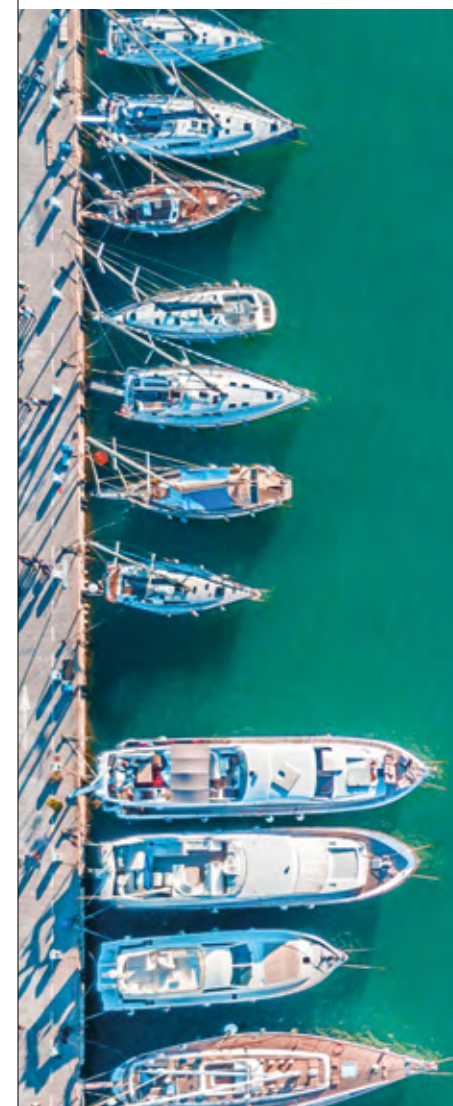
04./05. September 2021

Internationale Drachen Schweizermeisterschaft

08. - 12. September 2021

www.ycas.ch

www.dragon-class.ch



Beruhigt ablegen.

In jedem Fall
optimal versichert.

MURETTE
Yachtversicherungen CCS

+41 (0)31 357 40 40 | info@murette.com
www.murette.com

AUT

ÖSTERREICH



Foto // Archiv Familie Heldwein

DIE ÖSTERREICHISCHE SAISON 2020

Schrift // Marcus Oppitz, Martin Lutz, Gerhard Hermann
Bild // UYCA, Christa Lux

Als am 15. März 2020 die Covid-19-Bombe mit dem ersten Lockdown einschlägt, ist die österreichische Saison 2020 traditionell wieder mit Litzlwurmpreis, Entenpokal, Staatsmeisterschaft am Attersee und Drachenkristall am Wolfgangsee gut geplant.

DATUM	REVIER	CLUB	VERANSTALTUNG	BL	IDA	WF	TN	TN/AUT	TN/GÄSTE
4.7.-5.7.	Attersee	UYCAs	Litzlwurmpreis	1	-	1	17	14	3
25.7.-26.7.	Attersee	SCK	Entenpokal, LM v OÖ	1	-	2	20	15	5
30.7.-1.8.	Attersee	UYCAs	IÖSTM	1,2	2	3	45	18	28
22.8.-23.8.	Wolfgangsee	UYCWg	Drachenkristall, LM von Salzburg	1		4	11	10	1
Summe						10	93	57	37

Trotz der außergewöhnlichen Umstände und sicher auch wegen des großen Interesses unserer deutschen Drachenfreunde freuen wir uns über vier Regatten mit in Summe zehn Wettfahrten und 93 Teilnahmen. Am Ende der Saison werden sich 31 Steuerleute und 63 Vorschoter in die österreichischen Jahresbestenlisten eingetragen haben. Mit 37 Teilnahmen internationaler Gäste können wir die österreichische Gastfreundschaft unter Beweis stellen.

