

# DRAGON

## JOURNAL

*Internationale Drachenklasse 2025*



DEUTSCHES DRACHENGESCHWADER | SCHWEIZERISCHE DRACHENFLOTTE | ÖSTERREICHISCHE DRACHENFLOTTE | UNGARISCHER DRACHENVERBAND



# Ihr Lebenswerk ist bei uns in guten Händen

Mit hohem persönlichen Engagement  
machen wir Ihr Unternehmen zukunftssicher  
und führen es erfolgreich fort.  
**Wir investieren uns.**

 **Mition**



Bild // Tom Körber



Bild // Tom Körber



Bild // Tom Körber

# WEIL DEINE TAKTIK NICHT IMMER AUFGEHT



TAUSEND GRÜNDE,  
EIN PARTNER

  
**PANTAENIUS**  
YACHTVERSICHERUNGEN



GER  
1521

GER  
1120

ZK  
JK

Bild // Tom Körber

## INTERNATIONAL

Poul-Richard Høj-Jensen	12
Racing	16
Caspar Dohse	26
Asien	30
NEMECSEK	34
NERINGA	37
Lipp-Tipp	38
Classic Dragon	40
Ehrenpreis	44
Sanremo	46
Marblehead Trophy	48

## DEUTSCHLAND

Flotte Ammersee	56
Flotte Rheinland	58
Flotte Bodensee	60
Flotte Berlin	64
Flotte Starnberger- /Tegernsee	66
Flotte Chiemsee	68
Flotte Nord	70
Ranglisten	74

## SCHWEIZ

Jahresbericht	81
EM 77	84
Meisterschaft	86
International	88
Ranglisten	92

## ÖSTERREICH

Saison 2024	97
International	100
Ranglisten	102

## UNGARN

Ungarische Meisterschaft	107
Einladung	109
Drachen	110
Ranglisten	111

## TEAM DRAGON



**Dr. Dirk Pramann**  
Deutsches  
Drachengeschwader



**Garlef Baum**  
Schweizerische  
Drachenflotte



**Bernd Doll**  
Österreichische  
Drachenflotte



**Vilmos Náráy**  
Ungarischer  
Drachenverband

# EDITORIAL



**Gregor Berz**  
Chefredaktion  
Dragon Journal &  
IDA Officer



**Tom Körber**  
Chefredaktion  
Dragon Journal &  
Journalist/Fotograf

## Liebe Drachenfamilie,

unsere internationalen Drachenseglerfreunde fragen oft, warum zurzeit so wenige Deutsche international segeln. Wenn man dann Revue passieren lässt, wer so im Grade-1-Zirkus aktiv ist, dann tauchen da nicht weniger deutsche Namen auf als früher. Das Jammern über schwindende Teilnehmerzahlen in der Drachenklasse ist Jammern auf hohem Niveau. Die Diskussion über die Kannibalisierung regionaler Meldezahlen durch das große Angebot internationaler Veranstaltungen im Drachen-Regattakalender ist ein Luxusproblem. Andere Klassen beneiden uns um die durchgängige Abdeckung mit Regatten von Classics-Events über Clubsegeln bis zum Top-Profisegeln. Die viel diskutierten Grade-1-Events sind dabei nichts anderes als ein Qualitätssiegel, dessen Existenz die Drachenklasse auszeichnet.

Es darf allerdings auch nicht überzogen werden. So rühren aktuelle Forderungen, alle Standards von Grade-1- und Grade-0-Regatten konsequent zu vereinheitlichen, an einer Ikone der Drachenklasse: dem Gold Cup, der seit fast 90 Jahren den Charakter der Drachenklasse mit einer unverwechselbaren Symbiose aus gesellschaftlichem Ereignis, Familienevent und Hochleistungssport prägt. Drachen-Gold-Cup-Sieger zu sein, war von jeher genauso viel wert wie ein Weltmeistertitel. Doch den Gold Cup mit mehr als einer Wettfahrt pro Tag und der Berücksichtigung eines Streichers zur zweiten Weltmeisterschaft zu machen, würde nichts anderes als Einheitsbrei bedeuten – und Wert zerstören. Im Jahr 2027 wird wieder ein Gold Cup in Deutschland stattfinden, genauer in Travemünde, und die Diskussion ist schon in vollem Gange, ob im Rahmen der Travemünder Woche oder als eigenständiges Event. In jedem Fall hoffen wir sehr darauf, wieder „Sail and Dance“ in großem Stil erleben zu dürfen.

Schon dieses Jahr 2025 wird am Attersee ein Grade-1-Grand-Prix stattfinden – wir hoffen hier sehr auf den Rosenwind, von dem es so doppeldeutig heißt, er sei eine Legende. Die Schweizer haben schon Ende Mai ihre Schweizer Meisterschaft am Thunersee und in Ungarn – wir freuen uns besonders die ungarische Drachenflotte wieder als Teil des Dragon Journals begrüßen zu dürfen! – steht Mitte Mai 2026 ein Grade-1-Grand-Prix im Rahmen des Johan Anker Cup in Alsöör an.

Ein anderes den Charakter des Drachenseglens bestimmendes Thema ist die Genehmigung von GPS-Geräten an Bord. Die dafür notwendige Regeländerung wird auf der IDA-Hauptversammlung im Herbst nun schon zum dritten Mal beantragt. Bisher ist sie immer an der Hürde einer 2/3-Mehrheit gescheitert. In der Zwischenzeit haben sich die technischen Möglichkeiten allerdings weiterentwickelt. So gibt es jetzt Regattamanagementsysteme, die sowohl dem Segler als auch der Wettfahrtleitung einen Frühstart sofort anzeigen und damit eine ungeahnte Effizienz im Startprozedere erzeugen. Die dafür notwendige kosmetische Regeländerung wird separat beantragt und sollte auf jeden Fall Zustimmung finden. Daran entscheidet sich, ob die Drachenklasse in die Moderne geht. Ob die zweite Regeländerung, mit der alle durch den Segler nutzbaren GPS-Geräte an Bord zugelassen werden sollen, diesmal auch eine 2/3-Mehrheit findet, wird sich zeigen. Es steht nicht weniger als der Stellenwert des „Selbstsegelns“ in der Drachenklasse zur Disposition.

*Gregor Berz & Tom Körber*

P.S.: Mit Redaktionsschluss hat sich ein Wechsel des Präsidenten der Österreichischen Drachenflotte ergeben: Wir wünschen Klaus Mittermayr viel Glück für seine weitere Gesundheit und freuen uns auf die Zusammenarbeit mit dem schnell gefundenen Nachfolger Bernd Doll – vielen Dank euch beiden für euer Engagement!

Editorial 11

Impressum 114

Titelbild Tom Körber

POUL-RICHARD „THE MAN“ HØJ-JENSEN

# THE MOVEMENT IS ON



EHRENPRÄSIDENT DER INTERNATIONALEN  
DRACHENKLASSE IM INTERVIEW

Schrift // Gregor Berz  
Bild // Privat

**Z**u Beginn unseres Online-Interviews zeigt mir Poul mit einem Schwenk der Laptopkamera die Bucht von Antigua – ein wundervoller Ausblick auf tiefblaues Wasser – von der Terrasse seines Hauses aus, auf der Sophia und Poul in der Sonne sitzen und ein bisschen mit mir über die Drachensklasse plaudern.

*Poul, als Allererstes möchte ich dir zur Wahl zum Präsidenten der Internationalen Drachensklasse gratulieren. Wir fragen uns natürlich alle, was du in unseren Tagen tust, und möchten deine Meinungen, Visionen und Gedanken über die Drachensklasse hören. Ich bin sehr glücklich, dass du mich nach dem Interview gefragt hast. Es ist gut für mich, um Gehör zu bekommen. Wir brauchen Veränderung in der Drachensklasse!*

*Poul-Richard, wir Drachensegler kennen dich alle, man muss dich hier nicht vorstellen. Aber wenn du zurückblickst auf deine Karriere und all diese sehr großen Erfolge, die du hattest – welcher war der größte Sieg, der dir am wichtigsten ist? Das sind auf jeden Fall meine beiden Olympiasiege. Was Olympia von anderen Regatten unterscheidet, ist die ausführliche Vorbereitung. Du musst vier Jahre lang Ausscheidungen segeln, dich für dein Land qualifizieren. Das sind richtige Kampagnen.*

*Da waren die beiden Goldmedaillen – im Soling 1976 und 1980, nachdem der Drachen nicht mehr olympisch war – natürlich der größte Erfolg. Was die Vorbereitungskampagne angeht, war die Olympiateilnahme im Drachen 1972, bei der du Siebenter wurdest, vergleichbar? Ja,*

die Kampagne zur Teilnahme an der Olympiade 1972 war vergleichbar. Wir mussten 22 Qualifikationsregatten segeln und ich war extrem stolz, für Dänemark nominiert zu werden. In Kiel segelten wir vor der Olympiade die Kieler Woche, die ich in einem Feld von 72 Drachen gewonnen habe – wundervolle Rennen!

*Bist du eigentlich Bootsbauer oder Segelmacher oder hast du beides gelernt? Ich habe Maschinenbau studiert. Als junger OK-Jollen-Segler (ich hatte dreimal die dänischen Meisterschaften gewonnen) wurde ich gebeten, für Poul Elvstrom zu arbeiten. Nach einigen Jahren Ausbildung wurde ich mit der Leitung des Segel- und Bootsbaus beauftragt und traf mich oft mit Børge Børresen, dem größten Bootsbauer für Drachen zu dieser Zeit. Damit hatte ich sehr gute Kenntnisse über Segelschnitte, Bootsbau und auch über Masten – als junger Mann habe ich wirklich alles selbst in die Hand genommen.*

*Welche Rolle spielte die Drachensklasse für dich und für den Segelsport im Allgemeinen damals? Bis 1972, solange der Drachen olympisch war, wurde er von einer kleinen Elite reicher Leute gesegelt, deren Ambition es war, zur Olympiade zu kommen. Es waren alles sehr gute Segler, aber als der Drachen 1972 den olympischen Status verlor, boten all diese Segler ihr Boot unmittelbar zum Verkauf. Wenn nicht zu genau dieser Zeit Børge Børresen den GFK-Drachen eingeführt hätte, wäre die Drachensklasse effektiv tot gewesen. Ein Land, das damals herausstach in der Unterstützung der Entwicklung der Klasse, war Deutschland. Es gab dort sehr engagierte Drachensegler. Drachenfamilien, in denen schon der*

Großvater Drachen gesegelt war, dann der Sohn, und schließlich der Enkel. Es ist heute wichtig zu wissen, dass es damals Leute wie Nobert Geissler und Markus Glas waren, die die Klasse ausgemacht und unterstützt haben.

*Kannst du bestätigen, dass es heute eine besondere Stärke der Drachensklasse ist, dass sich die Klassenregeln für den GFK-Drachen damals nicht geändert haben – z.B. alle Gewichtsvorschriften etc. sind gleich geblieben –, sodass heute gut restaurierte historische Drachen wie z.B. BLUEBOTTLE oder einige Pedersen & Thuesen absolut gleichwertig sind mit neuen Drachen und damit die Klasse gleichzeitig eine Traditionsklasse und eine High-Performance-Klasse ist? Wenn wir uns anschauen, wie Holzdrachen gebaut wurden – da waren keine zwei Drachen gleich. Das waren alles Bootsbauer-Boote. Und jeder wollte ein schnelleres Schiff. Da war eine ständige Weiterentwicklung, und irgendwann bekam Pedersen & Thuesen den Ruf, der Bootsbauer zu sein, der noch ein bisschen mehr aus den Regeln herausholte. Worum ich sehr gekämpft habe, war einen schnelleren GFK-Drachen zu bauen, als es die Holzdrachen jemals waren. Wir haben aber 20 Jahre dafür gebraucht und es gibt bis heute, wie du schon sagst, einige Pedersen & Thuesen und noch ein paar weitere Classic-Drachen, die sehr kompetitiv sind. Man muss es so sehen: Wir waren nie so nah dran wie heute, einen GFK-Drachen zu bauen, der so schnell ist wie Holzdrachen, aber gleichzeitig war es leider auch noch nie so teuer wie heute, einen Drachen zu bauen. Das Boot wird immer komplizierter. Es gibt immer wieder kleine Regeländerungen und jede verursacht wieder höhere Kosten beim Bau des Drachen.*

”

## JEDER, DER SPASS DARAN HAT MIT EINEM DRACHEN GEGEN UNS MEHRERE STUNDEN UM BOJEN HERUM IM KREIS ZU SEGELN IST HERZLICH WILLKOMMEN!