START IN DEN SOMMER BEIM LITZLWURM

Noch in der Phase der niedrigen Werte bei Infektionen und Inzidenzen, aber bei gültigen Covid-19-Sicherheitsregeln finden sich vom 4. bis 5. Juli 2020 17 Boote zur ersten Regatta der Saison im UYCA (Union-Yacht-Club Attersee) ein. Schon bei der Begrüßung werden alle Teilnehmer eindringlich aufgefordert, den bei den Veranstaltungen vorgeschriebenen und für die Segler noch ungewohnten Sicherheitsabstand einzuhalten. Dies funktioniert auch vorbildlich. Nach einem von Flaute gekennzeichneten Samstag ist der Wind am Sonntag anfangs für eine Wettfahrt zu stark drehend. Kurz vor Mittag kann dann bei böigem und immer noch drehendem Westwind eine Wettfahrt gestartet werden. Nach der langen Winter- und Covid-19-Pause liegen die Nerven der Teilnehmer blank und so klappt erst der dritte Startversuch, der mit schwarzer Flagge nach der „Sudden Death Rule“ durchgeführt wird. Die Führung und die Plätze wechseln mehrmals. Im Ziel haben die Deutschen Vincent Hoesch, Peter



Sieg für Vinci Hoesch, Peter Liebner, Kilian Wiese.

Liebner und Kilian Wiese den Bug voran. Zweite und beste Österreicher werden Christoph Skolaut, Georg Skolaut und Martin Lutz vom UYC Mondsee vor Dietmar Gfreiner, Martin Fussi und Helmut Wollner vom UYC Attersee.

Eine zweite Wettfahrt kann zwar gestartet, muss aber nach halber Strecke wegen Windlosigkeit abgebrochen werden. Der begehrte Litzlwurm-Wanderpreis kann mit nur einer gewerteten Wettfahrt damit heuer nicht vergeben werden.

ERGEBNIS LITZLWURM (PLÄTZE 1-3)

PLATZ	BOOT	NAMEN	PUNKTE	WF 1
1	GER 10	Vincent Hoesch CYC, Peter Liebner ASC, Kilian Wiese DSC	1,0	1
2	AUT 204	Christoph Skolaut UYCMo, Georg Skolaut UYCMo, Martin Lutz UYCWg	2,0	2
3	AUT167	Dietmar Gfreiner UYCAS, Martin Fussi UYCAS, Helmut Wollner UYCAS	3,0	3

Sommerlicher Witzlwurm



20 BOOTE BEIM ENTENPOKAL

Bereits mit einer Meldebeschränkung von 20 Booten findet am Wochenende 25. und 26. Juli 2020 der Drachen-Entenpokal, der gleichzeitig als OÖ-Landesmeisterschaft gilt, im SCK statt.

Veranstaltungsleiter Gerhard Hermann berichtet: „Es ist die erste größere Veranstaltung des SCK unter Corona-Bedingungen. Wir hatten sehr umfangreiche Meldungen, von 26 Meldungen zogen drei Schiffe zurück, drei konnten nachrücken und drei Schiffen mussten wir leider absagen, da die Teilnehmerzahl auf 20 Schiffe begrenzt war. Zur Begrüßung durch Präsident Stephan Beurle und Veranstaltungsleiter Gerhard Hermann sind alle 20 Crews anwesend, es wird noch eingehend auf Maskenpflicht und Abstandsregeln hingewiesen.“



Spitzauer AUT 167 vor Sturm AUT 777 und Scheinecker AUT 194.



Sieger Spitzauer mit Fussi und Wollner.

ERGEBNIS ENTENPOKAL (PLÄTZE 1-3)

PLATZ	BOOT	NAMEN	PUNKTE	WF 1	WF 2
1	AUT 167	Spitzauer Johann UYCA's, Fussi Martin UYCA's, Wollner Helmut UYCA's	2	1	1
2	AUT 194	Scheinecker Christian UYCA's, Gebetsroither Hans UYCA's, Manhardt Klaus SCK 8	8	3	5
3	AUT 175	Resch Peter UYCA's, Kurz Justin Oliver UYCA's, Hauer Willibald UYCA's	10	7	3