*In Ingenieursprache würde ich sagen, da ist keine Design-to-Cost-Denke. Man könnte es Design-to-Speed- oder vielleicht Design-to-Security-Denke nennen, aber Design-to-Cost bleibt auf der Strecke. Exakt! Ich bin sehr glücklich, dass du das sagst, denn das ist genau, was ich meine. Das ist eines der größten Probleme, das wir heute haben.*

*Ein anderes Problem ist, das es zurzeit eine Stagnation in der Nachfrage gibt. Ich frage mich, ob es in den kommenden Jahren noch ein Geschäftsmodell für Drachenwerften gibt. Das hat vermutlich viel mit der ökonomischen Situation in Europa zu tun. Und es kann schon sein, dass in den nächsten Jahren vor allem Asien die Nachfrage nach neuen Drachen treiben wird. Wenn du das so beschreibst, dann würde ich sagen: Wir müssen anders denken als bisher. Wir sind in gewisser Weise wieder in der Situation wie 1972. In Zeiten, als noch 50 bis 80 Boote im Jahr verkauft wurden, war es sehr einfach für die IDA, sich mit Segel-Labels zu finanzieren. Heute geht das nicht mehr. Deshalb sage ich – und meine es wirklich nicht als Witz: Wir sollten einen Weg finden, damit die wohlhabenderen Leute der Klasse mehr beisteuern können. Vor ein paar Jahren kamen diese Jungs und wollten einen eigene Wettfahrtsleiter. Sie haben dafür gesammelt und ganz schnell waren 25.000 Pfund zusammengetragen. Das hat mich inspiriert, daher kommt meine Idee. Ich bin aber mit der Idee spezialisierter Wettfahrtsleiter nicht einverstanden und sage, wir müssen die Wettfahrtsleiter in den Clubs lassen, die eine Veranstaltung organisieren. Viele*

Clubs sagen heute zu mir, es sei zu aufwendig eine Grade-1-Drachenregatta zu organisieren. Wir haben so viele Anforderungen, die zu erfüllen sind, für keine andere Klasse ist das so.

*Mein Bauchgefühl sagt mir, dass wir den Weg in der Mitte finden müssen. Grade 1 ist ein Qualitätsstandard für internationale Drachenregatten, aber es darf nicht so weit überzogen werden, dass kein Club mehr die Anforderungen erfüllen kann. Da ist diese grundsätzliche Diskussion, ob der Grade-1-Circuit überhaupt notwendig sei. Ich denke, wir würden wirklich den Wert der Drachenklasse zerstören, wenn wir den Grade-1-Circuit einstellen würden – oder wie siehst du diese Diskussion? Ich bin nicht 100-prozentig sicher. Wir haben den Gold Cup, wir haben die Weltmeisterschaft und wir haben die Europäische Meisterschaft. Der Gold Cup ist mein Favorit, es ist ein Familienevent. Es war immer das größte Ereignis des Jahres, du musstest einfach zum Gold Cup fahren, das ist einfach DIE Party. Heute versuchen einige Segler, den Gold Cup zu einer „zweiten Weltmeisterschaft“ mit zwei Rennen am Tag und Streicher im Ergebnis zu machen. Aber das ist der Gold Cup, er ist seit über 80 Jahren so, wie er ist, und damit ein Markenzeichen der Drachenklasse.*

*Ja, und ich bin auch deiner Meinung, dass der Verzicht auf ein Gewichtslimit im Gold Cup auf den Charakter des Gold Cups einzahlen würde. Es ist ein Familienevent und es ist wichtig, eine Differenzierung zwischen normaler Weltmeisterschaft und Gold Cup zu bewahren. Ich habe*

ein ganzes Leben darum gekämpft, dass der Gold Cup etwas Besonderes bleibt und würde bis zum letzten Tag kämpfen, um das Gewichtslimit beim Gold Cup zu streichen. Der Grund, warum nur ein Rennen am Tag gesegelt wird beim Gold Cup, war von Anfang an, damit mehr Zeit für die Geselligkeit vorhanden ist. Im Unterschied zum Gold Cup musste man sich für Meisterschaften qualifizieren. Jede Nation hatte Kontingente. Man musste nationale, regionale Qualifikationsrennen bestehen, um für seine Nation teilnehmen zu dürfen. Heute kann jeder zu den Grade-1-Events oder einer EM fahren, denn man ist über jeden Teilnehmer froh. Aber das geht auf Kosten der lokalen Regatten, wenn sich die überregional aktiven Segler dort nicht mehr qualifizieren müssen. In Burnham, wo ich lebe, gibt es heute keine reguläre lokale Regatta mehr. Früher waren wir dort 20, 25 Boote. Wo sind die hin? Ohne die lokalen Regatten geht auch der soziale Austausch in der Klasse verloren. Einer, der das noch lebt, ist Vinci Hösch. Ich habe wirklich gehofft, dass er eines Tages Ehrenmitglied der Drachenklasse wird. Er hat so viel für die Drachenklasse getan! Er hat sich nie zurückgehalten zu helfen. Egal wer zu ihm kam und sagte, er komme mit seinem Boot nicht zurecht – er holte seinen Werkzeugkasten und legte sich in das Boot und sah nach dem Rechten.

*Klar, wer kennt Vinci nicht. Es ist genau wie du sagst, er hilft jedem und gern und ist immer gut drauf dabei. Es ist so wichtig, solche Leute zu haben! Wir haben Drachensegler, die sagen, wir brauchen korrekte Regattakurse, wir brauchen unseren eigenen Wettfahrtsleiter, wir müssen*

Wettfahrten abbrechen, wenn die Windrichtung um fünf Grad dreht, damit alles korrekt ist. Vor fünf Jahren sind wir nach Hamburg gefahren zur 150 Jahrfeier des NRV mit Deutscher Meisterschaft der Drachen auf der Außenalster. Da waren so viele Drachen und der Wind kam aus allen Richtungen, die haben uns in drei oder vier Flotten gesplittet und ich dachte: Wow, das ist die Drachenklasse, wie ich sie kenne! So unterstütze ich das, und die haben alle gelacht, gequatscht, getrunken und hatten Spaß.

*Und Stefan Link aus München hat in Hamburg gewonnen! Ja, er hat fantastisch gesegelt und er ist einer dieser wundervollen Kerle, die die Klasse braucht.*

*Poul, du hast die Idee formuliert, für die 100-Jahrfeier der Drachenklasse 2029 mehrere Regatten in den Regionen zu veranstalten, aber wir brauchen dann immer noch eine Veranstaltung, zu der alle kommen, um quasi die große Flotte zusammenzubringen. Schon jetzt beginnt die Diskussion: Soll es am Mittelmeer sein, wieder St. Tropez vielleicht oder Sanremo, die sich schon beworben haben, oder soll es in Marstrand sein, der Wurzel des Drachen sozusagen? Es muss ein Event in Marstrand geben, da kommen wir gar nicht darum herum. Dort hat alles begonnen, es wäre unfair, nicht dorthin zurückzukehren. Wir müssen die Königshäuser einladen, die früher Drachen gesegelt sind – wie der Dänische König Frederik – und wir brauchen wieder mehr Leute, die die Klasse unterstützen können.*

*Es gibt noch ein Thema, das wieder aufkommt und das ich heute ansprechen möchte: GPS. Die Diskussion gliedert sich inzwischen in zwei Themen:*

*Eines ist GPS für die Segler und das andere ist GPS für die Wettfahrtsleitung. Was denkst du über GPS für die Segler? Wenn ich die Argumente des Technical Committee höre, muss ich lachen. Während sie sagen, das würde mehr Leute in die Klasse bringen, sehe ich das gar nicht, sondern mehr die steigenden Kosten für die Corinthian-Segler. Ich glaube nur, dass es die ohnehin guten Segler noch mehr bevorteilt. Ich bin mit GPS gesegelt, auf Big Boats und vor Mallorca in der 6mR-Klasse. Ich war auf einem 6er, der GPS nutzte. Da war ein Mann an Bord, der nichts anderes mehr gemacht hat, als sich ums GPS zu kümmern. Ich will kein alter Mann sein, der einfach nur Nein sagt. Ich möchte wahrgenommen werden als jemand, der fair ist, und ich sage: Im Moment haben wir andere Probleme als GPS. Ich würde mir wünschen, dass das Technical Committee bei der Kostenreduzierung des Drachenseglens unterstützt. Bei Bedarf kann ich mir gern ein paar Ideen einfallen lassen.*

*Es scheint, dass da jetzt eine Technik verfügbar und hoffentlich erschwinglich ist, bei der die Wettfahrtsleitung jeweils ein GPS Device auf dem Startboot und auf der Pin-End-Marke hat und sie geben an alle Boote ein Device aus, das an einer normalisierten Stelle auf dem Boot platziert werden muss, z.B. am Mast, und dieses System gibt nur der Wettfahrtsleitung die Information, wer über der Linie ist und wer nicht. Man hat nur ein kleines Licht für den Segler, das grün oder rot ist, wenn du über der Linie bist oder nicht, und das ist die einzige Information, die der Segler bekommt, und diese sogar erst nach dem Start. Das ist so ähnlich wie bei der Cowes-Woche in England, da haben wir da eine Kamera an der Linie. Wenn du dort des Frühstarts bezichtigt wirst, dann kannst du*

fünf Pfund bezahlen und sie zeigen dir das Video. Dann siehst du exakt: „Oh sorry, ich war über der Linie.“ Oder es kann genauso passieren, dass alle sehen, dass du nicht über der Linie warst und dann wirst du rehabilitiert. Aber schon wieder haben sich die Kosten für das Drachensegeln erhöht!

*Poul, hast du noch ein Thema, das wir noch nicht abgedeckt haben? Ja, zwei Sachen möchte ich gern noch sagen: Meiner Meinung nach benötigt die IDA dringend eine Marketingstrategie. Früher haben die Drachenwerften die Klasse gefördert, indem sie ihre Boote beworben haben. Heute passiert das nicht, sodass heute nur wenige neue Drachen gebaut werden. Die andere Sache ist: Ich habe sehr viele gute Freunde unter den Dachenseglern in Russland. Sie sind mit der Situation nicht glücklich und sie haben auch keinen Einfluss auf die Politik. Zum Jahresende hatte ich Kontakt mit einigen im Austausch von Weihnachtsgrüßen und die haben erzählt, dass sie in St. Petersburg segeln, 14 Drachen. Sie sagen, sie werden niemals nach Europa zurückkommen. Das macht mich sehr traurig. Ich möchte mich mit dem Sport nicht in die Politik einmischen. Wo würden wir damit anfangen und wo würden wir aufhören? Das nächste Mal kommt ein anderer Krieg und was machen wir dann?*

*Die Chinesen bewerben sich zurzeit darum, eine National Dragon Association zu werden. Das ist sehr interessant und kann sehr gut sein. Aber was machen wir, wenn die Chinesen in Taiwan einfallen? Ja, das kann das nächste Thema werden – und dann wäre schön, wenn wir sagen könnten: Jeder, der Spaß daran hat, mit einem Drachen gegen uns mehrere Stunden um Bojen herum im Kreis zu segeln, ist herzlich willkommen! 🍷*



Poul mit seiner Sophia.

# BACK ON

# TO THE FRONT

WAS MACHEN DIE DA EIGENTLICH IN DER IDA?  
ZUSAMMENFASSUNG ALLER EUROPÄISCHEN  
IDA-REGATTEN DER SAISON.

*Schrift // Gregor Berz  
Bild // Tom Körber*

EST  
19

GER  
1125



aktuell zu recherchieren, uralte und teils falsche Informationen feilgeboten werden. Vornehmlich aufgrund des anekdotischen Charakters hier ein paar Richtigstellungen: 1) Nein, leider ist der Drachen schon seit vielen Jahren nicht mehr auf der Kieler Woche vertreten. 2) In der Aufzählung der Königshäuser, die in früheren Jahrzehnten aktiv Drachen gesegelt sind, wurde tatsächlich die Englische Krone vergessen! BLUEBOTTLE, das Hochzeitsgeschenk der Eltern des heutigen Königs, macht heute frisch restauriert wieder von sich reden – wie kann man übersehen, dass Prinz Philip leidenschaftlicher Drachensegler war? 3) Günter Ahlers legendären Spruch „Those two fingers on the tiller and the seat of your pants, that make dragons go“ zu zitieren, ohne ihn als Zitatgeber zu erwähnen, das ist ein echter Fauxpas. Und 4) In der umfassenden Darstellung der Drachensklasse wurde das Thema Classic Dragons komplett ausgeblendet – da fehlt wirklich etwas in der Gesamtschau. Schlussendlich müssen wir auch den Titel „Der beste Grand Prix seit Langem“ – nur ein klein bisschen – relativieren. Natürlich war es der beste Grand Prix seit Langem – in Deutschland, aber lasst uns doch mal sehen, was da noch so los war dieses Jahr im IDA-Zirkus.

**F**ast wäre er in Schweden gewesen, der Baltic IDA Grade-1 Grand Prix 2024. Dass es nicht so kam, dafür schuldet Gregor Berz Martin Pålsson heute noch eine Kiste Bier. Warum? Weil mit dem Amtsantritt der beiden IDA-Officer-Kollegen Martin Lutz – der die Verwaltung der anstehenden Grade-1-Austragungsorte sogleich rührig übernahm – und dem Schweden Martin Pålsson als neuem Schatzmeister der IDA zuerst in Vergessenheit geriet, worauf Gregor nicht müde wurde penetrant zu bestehen: Die noch von Helmut Schmidt als DDG Commodore bei der IDA hinterlegte Forderung, dass jedes zweite Jahr ein Grade-1-Grand-Prix der IDA in Deutschland stattfinden soll. Dass diese Reihe für unsere Weltmeisterschaft in Kühlungsborn ausgesetzt wurde, ist an sich schon diskutabel genug, denn inzwischen geht der Trend dahin, Grade-1-Events als Vorregatten von Grade-0-Regatten – das sind die IDA-Meisterschaften und der Gold Cup – zu verstehen. Wie das in Deutschland in Zukunft gehandhabt wird, bleibt abzuwarten. Im absehbaren Planungshorizont jedenfalls sind Grade-1-Events in Deutschland für 2026 und 2028 zugesagt und dazwischen hat Travemünde den Gold Cup 2027 gewonnen. Ob dieser dann so, wie wir es für den Grade-1-Grand-Prix 2024 bei der IDA durchsetzen konnten, im Rahmen der Travemünder Woche stattfinden wird, ist noch mal eine separate Diskussion. Immerhin hat der Gold Cup seinen ganz eigenen, exklusiven Stellenwert, der bei aller Effizienzbemühung nicht infrage gestellt werden darf.

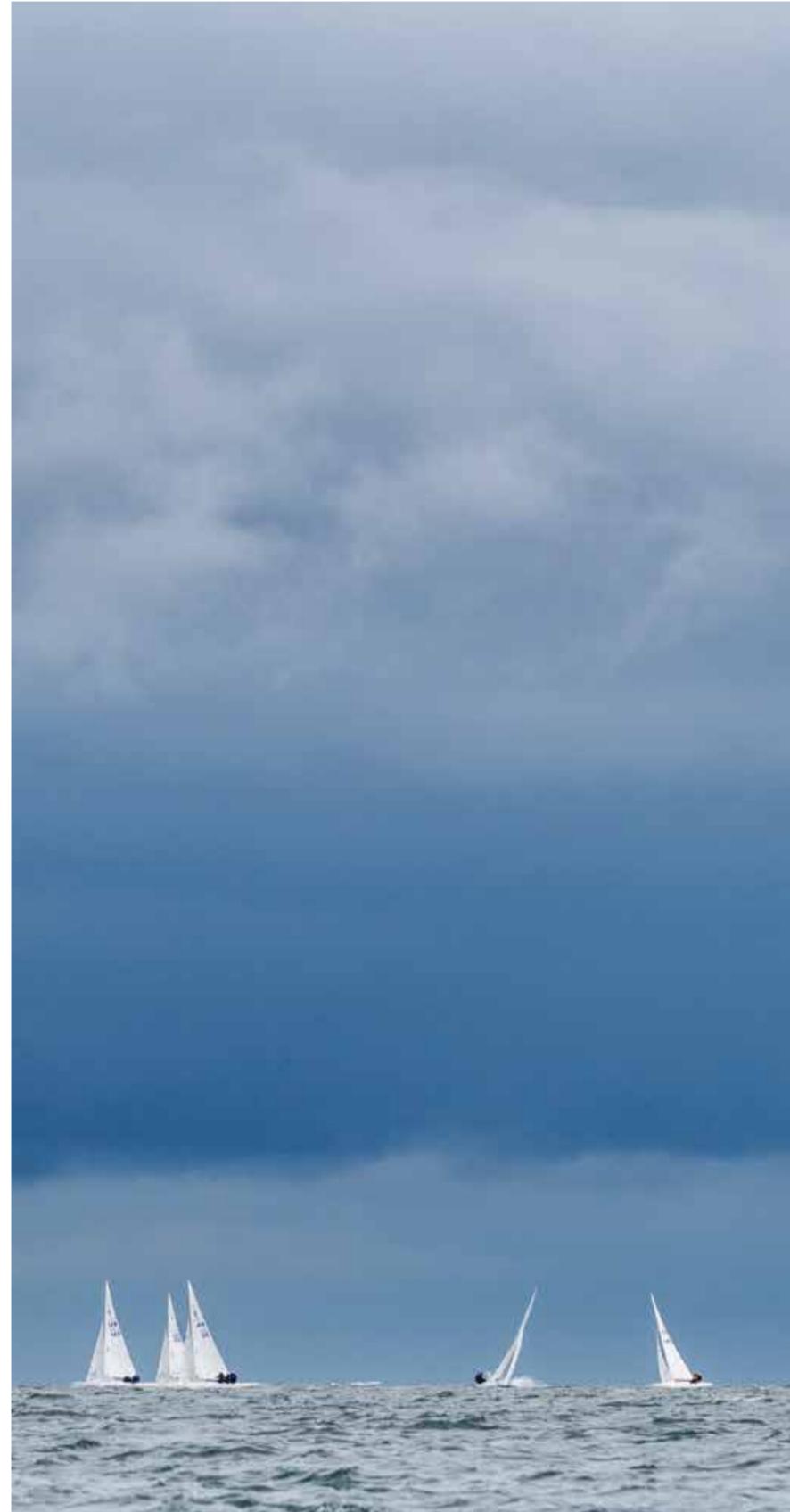
Der IDA Grade-1-Grand-Prix 2024 in Travemünde war im Rahmen der Travemünder Woche ein riesiger Erfolg. Allein die mehrfach öffentlich geäußerte Begeisterung von Peter Gilmour, an dessen Seglerleben die Travemünder Woche bisher vorbeigegangen war, gibt uns Recht alles richtig gemacht zu haben. Seglerisch haben sich die Schweden revanchiert und das Siegereck dominieren: Nur der Schweizer Jan Eckert konnte sich zwischen die beiden Schweden Jesper Stälheim und Jan Secher schieben, und auch die Korinthian-Wertung gewann Martin Pålsson vor Philipp Ocker. Einen wundervollen Bericht darüber von Sina Wolf kann man im Archiv der DDG-Webseite finden, und auch in der „Meer & Yachten“, Ausgabe 03/24, gab es einen tollen Bericht. Wir können als Drachensklasse wirklich stolz darauf sein, in diesem edlen Magazin so prominent auf sechs Seiten dargestellt zu sein. Allerdings ist es etwas schade, wenn anstatt





”  
**TRAVEMÜNDE  
 WAR DER  
 BESTE  
 GRAND PRIX  
 SEIT LANGEM.**

Schon Anfang Mai war in Riva del Garda, im Fraglia Vela Riva Yacht Club, der erste europäische IDA-Grade-1-Grand-Prix, um den sich Martin Lutz sehr verdient gemacht hat. Wir waren ja schon in Torbole und in Navene, aber Riva hatte Premiere als Grade-1-Location. Martin „Stavros“ Payne schreibt auf der IDA-Webseite: „Die fantastische Beteiligung von 36 Yachten, darunter zwölf Korinthian-Teams, unterstrich die Beliebtheit dieses legendären Reviers. Bemerkenswert ist, dass gleichzeitig 26 Teams in Douarnenez, zwölf Drachen in Palma Vela auf Mallorca und vier weitere Drachen in Antigua am Start waren – was für eine Klasse!“ In Riva konnte der amtierende Weltmeister Wolf Waschkuhn seinen Führungsanspruch verteidigen, vor einem hervorragenden Feld von Top-Teams. Zum Beispiel kam ein Peter Gilmour, der zum Jahresende die Weltrangliste anführt, in Riva nur auf Platz 14. Umrahmt von Namen, die alle für den Gesamtsieg gut gewesen wären. Oben auf dem Podest waren dann hinter Waschkuhn der Schwede Jan Secher und als Dritter Vinci Hösch, der, wie wir wissen, am Gardasee jede Welle kennt.



Nach dem Zwischenstopp der Drachen auf der Travemünder Woche ging es dann ziemlich unmittelbar zur Europameisterschaft in Parnu, Estland, zu der man direkt mit der Fähre einschiffen konnte. Eine mehrstündige Autofahrt durch Estland war von Mihkel Kosk, dem Organisator in Estland, im Logistikpaket mit Pauschalpreis inkludiert. Trotzdem sind ganze zwei Deutsche Teams, die beiden Steuerfrauen Nicola Friesen und Magdalena Gründt, in Parnu angetreten. War etwa vielen Deutschen in Estonia der Russe zu nah? Dabei kam auch mit schwacher deutscher Beteiligung ein Feld von 55 Drachen zusammen – weltweit gab es 2024 nur zwei besser besuchte Drachenregatten: den Gold Cup in Kinsale mit 62 und die IDM im Oktober am Chiemsee mit 58 Meldungen. Alle, die vor Ort in Parnu waren, berichten von einem großartigen Event, toller Organisation und Eins-a-Segeln – in der Vorregatta, der Estnischen Meisterschaft. Zur eigentlichen Euro war dann der Wind leider etwas mau – aber fünf Rennen kamen trotzdem noch zustande. Merken sollte man sich den neuen Europameister Ivan Bradbury mit Crew Lars Hendriksen und dem Ukrainer George Leonchuk.



Noch im August gab es dann schon den dritten europäischen IDA-Grade-1-Grand-Prix in Dublin, quasi als Vorregatta zum Gold Cup in Kinsale. Mit Andy Beadsworth und David Tabb haben es immerhin zwei Teams geschafft, aus Estonia rechtzeitig in Dublin anzureisen, wo 28 Teams antraten. Gewonnen hat dort Lawrie Smith, der beim Gold Cup zwei Wochen später Dritter wurde. Zweiter wurde, sowohl in Dublin als auch in Kinsale, Peter Gilmour, der damit wichtige Punkte für die Weltrangliste sammelte. Der Gewinner des Gold Cup 2024 ist Pedro Andrade, der sich in letzter Zeit wieder voll aufs Segeln konzentrieren kann.