Nach einer kleinen Stärkung mit „kalter Ente“ und Brötchen fordert Wettfahrleiter Gerd Schmidleitner alle Segler zu raschem Auslaufen auf. Es gibt Wind, allerdings aus allen Richtungen, darum dauert es gut eine Stunde, bis sich der Wettfahrleiter zu einem Startversuch entschließen kann. Mit Wind aus West bis Südwest kann eine ordentliche Wettfahrt gesegelt werden. Es gibt ein spannendes Rennen zwischen AUT 167 mit Johann Spitzauer und AUT 194 mit Christian Scheinecker, das mit den Plätzen 1:3 für AUT 167 Spitzauer ausgeht. Der Wind dreht weiter nach Nordwest, aber eine zweite Wettfahrt ist an diesen Nachmittag noch gut möglich. Wieder punktet AUT 167 Spitzauer mit einem ersten Platz, aber dicht gefolgt von unserem Clubmitglied Florian Felzmann (AUT 227) mit Vater Michael und Mutter Pia als Vorschoter auf einem hervorragenden zweiten Platz. Abends werden auf Tischen im Zelt mit maximal vier und sechs Personen und genügend Abstand zu den nächsten Tischen ein sehr gutes Vier-Gänge-Menü serviert, das keine Wünsche offen lässt.

Der Sonntagvormittag zeigt sich bewölkt, mit einer Regenfront, die schon über München liegt. Kein Wind, darum genügend Zeit für das von der Firma Gebetsroither traditionell gesponserte Leberkäsfrühstück. Ausgiebig kauen die Segler an ihren Leberkässemmeln und harren der Dinge bei angezapftem Freibier. Das Bier ist schließlich getrunken, die Semmeln weg, dafür ist die



Erste Wettfahrt am Samstag bei schönem Wetter.

Schlechtwetterfront da und wir dürfen bei starken Böen aus West zum Segelwaschen auslaufen.

Beim ersten Startversuch gibt es dann einen allgemeinen Rückruf, hätte der Start geklappt, wären noch eine komplette Wettfahrt möglich gewesen. So werden wir nur ordentlich gewaschen, denn auf der zweiten Kreuz dreht der Wind auf Süd und Wettfahrleiter Gerd Schmidleitner fährt mit der blau karierten Flagge durchs Feld. Zurück in den Hafen für alle. Ohne weiteres Ergebnis, kein segelbarer Wind mehr. Um 14.30 Uhr ruft der Veranstaltungsleiter zur Siegerehrung.

Erster und damit OÖ-Landesmeister im Drachen wird AUT 167 mit Johann Spitzauer, Martin Fussi und Helmut Wollner. Zweiter AUT 194 mit Christian Scheinecker, Hans Gebetsroither und Klaus Manhardt. Dritter AUT 175 mit Peter Resch, Justin Oliver Kurz und Willibald Hauer. Einen sehr guten vierten Platz sichert sich Florian Felzmann vom SCK. Über einen Geschenkkorb, gesponsert vom Bauernladen Vöcklabruck, freut sich Christian Neugebauer mit seiner Crew (AUT 193), denn was wären die Ersten, wenn es keine Letzten gäbe.“

EINE STAATSMEISTERSCHAFT UNTER BESONDEREN UMSTÄNDEN

Die Internationale Österreichische Staatsmeisterschaft der Drachen vom 30. Juli bis 2. August 2020 im UYCA findet ebenfalls unter besonderen Umständen statt. Um die Mindestabstände und Sicherheitsmaßnahmen, die aufgrund von Covid-19 vorgeschrieben sind, gewährleisten zu können, wird die Teilnehmerzahl auf 45 Boote limitiert. Mit 28 internationalen Gästen, davon 26 Boote aus Deutschland und je ein Boot aus Belgien und der Schweiz, wird das Kontingent voll ausgeschöpft. Die Absage vieler Regatten in Deutschland motiviert unsere Nachbarn, bei uns in Österreich zu segeln. Das Feld ist somit nicht nur international, sondern auch hochrangig besetzt, die Segler alle hungrig auf die Wettfahrten.

Wegen des schwachen Windes aufgrund der stabilen Hochdruckwetterlage kann an den ersten drei Veranstaltungstagen nur eine einzige Wettfahrt durchgeführt werden. Freitagnachmittag gelingt bei schwierigem Westwind eine erste Wettfahrt, wobei sich schon zeigt, dass die Stockerplätze für die Gastgeber nur schwierig zu erreichen sind. Der Samstag präsentiert sich als Badetag. Erst am Sonntag setzt sich mit dem Nahen einer kleinen Regenfront etwas Westwind durch, der zwei weitere Wettfahrten ermöglicht. Damit kann zwar eine Serie gesegelt werden, für die Vergabe des Staatsmeistertitels sind allerdings mindestens vier Wettfahrten nötig. Die Vergabe des Titels muss also auf das nächste Jahr warten.



Start zur ersten
Wettfahrt.



Start zur
dritten
Wettfahrt am
Sonntag.

ERGEBNIS STAATSMEISTERSCHAFT (PLÄTZE 1-10)

PLATZ	BOOT	NAMEN	PUNKTE	WF 1	WF 2	WF 3
1	GER 1216	Gäch Benedikt ASC, Abele Florian YCVBW, Nissen Jonas DTYC	14	7	5	2
2	GER 1038	Glas Matthias BYC, Hauptmann Manuel BYC, Binder Benedikt BYC	22	3	6	13
3	GER 1153	Fröschl Peter MYC, Stoll Nikolaus MYC, Barth Christian MYC	31	4	8	19
4	BEL 80	Van Cauwenbergh Ben RYCB, Deferm Nadia RYCB, Thomas Dominik ETUF	31	11	15	5
5	GER 77	Ehrlicher Ingo BYC, Philipp Malte NRV, Auracher Thomas YCAT	32	2	1	29
6	AUT 159	Holzner Karl UYCWg, Mayr Rudolf UYCWg, Höller Rudolf SYC	32	8	23	1
7	SUI 296	Kniffka Justus NRV, Flach Robert BTB, Bittner Christian SCPC	34	6	25	3
8	GER 1035	Stoll Christian MYC, Anschuetz Marc MYC, Mittag Felix TSVH	34	21	4	9
9	GER 62	Link Stephan BYC, Butzmann Frank VSAW, Lipp Michi DTYC	37	10	3	24
10	AUT 194	Scheinecker Christian UYCA, Gebetsroither Hans UYCA, Manhardt Klaus SCK	39	22	13	4

Sonne und schwieriger
Westwind am Freitag.





Regen am Sonntag.

Der Sieg indes geht an die deutsche Mannschaft Benedikt Gäch, Florian Abele und Jonas Nissen. Bestes österreichisches Team wird mit einem sechsten Gesamtrang Karl Holzner, mit seinen Vorschotern Rudolf Mayr (beide UYC Wolfgangsee) und Rudolf Höller (Salzburger Yacht Club). Karl Holzner war ein sehr guter Tornado-Steuermann, Rudolf Höller damals sein Vorschoter und später

österreichischer Bundestrainer. Rudolf Mayr ist als Yngling-Weltmeister bekannt und war vor längerer Zeit bereits erfolgreicher Drachen-Vorschoter.

Die traditionelle Drachenparty mit Livemusik muss leider in reduzierter Form abgehalten werden. Sitzabstand und Maskenpflicht, außer beim Essen, sind zwar unangenehm, trüben aber die

Stimmung nicht wirklich. Als Ausgleich wird ein reichhaltiges Buffet von den neuen Wirtsleuten Sophie und Franz präsentiert. Hungrig ist jedenfalls kein Drachensegler vom Tisch aufgestanden!

Unseren Sponsoren Yachtservice Gebetsroither und Robline gebührt unser besonderer Dank für ihre Unterstützung auch in diesen sehr schwierigen Zeiten.

KLARER SIEG BEIM DRACHENKRISTALL
Beim Drachenkristall am Wolfgangsee vom 22. und 23. August 2020 können vier Wettfahrten gesegelt werden. Mit drei Tagessiegen entscheiden Christoph Skolaut (UYCMo) mit Georg Skolaut (UYCMo) und Martin Lutz (UYCWg) die Serie klar für sich. Ebenso konstant, aber eben mit drei zweiten Plätzen, segeln Karl Holzner (UYCWg) mit Valentin Kogard (UYCWg) und Rudi Höller (SYC) und gewinnen damit auch den Titel des Salzburger Landesmeisters. An dritter Stelle im elf Boote starken Feld landet GER 1210 mit Johannes Teiser, Günther Friedrich und Klaus Tillmann.