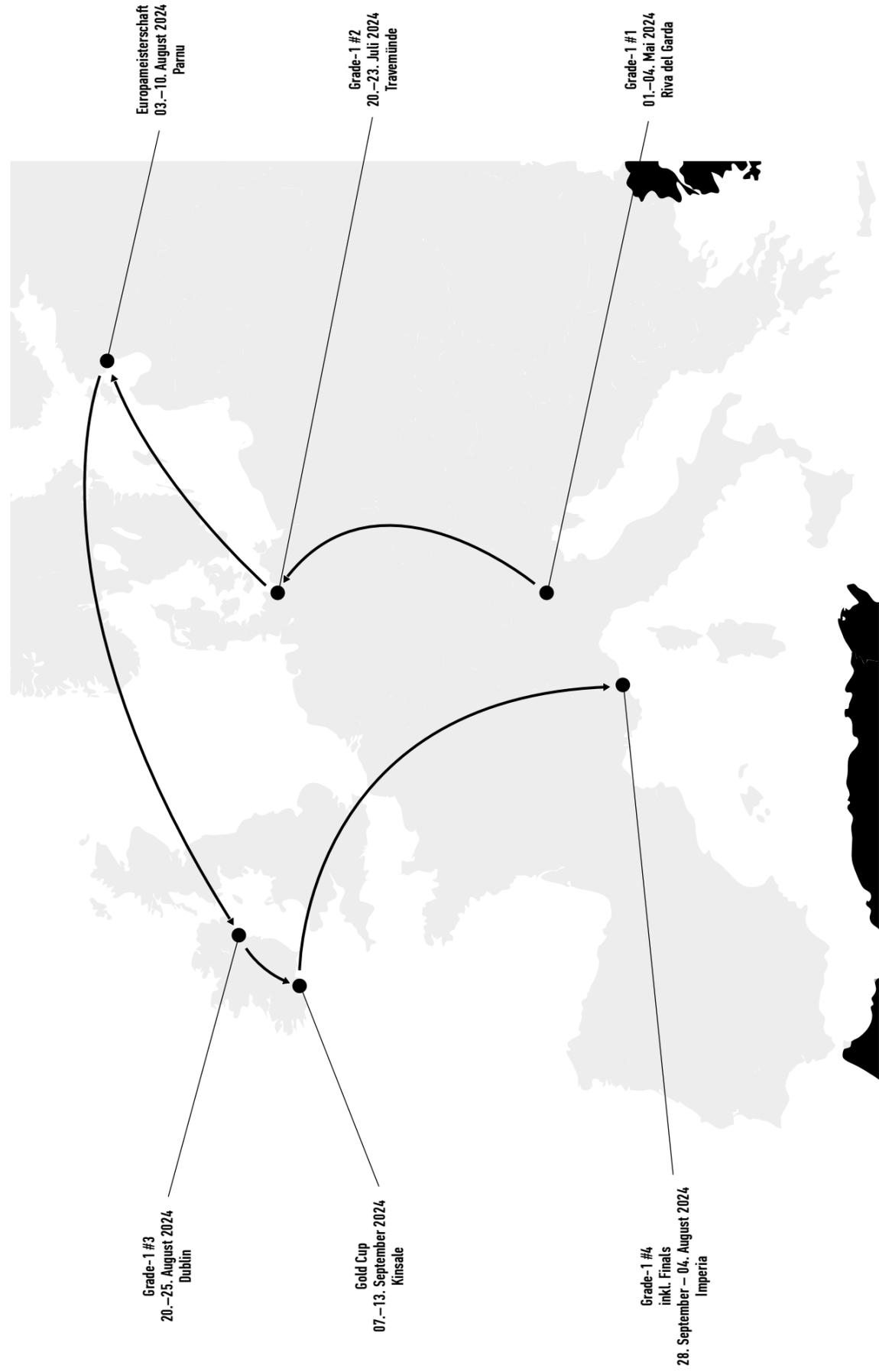
Zum Saisonabschluss trafen sich nochmal 38 Drachen zum vierten europäischen IDA-Grade-1-Grand-Prix mit anschließendem Finale in Imperia an der ligurischen Küste. Es ging nicht nur um den letzten Grand Prix der Saison 2024, sondern auch um die begehrte Standfast Trophy, die für die beste Gesamtleistung verliehen wird – drei der vier IDA-Grade-1-Ergebnisse der Saison werden gezählt. Martin Payne berichtet: „Dieser Grand-Prix wurde unter hervorragenden Bedingungen gesegelt, mit täglicher Sonne und wechselndem Wind zwischen 15 und 24 Knoten. Obwohl links die Küstenseite überwiegend bevorzugt war, gab es auch Phasen, in denen es auf der rechten Seite mit mehr Druck und gelegentlichen Winddrehungen besser ging.“ Christoph Töpfer, der den Grand Prix regelrecht dominierte, gewann beides: die Italian Grand Prix Trophy und – mit zusätzlich einem vierten Platz in Riva und einem vierten Platz in Travemünde – auch die Standfast Trophy. Die entsprechende Trophäe für Korinthians, die Lowell Phyllis Trophy, konnte sich zu seinem dritten Mal

Martin Pålsson sichern. Andy Beadsworth, der im Grand Prix nur Platz 22 belegte, konnte schließlich noch die Finalrennen mit kaskadierend kleiner werdendem Feld für sich entscheiden.

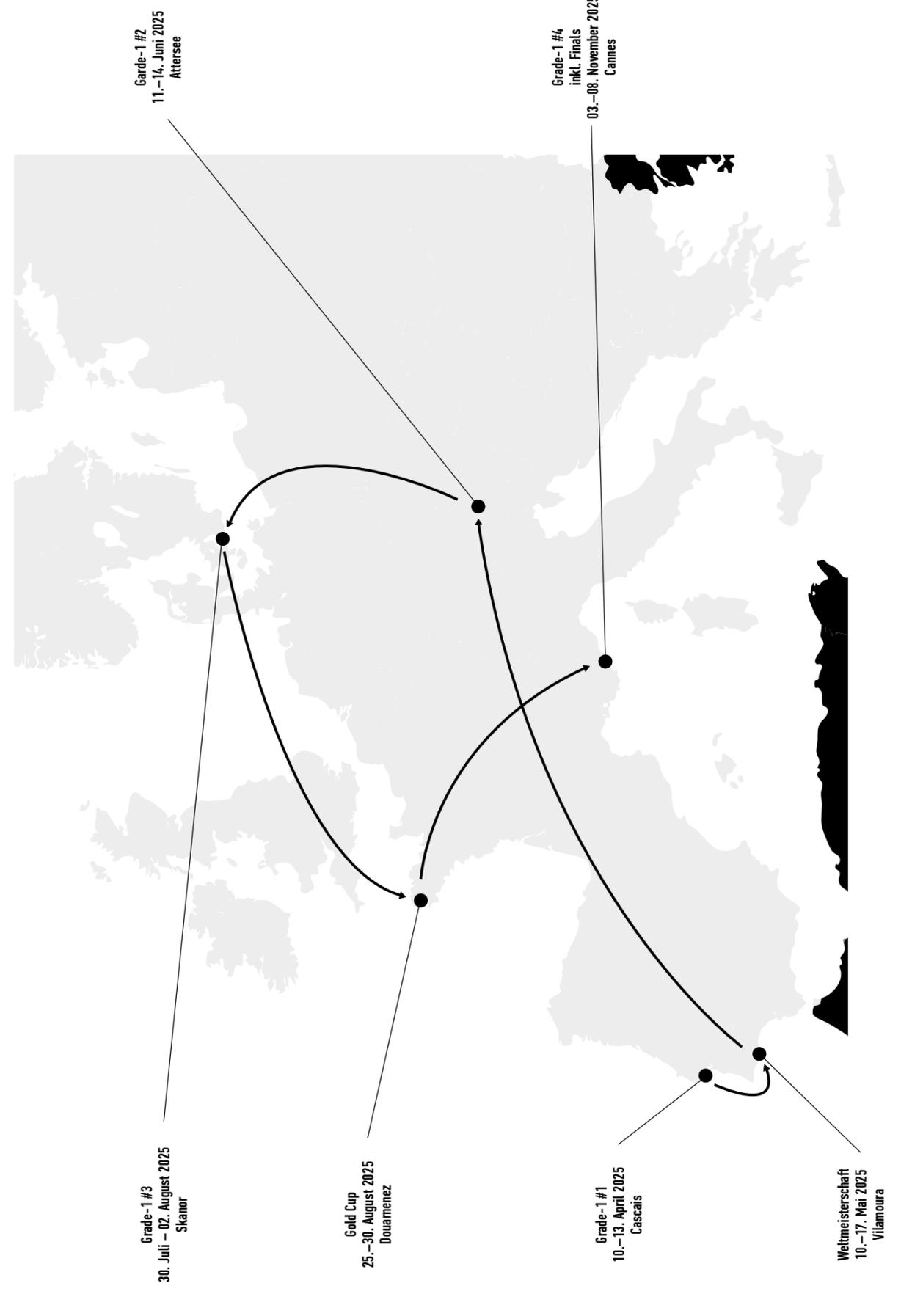
In diesem Jahre startet die Saison des internationalen Drachen-Zirkus in Portugal mit einem ersten Grade-1-Grand-Prix direkt im Anschluss an die Winterserie in Cascais und einen Monat später der Weltmeisterschaft in Vilamoura. Danach geht es erst an den schönen Attersee zu Martin Lutz nach Hause, um danach Martin Pålsson in Schweden zu besuchen, bevor in Douarnenez der Gold Cup und dann bei unserem IDA Chairman Gérard Blanc in Cannes der vierte Europäische Grade-1-Grand-Prix inklusive Finale stattfindet. 🏆



# EUROPÄISCHE IDA GRADE-0 UND GRADE-1 REGATTEN 2024



# EUROPÄISCHE IDA GRADE-0 UND GRADE-1 REGATTEN 2025



# DER DOHSE & DER DRACHEN



NA KLAR, DER VATER WAR'S. WIE SO OFT UND IMMER WIEDER. HIER LAG ES FAST AUF DER HAND, WENN PAPA DRACHEN SEGELT.

Schrift // Tom Körber  
Bild // Privat, Tom Körber

**A**lles begann im Opti auf der Alster. Später im 420er, dann im 470er und dann ging es auf direktem Weg in den Drachen. Lag ja auch fast auf der Hand, wenn der Vater Drachen segelt. Mit nur 17 Jahren ließ sein Vater ihn das erste Mal an die Pinne und so steuerte Caspar Dohse 2008 seine ersten Regatten. Gemeinsam gewannen sie den Bahnwärter-Preis und im selben Jahr auch die „Jugendregatta“ Quickstep. Im Team mit dem Vater war es für den Jugendlichen ein relativ einfacher Einstieg. Relativ. Denn damals starteten auf den Alsterregatten gern noch Riesenfelder mit 45 Booten.

*Wäre so ein Einstieg auch für andere Jugendliche gut oder war es nur gut für dich?* Oh ja, das hat natürlich jede Menge Spaß gemacht. Allerdings war es aber in meiner Jugend auch üblich, dass Kinder und Jugendliche auf Drachen unterwegs waren. Wann immer es möglich war, bin mit meinem Vater, aber auch mit vielen anderen Steuerleuten gesegelt. Wenn der 470er an Land blieb, gab es sicher einen Drachen, auf dem eine Crew gebraucht wurde. Viel Segeln hat also viel geholfen, kann man sagen. Das versuchen die Drachensegler auf der Alster kontinuierlich zu leben und zu unterstützen. Und für einen Jugendlichen ist der Einstieg als Crew auf dem Drachen neben dem Jollensegeln natürlich spannend.

*Würden große Felder mit vielen Jugendlichen, so wie früher, den Nachwuchssorgen begegnen?* Natürlich, aber das ist auch eine einfache Aussage. Die Frage ist ja eher, wie bekommen wir die Jugendlichen auf die Drachen? Der Quickstep-Preis (Steuerleute unter 35 Jahre) und die Damenregatta sind bei uns im NRV schon jetzt erfolgreiche Mittel, weil dort neben den jollensegelnden Kindern auch mal Söhne und Töchter mitsegeln, die sonst eher andere Sportarten machen und so das Drachensegeln kennenlernen. Beide Regatten

ziehen auf jeden Fall junge Segler auf die Drachen und es gibt im NRV sogar auch jugendliche Segler, die sich schon eine eigene Crew aufbauen und mit einem ausgeliehenen Drachen an den Start gehen. Ein schönes Beispiel, wie es gehen kann: Im vergangenen Jahr hatte sich Frank Blohm ein neues Schiff gekauft. Sein alter Borresen-Drachen lag noch auf der Alster und den stellte er spontan einer jungen Crew aus Anfang 20-Jährigen die ganze Saison zur Verfügung.