ERGEBNIS DRACHENKRISTALL (PLÄTZE 1-3)

PLATZ	BOOT	NAMEN	PUNKTE	WF 1	WF 2	WF 3
1	AUT 204	Skolaut Christoph UYCMo, Skolaut Georg UYCMo, Lutz Martin UYCWg	3	1	1	[3]
2	AUT 159	Holzner Karl UYCWg, Kogard Valentin UYCWg, Höller Rudolf SYC	5	[2]	2	2
3	GER 1210	Teiser Johannes UYCWg, Friedrich Günther UYCWg, Tillmann Klaus UYCWg	10	[4]	3	4

INNOVATION UND PERFORMANCE FÜR DEN DRACHEN.



dragon@roblineropes.com
www.roblineropes.com

ÖSTERREICHER INTERNATIONAL

Nur einen internationalen Einsatz gab es aufgrund der zahlreichen Absagen. Martin Lutz hat es geschafft, in letzter Minute noch einen Platz beim Hans-Detmar Wagner Cup am Boot von Tobias Aschenbrenner zu ergattern. Der Einsatz wurde mit wertvollen Punkten für die Crew-Rangliste belohnt und brachte Martin den 13. Gesamtrang unter den 26 Teilnehmern und den ersten Platz in der österreichischen Jahres-Bestenliste der Vorschoter. Hier Martins Bericht:

„Kein schöner Segelherbst – doch Ende gut, alles gut! Mitte September mussten wir unsere Teilnahme an der Régates Royales in Cannes leider absagen. Die Einstufung der Côte d'Azur als Risikogebiet für Deutschland und die damit

verbundenen Unannehmlichkeiten mit Testung oder Quarantäne für die genannten Deutschen führte zu reihenweisen Stornos bis zu einer Teilnehmeranzahl von circa 15 Schiffen. Auch uns war dann das Risiko zu hoch und die Teilnehmerzahl zu gering. Wir buchten um, auf den Gardasee zum HDW. Leider mussten Georg und Christoph Skolaut kurzfristig stornieren. Ich hatte meine freien Tage schon eingeteilt und machte mich allein auf die Reise, um die Drachenstarts und den Rennverlauf vom Startschiff zu beobachten. Das Pech eines deutschen Seglers, der sich in den Finger schnitt, war mein Glück und ich konnte seinen Platz auf GER 6 (967) bei Tobias Aschenbrenner einnehmen. Vor lauter Üben hätten wir fast den ersten Start

verpasst, haben uns dann aber doch noch zeitgerecht in die startenden Drachen eingefädelt: falsche Seite und 19. Platz, ein nicht so guter Anfang. Mit einem 15. und einem fünften Platz zum Abschluss des ersten Tages war alles im Lot. Das war dann auch schon die Endwertung mit einem 13. Gesamtplatz, da am Freitag der Vento erst in Malcesine aufsetzte und am Samstag der Sturm mit 35 bis 40 Knoten einen Start unmöglich machte. Danke an Tobias Aschenbrenner und Benedikt Binder für die Gelegenheit, dabei sein zu dürfen und dabei noch ein paar Punkterl für die Rangliste mitzunehmen. JUHU!

Ich freue mich schon auf eine hoffentlich halbwegs normale, hoffentlich schon durchgeimpfte Saison 2021.“

Start zur dritten Wettfahrt am Sonntag.



JAHRESRANGLISTEN 2020

31 Steuerleute und 63 Vorschoter haben sich 2020 in die österreichische Bestenliste eingetragen. Trotz aller Unbequemlichkeiten haben wir damit das Vorjahresergebnis (23 Steuerleute, 57 Vorschoter) eindeutig geschlagen. Mit insgesamt drei gewerteten Regatten entschied Christoph Skolaut vom UYCMo, wie im vergangenen Jahr, die österreichische Wertung für sich. Auf den Plätzen Peter Resch (UYCAs) und Karl Holzner (UYCWg). Die Crewwertung ging an Martin Lutz vor Martin Fussi (UYCAs) und Helmut Wollner (UYCAs).

VORSCHAU 2021

Die Clubs und Veranstaltungsleiter sind darauf vorbereitet, im Falle von coronabedingten

Einschränkungen die Veranstaltungen trotzdem sicher und ordentlich zu organisieren. Wir hoffen natürlich, dass keine Absagen notwendig sein werden. Es ist allerdings mit Meldebeschränkungen zu rechnen, zeitgerechtes Melden empfiehlt sich daher.

Auch auf dem internationalen Parcours ist zumindest im Kalender das Angebot reichhaltig. Die Europeans in Mallorca wurden leider abgesagt, die Weltmeisterschaft soll jedoch vom 13. bis 18. Juni 2021 im Kühlungsborn (Ostsee) stattfinden, der Gold Cup ist vom 15. bis 20. August 2021 in Marsstrand (Schweden) geplant.

DATUM	REVIER	CLUB	REGATTA	BL
5.- 6. Juni	Attersee	UYCAs	Litzlwurmpreis	1
24.- 25. Juli	Attersee	SCK	Entenpokal, LM von OÖ	1
29. Juli – 1. August	Attersee	UYCAs	Internationale Österreichische Staatsmeisterschaft	1,2
28. – 29. August	Wolfgangsee	UYCWg	Drachenkristall, LM von Salzburg	1

YACHTSERVICE
GEBETSROITHER

SAFFIER YACHTS
WORLDCLASS DAYSAILERS

DER PERFEKTE DAYSAILER

Geschwindigkeit, Performance und ihre spektakulären Linien – das sind die ersten Eindrücke der neuen Saffier Se 27 Leisure. Einhandsegeln mit voller Kontrolle.
www.saffier-yachts.com

SC 8 - SC 10 - SE 33 - SE 27
Erfahren Sie mehr über diese aufregenden Boote, wir sind exklusiver Österreich-Vertriebspartner von Saffier Yachts.
Yachtservice Gebetsroither - Seewalchen am Attersee

WWW.YACHT.CO.AT
WWW.YACHT-BOERSE.AT

FRITZ
SEGEL

RANGLISTEN

VORSCHOTER

POS	NAME	VEREIN	PUNKTE	REGATTEN AUT	REGATTEN AUSLAND
1	Lutz Martin	UYCWg	264,02	3	1
2	Fussi Martin	UYCAs	220,56	3	0
2	Wolner Helmut	UYCAs	220,56	3	0
4	Skolaut Georg	UYCMo	210,17	3	0
5	Hauer Wilibald	UYCAs	200,35	2	0
5	Kurz Justin Oliver	UYCAs	200,35	2	0
7	Höllner Rudolf	SYC	188,16	2	0
8	Gebetsroither Hans	SCK	173,00	1	0
8	Manhardt Klaus	SCK	173,00	1	0
10	Felzmann Michael	SCK	172,58	2	0
11	Pretschner Heinrich	OESV	160,52	2	0
12	Peßl Harald	UYCAs	146,33	3	0
13	Wildner Mona	UYCAs	131,11	1	0
14	Fischer Claus	UYCAs	126,90	2	0
15	Eder Bernhard	OESV	119,31	2	0
15	Nissl Helmut	UYCAs	119,31	2	0
17	Felzmann Pia	SCK	101,47	2	0
18	Elsner Johannes	UYCAs	96,78	1	0
18	Elsner Rupert	UYCAs	96,78	1	0
20	Schindler Christoph	SCK	95,67	1	0
20	Schlipfinger Gerhard	SCA	95,67	1	0
22	Mayr Rudolf	UYCWg	94,22	1	0
23	Kogard Valentin	UYCWg	93,94	1	0
24	Hubauer Fritz	UYCAs	85,29	2	0
25	Friedrich Günther	UYCWg	78,79	1	0
25	Tillmann Klaus	UYCWg	78,79	1	0
27	Gfreiner Dietmar	UYCAs	76,44	1	0
28	Black Kaare	UYCWg	75,76	1	0
28	Schwarz Willi	UYCWg	75,76	1	0
30	Gilhofer Björn	SCK	71,11	1	0
31	Graf Max	UYCWg	60,61	1	0
31	Hartl Fabian	UYCWg	60,61	1	0
33	Schrangl Philipp	UYCWg	60,61	1	0
34	Auinger Markus	SSCS	60,38	1	0
34	Kerschbaum Markus	UYCAs	60,38	1	0
36	Lux Günther	UYCAs	57,65	2	0
36	Raderbauer Josef	UYCAs	57,65	2	0
38	Piso Nicolaus	UYCMo	45,00	1	0
38	Weinhofer Josef	SCA	45,00	1	0
40	Lindner Gerhard	UYCAs	44,89	1	0
40	Sturz Peter	UYCAs	44,89	1	0
42	Becker Clemens	UYCAs	42,55	2	0
42	Wymetal Christian	OESV	42,55	2	0
44	Eigenstuhler Lukas	UYCWg	42,42	1	0
44	Fleck Anna	UYCWg	42,42	1	0
46	Meixner Roman	UYCWg	42,42	1	0
46	Stadler Johannes	UYCWg	42,42	1	0
48	Haring Tobias	UYCT	41,18	1	0
49	Doll Bernd	UYCAs	38,24	1	0
49	Wolkenstein Oswald	UYCAs	38,24	1	0
51	Hermann Christian	SCK	35,44	1	0
51	Manhart Christian	SCK	35,44	1	0
53	Mann Sascha	UYCWg	30,30	1	0
53	Reichert Max	UYCWg	30,30	1	0
55	Schwarz Elmar	UYCWg	30,30	1	0
55	Zimmel Joachim	UYCWg	30,30	1	0
57	Sturm Fabian	OESV	29,41	1	0
58	Kretschmer Holger	UYCAs	11,76	1	0
58	Pilgerstorfer Leo	UYCAs	11,76	1	0
60	Hattwich Barbara	UYCWg	9,09	1	0
60	Kogard Benjamin	UYCWg	9,09	1	0
62	Hittmair Benjamin	AGS	2,94	1	0
63	Hochmayr Eric	ORCA	2,94	1	0