*Wäre das eine Maßgabe, eine Art Mäzenatentum?* Wenn es mehr solcher Initiativen gäbe, wäre das sicherlich eine positive Entwicklung. Der entscheidende Engpass, zumindest hier an der Alster, sind die Liegeplätze. Sicherlich wäre das aber in anderen Revieren eine gute Variante, um den Einstieg in den Drachen zu erleichtern. Die Zusammenarbeit mit meinem Vorgänger als Flottenkapitän, Frank Blohm, und der Jugend-Crew entstand eher zufällig, klappte aber super. Der NRV hat noch einen Club-Drachen, der auch unseren Jugendlichen zur Verfügung gestellt wird. Das hilft ebenfalls, um mehr junge Segler in den Drachen zu lotsen. Schön ist auch, zu sehen, dass diese Crews von allen Seiten Hilfe bekommen, egal ob Taktik, Trimm, Material oder Reparaturen.

*Wäre eine Art Online-Börse eine Option?* Natürlich ist es immer etwas einfacher, wenn man sich schon persönlich kennt. Aber vermutlich gehen Jugendliche viel offener und unkomplizierter mit solchen Situationen um und eine Art Crew-Börse könnte in der Tat sehr sinnvoll sein. Aktuell entsteht der Kontakt eher auf der persönlichen Clubebene. Nicht nur beim NRV, sondern auch aus anderen Clubs weiß ich, dass sich die Mitglieder untereinander gut kennen und wissen, wen sie fragen müssen, falls mal ein Crewmitglied abspringt. Der Anruf beim Jugendtrainer ist dann vielleicht schneller als eine Online-Börse.

*Das funktioniert im geschlossenen Kreis. Es sollte aber auch von Interesse sein, externen Interessenten den Drachen schmackhaft zu machen.* Dafür wäre eine aktiv genutzte Crew-Börse bestimmt hilfreich. Die besten Mittel, um das Interesse von externen Seglern am Drachen zu wecken, sind wahrscheinlich attraktive Regatten. Die Teilnahme der Drachen an der Travemünder Woche in den vergangenen beiden Jahren hat wirklich gut funktioniert. Viele junge Segler und auch Segler anderer Bootsklassen haben den Drachen wieder gesehen. Ich habe auch Stimmen mitbekommen, die fragten: „Was, die Drachen gibt's noch?“ Dann ist die gute Atmosphäre bei den Drachen auf dem Wasser und am Steg aber wohl bemerkt worden. Von zwei Teams, die sonst Seeregatten bzw. auf Dickschiffen gesegelt sind, weiß ich, dass sie sich nach der Deutschen Meisterschaft (IDM) in Travemünde 2023 einen Drachen gekauft haben und jetzt aktiv segeln.

Neben tollen Regatten ist sicherlich ein guter Web- und Social-Media-Auftritt ein wichtiges Mittel, um die Drachenklasse gut zu präsentieren. Das beginnt auf der nationalen Webseite und ist international umso wichtiger. Ein Paradebeispiel für einen richtig guten Webauftritt zeigt uns die TPS2 Super Series. Natürlich steckt dort viel Geld dahinter, weshalb der Vergleich nicht fair ist, aber die Seite zieht viele Interessierte an. Und vielleicht können wir uns dort etwas abgucken.

*Muss das immer so viel Geld kosten?* Ich bin kein Webdesigner, aber ich denke, dass man auch mit weniger Aufwand einiges erreichen kann. Aktuell ist z.B. die internationale Website der Drachen eher ein Informationstool. Da kann man bestimmt mehr draus machen. Zumindest würde ich es begrüßen, wenn unsere Websites insgesamt mehr Emotionen auslösen und mit bewegten und großen Bildern einen Einblick in diese einzigartige Klasse geben.



*Nun der Bogen in die Moderne: GPS.* So oder so wird sich mit diesem Thema auseinandergesetzt. Als ich 2013 in St. Tropez meinen ersten Gold Cup steuerte, gab es dort bereits die Diskussion um GPS. Die Systeme sind seitdem stetig besser geworden und entscheidend ist, dass Uhren, wie Garmin, Suunto oder Apple Watch sowieso schon genutzt werden, um die Linie zu pinnen. Auf großen Regatten sieht man immer wieder Schiffe, die einmal zum Startschiff und einmal zum Pinend fahren ... Nach dem Start verschwinden die Uhren und es ist einfach nicht kontrollierbar. Einige verschaffen sich dadurch einen Vorteil und das ist natürlich denen gegenüber, die sich an das Regelwerk halten, nicht fair. Daher sollte man es einfach erlauben und am besten auch gleich mit allen Funktionen. Ansonsten geht das Spiel mit „illegal“ genutzten Zusatzfunktionen direkt von vorn los. Idealerweise werden die Positionen von Startschiff und Pinend, sowie die Startzeit direkt eingespielt. Ob nun Vakaros, Velocitec oder ein anderes System ist dabei nicht entscheiden. Wir sollten technologieoffen sein und, wenn technisch möglich, alle Systeme erlauben.

*Es wird also seit mindestens zwölf Jahren darüber diskutiert und es geht nicht voran?*

Grundsätzlich ist es ja nicht falsch, Innovationen ausführlich zu diskutieren. Einige Dinge, die in der Drachenklasse überlegt wurden, sind wieder verworfen worden. Zum Beispiel wurde mal über Kohlefasermasten und -segel gesprochen. Beides nicht einzuführen, war sicherlich eine richtige Entscheidung. Die Materialschlacht wäre noch größer geworden oder es hätte zu verschiedenen Wertungen im Drachen geführt, um den Unterschieden gerecht zu werden. Und das will im Drachen sicherlich niemand.

Grundsätzliches sollte man beibehalten, damit man nicht ständig neues Material kaufen muss, um mithalten zu können. Ein neuer GPS-Kompass ist dagegen eine überschaubare Anschaffung und macht das Segeln einfacher. Es gibt weniger General Recalls, weniger einzelne Frühstarts, weniger Proteste. Wenn du drüber bist, bist du drüber. Punkt. Das System sagt es dir und du kannst den Frühstart auch schnell bereinigen.

*Wie stehst du zum Gold Cup?* Der Gold Cup ist für mich die bedeutendste Veranstaltung im Drachenkalender. Er hat einen deutlich familiären Charakter als andere internationale Regatten, obwohl größtenteils dieselben Crews an den Start gehen wie auch bei der WM oder EM. Aber der besondere Charakter des Gold Cups zieht eben auch weitere Teilnehmer an, sodass erfreulich große Felder entstehen.

Den Gold Cup empfinde ich auch als deutlich spannender, da man sich aufgrund des fehlenden Streichers keinen Fehler erlauben darf. Es ist mental, und bei starkem Wind auch körperlich, herausfordernd, da die Rennen teilweise über drei Stunden gehen und nicht nur 90 Minuten. Auch die taktische Herangehensweise muss anders sein, wenn es keinen Streicher gibt. Wenn man einen Gold Cup gewinnen möchte, muss man strategisch ganz anders vorgehen als bei einer

”

MIT 22 SEGELTE ICH  
DAS ERSTE MAL MIT  
JAN WORTHMANN  
UND SEIT 2023 BIN ICH  
FLOTTENKAPITÄN  
DER FLOTTE NORD.

Weltmeisterschaft. Trotz der langen Rennen bleibt immer genügend Zeit, um im Hafen ein Bier zu trinken und sich mit anderen Seglern auszutauschen. Und das ist besonders schön, denn auf dem Gold Cup sind in der Regel jedes Jahr alle Segler. Wenn ich mich zwischen WM und Gold Cup entscheiden müsste, würde ich immer den Gold Cup wählen, weil es für mich die insgesamt schönere Veranstaltung ist.

*Und die Grand Prix?* Die Frage ist, ob man neben allen Regatten im Kalender zusätzlich eine Grand-Prix-Serie braucht oder ob man diese nicht im Rahmen „normaler“ Regatten aussegeln kann. Die Einführung der Grand-Prix-Serie als Einzelvents hat, zumindest in Norddeutschland, einen Effekt gehabt. Ich habe die Meldezahlen auf der Alster über die vergangenen zwölf Jahre einmal analysiert. Im Durchschnitt sind wir heute bei 20 Meldungen – ein großes Feld sind heute 30 Schiffe. Früher waren es im Schnitt 42 Schiffe – ein großes Feld sogar 50. Den Pfingstcup in Flensburg gibt es mittlerweile nicht mehr, früher waren dort regelmäßig 40 Starter.

Es ist deutlich zu erkennen, dass die Meldezahlen mit der Einführung der Grand-Prix-Serie gesunken sind. In den darauf folgenden fünf Jahren kam es zu einem kontinuierlichen Rückgang der Meldungen. Einige Schiffe, die zuvor regelmäßig auf der Alster segelten – unabhängig von ihrem Herkunftsort – nehmen mittlerweile an Grand Prix teil. Es lässt sich eine klare Korrelation zwischen den regionalen Meldezahlen und der Möglichkeit, an internationalen Regatten teilzunehmen, feststellen. Dies ist auch nachvollziehbar: Wenn zwischen Weltmeisterschaft, Europameisterschaft und Gold Cup noch drei oder vier Grand Prix stattfinden, die über ganz Europa verteilt sind, bleibt weder die Motivation noch die Zeit, das Schiff ständig zu den regionalen Events zu transportieren. Einige Segler, die früher auch an regionalen Regatten (zumindest hier in Norddeutschland) teilnahmen, konzentrieren sich jetzt rein auf internationale Regatten, wie die Grand Prix. Das ist schade.

Ich sehe auch keinen überzeugenden Grund, warum die Grand Prix nicht auch in „normale Regatten“ integriert werden können. Es gibt ausreichend Events im internationalen Kalender, wie die Régates Royal oder den HDW Cup, die wunderbar auch gleichzeitig ein Grand Prix sein könnten. Im folgenden Jahr würde der Grand Prix dann wieder auf ein anderes internationales Event gelegt. Auf diese Weise könnte man die regionalen Regatten wieder stärken. ☑



# ASIEN-PAZIFIK

DIE ZUKUNFT DES FEUERSPeiENDEN DRACHEN?

Schrift // Gregor Berz, Sina Wolf  
Bild // Kaz Nakajima

In Europa vergisst man gern, dass der Drachen auch sehr vital im Asien-Pazifischen Raum gesegelt wird. Während in Nordamerika mit heute noch 58 gemeldeten Drachen in Canada, USA und Antigua der Gradient leider seit Jahren nach unten zeigt – wobei man dort laut Anne Garrett die Begeisterung für Classic Dragons nicht unterschätzen darf – zeigt der Trend auf der anderen Seite des Globus in die entgegengesetzte Richtung: Nicht nur die Japaner, die – stark von der Yanmar-Eigentümerfamilie Yasuhiro getrieben – derzeit die Auftragsbücher von Petticrows füllen, haben zunehmendes Interesse am Drachen. Sowohl Thailand als auch China – ja, niemand geringerer als der Chinesische Drache selbst – klopfen an, jeweils einen Nationalverband der IDA zu gründen. In Australien, Honkong, Sri Lanka, United Arabian Emirates und Japan zusammen sind derzeit 99 Drachen registriert. Tendenz stark steigend. Seit vielen Jahren gibt es in Australien den einen Grade-1-Grand-Prix außerhalb Europas, den Prince Philip Cup, immer gegen Jahreswechsel. Neu hinzukommen wird, geplant ab 2028, ein Grade-0-Event in Asien-Pazifik. Ursprünglich gedacht als „Asiatischer Gold Cup“, wird es dann doch wohl eher eine Art Asiatisch-Pazifische Meisterschaft analog zur Europameisterschaft. Davor noch aber wird wie jedes vierte Mal – ganz nach IDA-Statuten – die Weltmeisterschaft in der Asien-Pazifik Region stattfinden. Offiziell die „Weltmeisterschaft 2027“ wird – weil auf der Südhalbkugel die Saison-Uhren anders gehen – schon im November 2026 vom Royal Hong Kong Yacht Club (RHKYC) in Hongkong ausgetragen. Übrigens mit extrem attraktiven Logistik-rundum-sorglos-Paket, das schon jetzt mit Preissicherheit gebucht werden kann. Verschiffen direkt nach dem nächsten Deutschen Grade-1-Grand-Prix im September 2026 (dessen Details noch zu definieren sind) – oder vor Ort einen Charterdrachen buchen, die in allen Preis- und Qualitätsniveaus zu Verfügung stehen.