STEUERLEUTE

POS	NAME	VEREIN	BOOT	PUNKTE	REGATTEN SUI	REGATTEN AUSLAND
1	Skolaut Christoph	UYCMo	AUT 204	210,17	3	0
2	Resch Peter	UYCAs	AUT 175	200,35	3	0
3	Holzner Karl	UYCWg	AUT 159	188,16	2	0
4	Spitzauer Hans	UYCAS	AUT 167	176,44	2	0
5	Scheinecker Christian	UYCAS	AUT 194	173,00	2	0
6	Felzmann Florian	SCK/UYCAs	AUT 227	172,58	2	0
7	Pretschner Michael	UYCAs	AUT 192	160,52	3	0
8	Sturm Albert	UYCAs	AUT 777	126,90	3	0
9	Eder Wolfgang	UYCAs	AUT 155	119,31	3	0
10	Richard Alexander	UYCAs	AUT 166	117,35	2	0
11	Elsner Berndt	UYCAS	AUT 170	96,78	2	0
12	Spießberger Christian	SCA	AUT 165	95,67	2	0
13	Deschka Stefan	UYCAS	AUT 277	85,29	2	0
14	Teiser Johannes	UYCWg	GER 1210	78,79	1	0
15	Andresen Aksel	UYCWg	AUT 125	75,76	1	0
16	Graf Hans	UYCWg	AUT 3	60,61	1	0
16	Schrangl Hans	UYCWg	AUT 80	60,61	1	0
18	Müllner Peter	UYCAs	AUT 189	57,65	2	0
19	Mittermayr Klaus	UYCAs	AUT 186	57,44	2	0
20	Flödl Matthias	UYCAs	AUT 67	48,21	2	0
21	Lutz Martin	UYCWg	AUT 204	45,00	1	0
22	Oppitz Marcus	UYCAs	AUT 198	44,89	2	0
23	Gfreiner Dietmar	UYCAs	AUT 167	44,12	1	0
24	Neugebauer Christian	UYCAs	AUT 193	42,55	3	0
25	Mayr Eduard Peter	UYCWg	AUT 19	42,42	1	0
25	Schleuderer Manfred	UYCWg	AUT 201	42,42	1	0
27	Hermann Gerhard H.	SCK	GER 60	35,44	2	0
28	Nadlinger Michael	UYCWg	AUT 191	30,30	1	0
28	Steinberger Anton	UYCWg	AUT 188	30,30	1	0
30	Hattwich Michael	UYCWg	AUT 300	9,09	1	0
31	Netzberger Werner	ÖSV	AUT 90	2,94	1	0