Einen Eindruck davon, wie hoch das Drachenherz in Asien schlägt, gibt die Einladungsregatta von Yanmar im November 2024, zu der auch einige europäische Teams nach Japan geladen waren: Knapp 30 Drachen eröffnen einen neuen „Place to sail“ in Fernost. Schauplatz: Ein beinahe nigelnagelneuer Segelclub am größten See Japans für die größte japanische Drachenregatta nach den Olympischen Spielen von Tokio 1968. Bei der Yanmar Invitational Regatta gingen 28 Teams am Biwako-See nahe Kyoto an den Start, darunter knapp 20 internationale Top-Teams – eingeladen von Yanmar. Aus Deutschland dabei sind zwei Teams: Nicola Friesen mit Michi Lipp und Martin Westerdahl sowie der für den BYC startende Prinz Luitpold von Bayern mit Andy Martin und Wolfgang Dietz. Über fünf Tage erlebten sie ein schier unglaubliches Segelspektakel der ganz besonderen Art.

Der Club selbst ist gerade zwei Jahre alt und die Anlage unter allen Aspekten der Nachhaltigkeit gebaut, dabei zugleich traditionsbewusst und absolut zukunftsorientiert. Die Drachen sollen Grundlage einer hier entstehenden Segelstätte sein und die Biwako Yanmar Invitation Regatta der Startschuss für mehr.



Von dem Moment an, als die internationalen Teams ankamen, hätten die Gastgeber kaum mehr tun können. Die gestellten Drachen waren die neuesten Petticrows, und nachdem die Boote ausgelost worden waren, setzten die Crews ihre eigenen Segel, die sie selbst mitgebracht hatten. Während die Teams auf dem Wasser waren und an zwei Trainingstagen Wind, Flaute und typische Tücken des größten japanischen Binnengewässers erkundeten, waren die Reisebegleiter der Segler eingeladen zu Trips an die historischen Stätten, Museen und Tempeln rund um Kyoto.

Nicht nur den Mitreisenden wurde eine unglaubliche Gastfreundschaft zuteil, auch die Segler erlebten eine Großzügigkeit und Aufmerksamkeit, wie man sie sich kaum vorstellen kann. Die Gastgeber kümmerten sich um jedes noch so kleine Detail, jede Frage war beantwortet, bevor sie überhaupt aufgekomen war. Jedes Team hatte einen persönlichen Betreuer, der sich um alles bemühte. Beinahe jeden Tag gab es ein neues Spektakel zu erleben, von Eröffnungszereimonie und Tagessiegerungen und Galadinner ganz zu schweigen.

Die Regatta selbst fand unter eher typischen Binnenseebedingungen statt. Wobei auch hier die Drehung und Stärke der Böen mit einer eigenen Besonderheit aufwarteten. Über sechs Wettfahrten sammelte beinahe jedes Topteam mindestens ein schlechtes Ergebnis ein.

Nicola Friesen segelte mit zwei dritten und einem zweiten Platz auf Rang sechs, nur drei Punkte hinter dem drittplatzierten Dänen Bo Johansen



Prinz Luitpold von Bayern, dessen Familie wir den Tazewurm verdanken, war nach Japan geladen.



mit Theis Palm und Kasper Harsberg. Sieger wurde Jan Eckert mit Tovar Mirsky und Frederico Melo an Bord vor JPN 56 mit Peter Gilmour, Yaji Yasuhiro und Sam Gilmour.

Die erlebte Gastfreundschaft setzte Maßstäbe, wie man sie in der westlichen Kultur fast gar nicht kennt, und so überschlugen sich im Chat die Worte der Dankbarkeit. Kaum einer hatte schon mal so ein Event erlebt: „Outstanding“, „loss of words“, „unforgettable experience“, „Deeply impressed“.

Eine Begeisterung, die auch Nicola Friesen betonte: „Wir können unsere Dankbarkeit für die Einladung hierher kaum in Worte fassen. Es war mit Abstand die beste Veranstaltung, an der wir je teilgenommen haben.“

„  
ES WAR MIT ABSTAND DIE  
BESTE VERANSTALTUNG,  
AN DER WIR JE TEIL-  
GENOMMEN HABEN.“  
NICOLA FRIESEN

# DIE GESCHICHTE DER NEMECSEK

Schrift // Laszlo Kozma  
Bild // Privat

DIE NEMECSEK WURDE GEBAUT, ALS DER DRACHEN NOCH EINE OLYMPISCHE KLASSE WAR.



**D**er Ungarische Segler-Verband und die Clubs wollten konkurrenzfähige Boote haben und gaben bei der Sport Shipyard of Balatonfüred im Jahr 1971 mehrere Holzdrachen in Auftrag: YORIKKE (HUN 30), NEMECSEK (HUN 31), NAUSIKAA (HUN 33) und NIRVANA (HUN 34).

Ein Jahr später, 1972, gab es mehrere fundamentale Änderungen der Klassenvorschriften, die allerdings in den Bau der NEMECSEK bereits eingeflossen waren. Ihr Rumpf war aus Mahagoni und Okume (Spitzname „Äquatorialmahagoni“), das Fitting war original Børresen, ihr Rigg ungarisch. Ihr Club, der OMF, nutzte das Boot auf vielen nationalen und internationalen Regatten, wie zum Beispiel der Kieler Woche. Als der Drachen durch den Soling ersetzt wurde, entschloss sich der OMF stattdessen lieber in den Soling zu investieren. Das war der Grund, warum der Drachen von meinem Vater 1980 gekauft wurde.



Ungefähr Mitte der 1980er-Jahre begann ich mit meinem Vater zu segeln und wurde, wie er, ein Regattasegler. In den 1990ern reorganisierten wir den Ungarischen Drachenverband und wurden eine populäre Drachenflotte innerhalb der IDA. Boote aus Deutschland, Österreich, Schweiz und Holland, von Petticrows, Børresen, und Glass nahmen an unseren Meisterschaften teil.

Die Liebe zum Segelsport und der Drachenklasse meines Vaters ging auf mich über und so ist die NEMECSEK noch immer in meinem Besitz, mein Vater indes starb im vergangenen Jahr. Mit dem Boot nehme ich an zehn bis zwölf Regatten im Jahr teil. Zusammen gewannen wir mehrere ungarische Classic-Meisterschaften, Kékszalag-Siege und viele weitere Siege und Podiumsplätze. 2010 und 2018 nahmen wir an den Europameisterschaften teil.

Bei ihrem ersten großen Refit 2002 bekam sie in der Ga-Ho Werft ein komplett neues Holzdeck mit Teakeinlagen sowie einen gebrauchten Nordic-Mast. Die erste seriöse Instandsetzung ihres Rumpfes erhielt sie 2006 in der Navalía-Werft. Dann eine komplett neue Lackierung im Jahr 2016. Als sich erste strukturelle Probleme am Rumpf bemerkbar machten, ließ ich sie 2023 bei der Werft Föárboc einer größeren Renovierung des Rumpfes unterziehen. Es stellte sich heraus, dass die strukturelle Festigkeit im Bereich der Unterwasserlinie nicht mehr gegeben war und erneuert werden musste. Erst Ende 2024 kam sie wieder ins Wasser – verbunden mit meiner Hoffnung auf die nächsten 53 grandiosen Jahre. 🍷



# NERINGA GER125

Schrift // Michael Meister, Gregor Berz  
Bild // Sören Hese

IM NRV LIEGT EINER DIESER SELTENEN DRACHEN MIT LANGER KAJÜTE – VOLLSTÄNDIG DEN KLASSENREGELN ENTSPRECHEND STICHT DER MAST MITTEN DURCHS DACH, WOMIT DIE KAJÜTE ETWAS GERÄUMIGER IST, ALS MAN ES VON KLASSISCHEN, AUCH VON WANDER-DRACHEN KENNT.



**N**ERINGA wurde als QUATSCH 1952 mit der Segelnummer D G 125 von Abeking & Rasmussen an die Eigner-Gemeinschaft Ahlers u. Schlubach in den NRV geliefert. In den Ergebnislisten der Marblehead Trophy vor Kiel taucht die QUATSCH 1954 und 1957 auf. Aus dieser Zeit ist belegt, dass QUATSCH auch für Wanderfahrten, meist auf der Ostsee, verwendet wurde und daher über zwei Längskojen unter dem Aufbau verfügte. Hier kann man in dem herrlichen Holzboot ein kleines Mittagsschläfchen machen!

Danach verliert sich allerdings seine Spur, bis er Ende der 80er-Jahre in der Segelschule des Deutschen Hochseeportverbandes HANSA e.V. in Prien am Chiemsee auftaucht. Michael Meister erwirbt den Drachen, um ihn anschließend in seiner Bootswerft Meister-Bootsbau in Kassel mit Einbeziehung seiner Auszubildenden zu restaurieren. Hierbei wird GER 125 weitestgehend im originalen Zustand belassen, wobei das schadhafte, mit Leinen bespannte Deck mit Fichtenbrettern durch ein Sperrholzdeck mit anschließendem Teak-Stabdeck erneuert wird. Einige Decksspannen und Unterzüge werden hierbei ebenfalls erneuert. Der Rumpf besteht aus feinstem Honduras Mahagoni, Spannen und Kiel wurden traditionell in Eiche hergestellt. Darüber hinaus wird ein Traveller mit integrierter Backstag-Trimmlung und Backstagen ergänzt, die original nicht vorhanden waren.

Zum Ende der Restaurierung verkauft er den Drachen an seinen Freund Wolf-Dietrich Tolkmitt in Kassel. Da Michael Meister zu diesem Zeitpunkt bereits Mitglied im NRV Hamburg ist, wird der

Drachen nach Fertigstellung 1998 von beiden stilrecht im NRV, wo er seit vielen Jahren auch liegt, mit Alsterwasser auf den Namen NERINGA getauft. Seit dieser Zeit segeln sie unter dem Stander des NRV mit Eignersohn Jan und Enkel Johann vornehmlich Classic-Regatten auf verschiedenen Revieren. Die Bilder entstehen bei der German Classic 2013 vor Laboe auf der Kieler Förde.

Die gemeinsame Segelei und die besondere Liebe zu diesem historischen Drachen hat die jahrzehntelange Freundschaft der beiden Familien auf besondere Weise begleitet und geprägt – ein klassischer Familien- und Freundesdrachen über Generationen hinweg. 🍷

# LIPPTIPP

DIE NEUEN WETTFAHRTREGELN 2025-2028 SIND VERÖFFENTLICHT UND BRINGEN EINIGE WICHTIGE ÄNDERUNGEN MIT SICH. WIR HABEN MIT SEGELPROFI MICHI LIPP GESPROCHEN, UM DIE NEUERUNGEN ZU VERSTEHEN UND DIE WICHTIGSTEN ÄNDERUNGEN ZU BELEUCHTEN.

Schrift // Sina Wolf  
Bild // Tom Körber



*Michi, die neuen Wettfahrtregeln 2025–2028 bringen einige Änderungen mit sich. Was sind die wichtigsten Neuerungen für die Drachensegler?* Die neuen Regeln betreffen mehrere Bereiche, aber besonders spannend finde ich die Anpassungen bei der Berührungsvermeidung (WR 14), der korrekten Kursführung (WR 17) und den Regeln zum Bahnmarken-Raum (WR 18.2). Zudem gab es einige Änderungen bei den Definitionen, so zu Beispiel der Bahnmarken-Raum und der Proper Course – der bezieht sich jetzt auf den Schenkel, nicht mehr auf die ganze Bahn.