Foto // Ricardo Pinto



I M P R E S S U M

Herausgeber und V.i.S.d.P. Deutsches Drachengeschwader e.V., Postfach 1103, 82351 Weilheim | Schweizerische Drachenflotte, Dorfstraße 12, CH-6340 Baar | Österreichische Drachenflotte, Tauchnergasse 5/18, A-3400 Klosterneuburg

Chefredakteur Tom Körber, Esmarchstraße 61, 24105 Kiel,
info@tomkoerber.de, +49 431 888 67 79

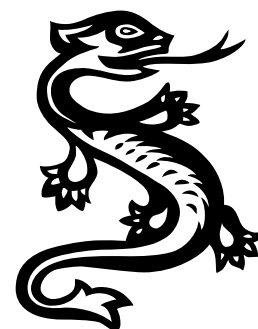
Grafik/Editorial Design Outline-Graphix UG (haftungsbeschränkt),
Klausdorfer Weg 167, 24148 Kiel, +49 431 647 31 73

Lektorat Kirska Stoltenburg

Autoren Marcus Oppitz, Garlef Baum, Gregor Berz, Gesine Entzinger Wolf, Tom Körber, Dieter Schmid, Norbert Stadler, Cordula Schickel, Jörg Mölfgang, Christian Libor, Christian Zinkler, Christian Wigger, Christian Schwieger, Michael & Annette Reinert, Jan Schwitter, Martin Lutz, Gerhard Herrmann, Oliver Weber

Fotos Sören Hese, Elena Razina, Elena Giolai, Tom Körber, Lotti Schmid, Moritz Keding, Michael Kurtz, Sven Jürgensen, Ricardo Pinto, Oliver Weber, Ammersee Yacht-Club, Andreas Brunner, Jörg Mölfgang, SPF, Ivo Ferreira, Christopher Nordhoff, Christopher Quinger, Darren Jacklin, Pedersen & Thuesen Archiv, Anker & Jensen Archiv, Oscar Norberg, John Low & Jeff Sinton, Ratz Archiv, Hans Baumann, Haitzinger Archiv, Glaswerft Archiv, Peter Krüger, Archiv Yachtwerft Wirz AG, Villa Amalia, Arnold Dees, Archiv BYCÜ/Lautermann, Christa Lux, UYCA's, VSaW/PHYC, Archiv Familie Heldwein, Giuseppe La Scala

Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung der Herausgeber. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen.



*Boat speed
makes you a
tactical genius.*



UNBEKANNTER DRACHENSEGLER

WIR VERWALTEN IHR VERMÖGEN WIE UNSER EIGENES

SIE HABEN DIE WAHL:

Individuelle Vermögensverwaltung: Maßgeschneiderte Portfolios ab einer Anlagesumme von 500.000 €. Weitere Infos unter www.dje.de/vv

Online-Vermögensverwaltung: Direktinvestments in Aktien und Anleihen ab einer Anlagesumme von 10.000 €. Weitere Infos unter www.solidvest.de

- › 45 Jahre Erfahrung
- › Made in Germany
- › Inhabergeführt
- › Bankenunabhängig
- › Persönliche Betreuung
- › Hohe Transparenz

Alle veröffentlichten Angaben dienen ausschließlich Ihrer Information und stellen keine Anlageberatung oder sonstige Empfehlung dar. Aktienkurse können markt-, währungs- und einzelwertbedingt relativ stark schwanken. Wertpapiere bieten keinen umfassenden Schutz gegen die Geldentwertung. Auszeichnungen, Ratings und Rankings sind keine Kauf- oder Verkaufsempfehlungen. Frühere Wertentwicklungen sind kein verlässlicher Indikator für die künftige Wertentwicklung. Weitere Informationen zu Chancen und Risiken finden Sie auf der Webseite www.dje.de oder www.solidvest.de. Langfristige Erfahrungen und Auszeichnungen garantieren keinen Anlageerfolg.