*Fangen wir erst mal mit WR 14 an – BERÜHRUNGEN VERMEIDEN – was hat sich hier konkret geändert?* Bisher galt die Regel hauptsächlich für den direkten Kontakt zwischen zwei Booten. Die Regel wurde nun erweitert, sodass nicht nur Kollisionen zwischen Booten vermieden werden müssen, sondern auch Berührungen mit Gegenständen oder zwischen anderen Booten durch ein eigenes Manöver. Mit den neuen Unterpunkten wird **Regel 14** auch dann verletzt, wenn der Schaden nicht direkt durch die Berührung mit dem anderen Boot entstand. Wie sich die Konsequenzen in der gelebten Regattapraxis auswirken, muss sich noch zeigen. Das wird in der ein oder anderen Protestverhandlung sicherlich spannend.

*Dann folgt WR 17 – das Segeln auf gleichem Schlag. Was ist neu?* Die **Regel 17** (Auf gleichem Schlag – richtiger Kurs) betrifft die Situation, wenn ein Boot von achtern aufschließt und eine Überlappung in Lee herstellt. Hier ist der letzte Satz weggefallen. (Diese Regel gilt nicht, wenn die Überlappung beginnt, während das Luvboot verpflichtet ist, sich nach **Regel 13** freizuhalten.)

Neu ist damit, dass dieses Boot ab sofort nicht höher als seinen richtigen Kurs segeln darf, solange es innerhalb von zwei Rumpflängen in Lee bleibt. Der bisherige Ausnahmefall, wenn das Luvboot sich noch nach **WR 13** freihalten musste, fällt weg. Das bedeutet, dass man in bestimmten Situationen schneller seinen richtigen Kurs finden muss, anstatt Gegner hochzudrücken.

*Und wie sieht es mit den Anpassungen beim Bahnmarken-Raum aus (WR 18.2)?* Die Definition des Bahnmarken-Raums wurde überarbeitet, um die Abläufe an der Bahnmarke klarer zu regeln. „Jetzt ist genau festgelegt, dass ein Boot Raum hat, um die Tonne korrekt zu passieren und achteraus zu lassen – auch unter schwierigen Bedingungen wie starker Strömung. Das ist eine logische Ergänzung und berücksichtigt realistische Szenarien auf dem Wasser.“

Grundsätzlich wurde die Struktur der Regel klarer gefasst und die bisherigen Punkte **18.2(b)** und **18.2(a)** wurden neu geordnet. Wichtig ist:

- Sobald ein Boot die Zone erreicht, bestimmt die Überlappung zu diesem Zeitpunkt, wer Bahnmarken-Raum geben muss.
- Die Pflicht zur Raumbgabe bleibt bestehen, auch wenn sich die Überlappung danach auflöst oder neu entsteht.



Michi Lipp

*Gibt es noch eine Änderung rund um die Bahnmarke?* Ja auch **18.3** wurde überarbeitet. Hier wurde der Passus, dass **18.2** nicht gilt, ganz nach vorn geschoben, um Missverständnisse zu vermeiden. Außerdem wurde die Regel umbenannt in „Tacking in the Zone“ (Wenden in der Zone).

*Es gibt ja auch, wie du eingangs erwähnt hast, eine Änderung in der Definition von Bahnmarken-Raum. Was bedeutet das für die Praxis?* Der neue Wortlaut stellt klar, dass Bahnmarken-Raum nicht nur das Passieren oder Runden der Marke umfasst, sondern explizit auch das „Hinter-sich-Lassen“ der Marke. Ein Boot muss nun auch Raum haben, um eine Bahnmarke achteraus zu lassen. Der bisherige verwirrende Zusatz bezüglich Raum zum Wenden wurde gestrichen. Das macht die Regel übersichtlicher und klarer.

*Gibt es noch besonders interessante Regeländerungen?* Ja, zwei Änderungen möchte ich noch erwähnen: in **19.2** (Raum geben an einem Hindernis) wurde ein Satz eingefügt: „Wenn ein Wegerechtboot seinen Kurs bei der Wahl, auf welcher Seite es ein Hindernis passieren will, ändert, muss es dem anderen Boot Raum zum Freihalten geben.“ Diese Änderung stellt klar, dass das Wegerechtboot zwar wählen kann, auf welcher Seite es ein Hindernis passiert, es die Entscheidung und die Kursänderung jedoch so treffen sollte, dass das außen liegende, freihaltende Boot Platz hat, um sich freizuhalten.

Last but not least, und sicherlich eine, die am häufigsten zur Anwendung kommt: **WR 20**, das Anfordern von Wenderaum. Jetzt ist genau festgelegt, dass man „Room to tack“, oder „Raum zum Wenden“ rufen muss – ähnlich wie beim Protest-Ruf. Das macht die Kommunikation klarer und verhindert Missverständnisse.

*Welche Auswirkungen erwartest du für Wettfahrten mit diesen neuen Regeln?* Die Regeländerungen erfinden unseren Sport ja nicht neu, sondern sie entwickeln sich aus den vielen, vielen Protestverhandlungen und versuchen eine größere Klarheit zu bringen. So gesehen ist es schon wichtig. Sie machen das Regelwerk klarer, verhindern taktische Grauzonen und sorgen für fairere Rennen.

Und klarere Spielregeln machen „das Spiel“ klarer und damit den „Spaß größer!“ 🏆

# CLASSIC SPIRIT

SEIT 2009 GIBT ES DIE VON CHRISTIAN HEMMERICH UND MICHAEL REINERT INS LEBEN GERUFENE REGATTASERIE „INTERNATIONAL DRAGON CLASSICS“ FÜR DRACHEN KLASSISCHER BAUWEISE, DIE ALLE DREI JAHRE STATTFINDET UND INZWISCHEN SCHON IN DER SCHWELZ IN ÖSTERREICH UND IN NORDDEUTSCHLAND HALT GEMACHT HAT. DIESES JAHR WAR WIEDER EINMAL DER WOLFGANGSEE AN DER REIHE, EIN PRÄDESTINIERTER ORT FÜR DIESEN „CLASSIC SPIRIT“. PARALLEL SIND HOLZDRACHEN-WORLD-CUPS SEHR IM KOMMEN: 2025 GLEICH ZWEI, EINER IN SANREMO UND EINER BEIM ROBBE & BERKING STERLING CUP IN FLENSBURG. HIER SIND IM „MODERN SPIRIT“ ALLE HOLZDRACHEN WILLKOMMEN, EGAL IN WELCHER BAUWEISE DAS MATERIAL VERARBEITET WURDE.

Schrift // Rainer Nothhelfer, Gregor Berz  
 Bild // M.Schleiderer



Bereits zum dritten mal war 2024 die International Dragon Classics an dieser wundervollen Location Wolfgangsee.



Dekeukeleire aus den Niederlanden auf seinem A&R und auf dem dritten und vierten Platz lagen Rainer Nothhelfer und Christian Hemmerich punktgleich mit zwölf Punkten.

Die Robbe & Berking CLASSIC TROPHY für den am besten original erhaltenen klassischen Holzdrachen ging an Bernarda Nour-Friesacher mit ihrer Mannschaft Hans Graf und Christoph Jeschke auf AUT 32 vom Union Yacht-Club am Wolfgangsee. Insgesamt war es wieder eine sehr schöne Veranstaltung im Classic Spirit, perfekt organisiert vom ausrichtenden Yachtclub. Die Classic Dragons kommen sehr gern wieder!

Direkt nach den International Dragon Classics fanden im Union Yachtclub Wolfgangsee vom 19. bis 21. Juli 2024 die Traditionsegeltage statt, für die einige Classic Dragons vor Ort geblieben sind, um auch an dieser Veranstaltung teilzunehmen. Insgesamt waren 14 Schiffe am Start – von der Jolle bis zur Sonderklasse. Am Freitag konnten bei schönstem Wind zwei Wettfahrten gesegelt werden, die für zwei Classic Dragons sehr gut liefen: Christian Hemmerich mit Sohn Franz und seiner Frau Marcella auf Platz eins und Rainer Nothhelfer auf Platz drei. Am Sonntag folgte die berühmte Lange Wettfahrt – das Blaue Band (Wertung nach gesegelter Zeit) bzw. das Weiße Band (Wertung nach berechneter Zeit). Segeltechnisch war es schwierig – viele Winddreher, Flautenlöcher, immer hatten die anderen den Wind. Umso größer war das Erstaunen bei Rainer

und Kerstin Nothhelfer mit Christian Öhler, dass sie in der Gesamtwertung der Traditionsegeltage den ersten Platz errungen hatten.

Bereits in der Saison 2023 hat der Yacht Club Sanremo eine historisch einmalige Weltmeisterschaft der Holzdrachen aller Bauweisen – im Modern Spirit auch für Leistenbauweise und Cold-Moulded-Holzdrachen – veranstaltet; wir berichteten im Dragon Journal 2024. Doch Worldsailing hat den Titel Weltmeisterschaft aufgrund zu geringer Internationalität nicht frei gegeben. Deshalb sollte diese Veranstaltung unter dem Titel „Worldcup“ im Zweijahresrhythmus zwischen Sanremo und Flensburg wechselnd stattfinden. Allerdings hat man in Italien „im Zweijahresrhythmus abwechselnd“ anders verstanden und lädt im Oktober 2025 wieder zu einem „Wooden World Cup 2025“ ein, nachdem im Juli 2025 der „Robbe & Berking Dragon Classic World Cup“ (vorsicht: auch hier sind im Modern Spirit alle Holzdrachen, egal welcher Bauweise, willkommen) stattfinden wird.

Wie es dann 2027 mit den Modern-Spirit-Worldcups für jedwede Holzdrachen weitergehen wird, bleibt abzuwarten. Für die Classic Spirit International Dragon Classics, die im Dreijahresrhythmus ebenfalls 2027 wieder an der Reihe ist, würden sich einige Classic-Dragon-Segler jedenfalls Fahrensodde bei Flensburg wünschen, wo 2022 die vorletzte wundervolle International-Dragon-Classics-Woche stattgefunden hatte. ☑

**V**om 14. bis 18. Juli 2024 fanden im Union Yachtclub Wolfgangsee die sechsten International Dragon Classics statt – bereits zum dritten Mal in dieser wundervollen Location. Geplant waren vier Segeltage und ein freier Tag am Dienstag mit einem Alternativprogramm zur Erholung. Es sollte allerdings anders kommen!

Am ersten Tag blies der Brunnwind, wie man ihn kennt, und ermöglichte zwei schöne Wettfahrten. Rückblickend muss man sagen, dass es besser gewesen wäre, noch eine dritte zu fahren, denn am zweiten Regattatag herrschte Flaute – keine Wettfahrt! Also wurde beschlossen, den freien Tag zu streichen und stattdessen am Dienstag in der Früh auf den Südwind zu setzen. Gesagt, getan – aber leider blieb auch der Südwind aus. Nach einem Ausflug auf das Zwölferhorn waren alle um 14 Uhr wieder im Segelclub und konnten am Nachmittag mit Mühe eine abgekürzte Wettfahrt segeln. An den beiden folgenden Wettfahrttagen wurden drei weitere Wettfahrten gesegelt, sodass insgesamt immerhin sechs von ausgeschrieben acht Wettfahrten geschafft wurden.

Das Ergebnis unter Berücksichtigung von zwei Streichern war denkbar knapp: Auf dem ersten Platz landete mit fünf Punkten Wolfgang Köhnik vom NRV und somit Gewinner der Robbe & Berking WINNER TROPHY für den punktbesten klassischen Holzdrachen – gemeldet mit GER 549, gesegelt aber mit GER 1018. Das ist ein Holzdrachen in Leistenbauweise, den man bis vor Kurzem als graulackierte DIRNDLWIND GER 69 auf internationaler Drachen-Bühne kannte. Auf dem zweiten Platz folgte mit sieben Punkten Rob



Am ersten Tag der International Dragon Classics blies der Brunnwind, für den der Wolfgangsee bekannt ist, und ermöglichte zwei schöne Wettfahrten.





# EHREN- PREIS

FÜR DEN MR. DRAGON CLASS RULES GÜNTER O. AHLERS

Schrift // Gregor Berz  
Bild // Simon Berz, Olli Mose



Von links nach rechts: Dr. Gregor Berz, Günter O. Ahlers, Gérard Blanc, Dr. Dirk Pramann

**W**omit kann man jemandem eine Freude machen, der sich wie kein anderer seit Jahrzehnten um die Kontinuität der Klassenregeln und deren Einhaltung verdient gemacht hat und den zu ehren wirklich überfällig ist, jetzt, da er die 80-Jahre-Schallmauer durchbrochen hat?

Die Idee „Halbmodell“ kam von Günter selbst, geäußert mehr im Spaß gegenüber Tim Pearson, dem Sekretär der International Dragon Association, für die er Jahrzehnte lang als Chefvermesser nicht wegzudenken war. Das haben wir uns nicht zweimal sagen lassen – doch es durfte natürlich kein gewöhnliches Halbmodell aus einem vollen Rohling sein, sondern wir wollten uns für Günter einen Traum erfüllen: Ein „Classic Dragon“ in traditioneller Bauweise, innen hohl und aus richtigen Planken aufgebaut. Von Buarle Glas bekamen wir den Tipp, wer so etwas kann: Ralf Birgel in Kamen hat genügend Leidenschaft, um sich einen Sommer lang mit diesem Projekt zu beschäftigen. Es blieb auch nicht aus, dass Ralf Birgel als Hansa-Jollen-Segler Günter, der seine eigene Hansa-Jolle gepflegt hat wie seinen Augapfel, persönlich kennt. Auch wenn Birgel natürlich ein stolzes Sümmchen für das Einzelstück kalkulierte, sind sicher ungezählte weitere Stunden in diese Arbeit geflossen.

Eine weitere Besonderheit des Modells ist, dass es als generischer Pedersen & Thuesen erkennbar ist. Damit wollen wir Günter speziell für seine Klarstellung danken: „Wenn jemals echte Drachen gebaut wurden, dann sind es die Yachten von Pedersen & Thuesen.“ Die charakteristische Zierlinie, die typische schlanke Kajüte, sogar



das Kielschwein aus Eiche und die Planken mit paralleler Maserung aus Mahagoni hat Birgel liebevoll nachempfunden.

Das stolze Sümmchen war dann der IDA doch ein bisschen zu üppig, doch das Deutsche Drachengeschwader hatte auch noch eine Ehrung für Günter offen. So ließ sich schnell koordinieren: Wenn das DDG die Hälfte übernimmt, übernimmt die IDA die zweite Hälfte. Und wenn die IDA die Hälfte übernimmt, übernimmt das DDG die zweite Hälfte. So kommt es, dass das Halbmodell aus zwei zweiten Hälften finanziert wurde.

Nach der Übergabe beim IDA Annual General Meeting in Starnberg am 16. November 2025 gestand uns Günter, dass er Tränen in den Augen hatte, als er das Modell gesehen hat. Er bedankte sich mit den Worten: „Das Modell ist dem Modellbauer richtig gut gelungen und ein kleines Meisterwerk!“ 🏆

# PAUL & SHARK TROPHY

Schrift // Sina Wolf  
Bild // Yacht Club Sanremo

VORMITTAGS FLAUTE, NACHMITTAGS  
WIND – TYPISCH SANREMO.



**S**tephan Link, Frank Butzmann und Ingo Borkowski segeln bei der Paul&Shark Trophy in Sanremo im März 2024 aufs Podium! Mit 8-8-3-9-(11)-6-7 muss sich Link nur den für den Yacht Club Sanremo startenden 470er Olympiasieger von Atlanta (1996) Yevgeni Braslavets und den für den Yachtclub Cannes startenden Anatoly Loginov geschlagen geben. Nach insgesamt 7 wunderschönen Wettfahrten bei traumhaften Frühlingsbedingungen und den reviertypischen thermischen Winden wird das Bayerisch/Berliner Team an der italienischen Riveraküste Dritter.

Zweitbester Deutscher wurde Dracheneinsteiger Alexander Kudlich mit Robert Stanjek und Markus Koy an der Vorschot auf Platz 6 gefolgt von Wiedereinsteiger Christopher Opielock mit Michael Grad und Alexei Murashkin auf 14 sowie Christian Einfeld, der erstmals mit Sohn Caspar und Peter Liebner segelte, auf Platz 15. UHU Crew und einzige Steuerfrau im Feld Magda Gründt segelte mit Ben Loken, Mewes Wieduwild und Annika Oeverdieck auf 25 vor Olaf Stermel, der mit Mario Wagner und erstmals Nikolaj Chadubski segelte, auf Rang 27. Roman Schmitt vom Münchner Yachtclub komplettierte das deutsche Teilnehmerfeld und erreichte auf seiner WHITE PRINCESS zusammen mit Julian Schaarschmidt und Totti Brandos den 28. Platz.

Typisch für das Revier in dieser Jahreszeit segelten die 33 Teilnehmer vormittags noch bei Flaute raus, sodass mit Einsetzen der Brise bald gestartet wurde und bis auf einen Tag jeweils eine Wettfahrt auf den Parcours gebracht wurde. Die ausgefallene Wettfahrt wurde mit zwei Tageswettfahrten nachgeholt, sodass sich die Teilnehmer am Ende über tatsächlich sieben gewertete Wettfahrten freuen konnten. 🏆

# MARBLEHEAD TROPHY 20 20-24

DIE FORTSETZUNG DIESER EINZIGARTIGEN  
REISE DURCH EUROPA.

Schrift // Gregor Berz  
Bild // Ivo Ferreira, sailing pics, Max  
Ranchi, George Leonchuk, Elena Razina, JL  
Chais, Simon Berz



**F**ünf Jahre ist es jetzt her, dass wir sie recherchiert und aufgeschrieben haben, die Geschichte dieser sagenumwobenen Marblehead Trophy. Die berühmte silberne Salatschüssel. Übersät mit Gravuren aus damals 90, inzwischen 95 Jahren. Immer maximal spannende Segelei, in den ersten Jahren mit 30er-Schärenkreuzern und seit 1952 in der Drachensklasse. Der Gewinner organisiert und verteidigt, streng nach Stiftungsurkunde. Wer mehr über die Geschichte wissen will: Wir wollten ursprünglich einen Artikel im Dragon Journal 2020 machen und mussten zu einem Sonderdruck auslagern, weil der Text so umfangreich wurde. Es hat sich gelohnt – das Büchlein erfreut sich heute noch großer Beliebtheit. Hier ist die Fortsetzung:

Nachdem Dimitri Samokhin 2019 in St. Petersburg gewonnen hatte, konnte er den Austragungsort für 2020 wählen. Die Wahl fiel bemerkenswerterweise nicht auf seine Heimat St. Petersburg, sondern er bat Pedro Andrade, mit ihm die Marblehead Trophy in Vilamoura zu organisieren. So kam es, dass im Herbst 2020 die Marblehead Trophy als Vorregatta zum vierten europäischen Grade-1-Grand-Prix mit anschließendem Final in Vilamoura, Andrades Heimatrevier, ausgetragen wurde. Und Pedro Andrade gewann dann auch, gegen starke Gegner wie Dimitri Samokhin, Andy Beadsworth, Bernardo Freitas und Stefan Link, um nur die zu nennen, die Andrade gefährlich wurden. Die Marblehead Trophy blieb also zuerst einmal in Vilamoura, worüber sowohl die Veranstalter als auch die Teilnehmer spontan große Begeisterung kundtaten. Es fühlte sich so an, als würde eine lange Ära der Marblehead Trophy in Vilamoura beginnen.

Doch schon im Herbst 2021 sollte es anders kommen. Niemand geringerer als Jens Christensen, Direktor von North Sails und in den Jahren 2009 und 2016 bereits zwei Mal Gewinner der Marblehead Trophy, kam mit Kim Andersen, Anders Bagger und seinem brandneuen V6.1 Peticrows, um zum Sieg zu segeln. Obwohl sich diesmal Pedro Andrade und Pieter Heerema einen fantastischen Kampf lieferten, konnten sie beide, wie auch all die anderen Top-Teams, nicht mit der Geschwindigkeit und dem Können von Christensen und seinem Team mithalten. Sie strichen aus der Serie 1,1,3,1,1 einen Dritten – eine erstaunliche Leistung!

Jens Christensen bringt bereits das dritte Mal die Marblehead Trophy mit Stolz in seinen Heimatclub KDY (Royal Danish Yacht Club) in Hellerup, nördlich von Kopenhagen. Diesmal in einer nicht

nur soliden, sondern auch schmucken Holzkiste, die Andrade noch zum Zweck des risikofreien Transports für die große Schüssel angefertigt hatte.

Im Sommer 2022 in Skovshoved bei Kopenhagen wurde es dann wieder richtig spannend. Klaus Diederichs, der vier Wochen später in Kühlingsborn zum zweiten Mal Weltmeister werden sollte, führte nach zwei Wettfahrten mit drei Punkten. Beim Start des dritten Rennens übersah Diederichs ausgerechnet Jens Christensen und rampte ihn Breitseite am Heck. Diederichs bereinigte zwar, konnte sich aber in der hohen Leistungsdichte des Feldes aus 18 Topteams nicht mehr vom letzten Platz nach vorn segeln, während Christensen seinen zweiten Tagessieg einfuhr.

Nach vier Wettfahrten war es Christensen, der nur drei Punkte auf dem Konto hatte – nach drei Tagesiegen und mit einem Streicher gerechnet – während Diederichs schon sechs Punkte zählte. Die fünfte und letzte Wettfahrt aber beendete Diederichs mit einem zweiten und Christensen nur mit einem sechsten Platz. Das war knapp, denn es war nur ein Punkt zu viel für Christensen, sodass der für den venezianischen CdV (Compagnia della Vela) – einem der renommiertesten Yachtclubs Italiens – startende Klaus Diederichs die Marblehead Trophy nach 1966 zum ersten Mal wieder in einen italienischen Yachtclub holt.

Die Nachricht, dass die Marblehead Trophy 2023 in Venedig stattfinden würde, verbreitete sich wie ein Lauffeuer und schon nach wenigen Tagen wurde darum gerangelt, wer für welchen Club starten wird – denn nach Stiftungsurkunde treten Segelclubs gegeneinander an und jeder Club darf nur von einem Team vertreten werden. Mit dem Drachen segeln vor Venedig, das wurde von vielen Drachenseglern als Once-in-a-Lifetime-Event begriffen. Am Ende fand man in allen Clubs eine Lösung bzw. jeder Segler fand einen Club, für den er antreten konnte und auch das Meldekontingent des Compagnia della Vela wurde am Ende erweitert, sodass alle 33 interessierten Teams antreten konnten zu diesem einmaligen Erlebnis. Allein schon im mittelalterlichen Militärfahnen Arsenal mitten in Venedig an der Muring zu liegen mit den Drachen war die Reise wert.





2020

2021

2022



2023

2024

Seglerisch – draußen vor dem Lido – war es dann „mein bestes Segeln seit vielen Jahren“, sagte niemand anderer als Jens Christensen, der in Venedig die Marblehead Trophy zum vierten Mal gewann. Damit ist Christensen alleiniger Dritter der ewigen Siegerliste. Hinter Tommy Müller, der fünfmal und Vinci Hösch, der siebenmal die Trophy gewann – als Steuermann; bei allen Siegen von Tommy Müller war Vincent „Mr. Marblehead“ Hösch als Crew mit an Bord!

Zurück zu Venedig 2023: Dass „wir nun nächstes Jahr wieder in Kopenhagen segeln müssen“, dafür fühlte sich witzelnd Klaus Diederichs „verantwortlich“, der nach sechs von sieben Rennen noch um einen Punkt geführt hatte, sich im letzten Rennen aber Christensen geschlagen geben musste. Wie so oft war die Marblehead Trophy spannend bis zum Schluss. Jens Christensen kokettierte daraufhin damit, dass er vielleicht vor Grönland segeln ließe – was sich natürlich als Bluff erwies: Die Marblehead Trophy 2024 fand in Sønderborg statt, gelegen auf der dänischen Seite der äußeren Flensburger Förde.

In Sønderborg war im Sommer 2024 dann richtig Wind und eine Welle, wie sie bei Ostwind auf der Ostsee richtig unangenehm werden kann.

Es war Jens Christensen selbst, den in der ersten Wettfahrt der Großbaum am Kopf erwischte, sodass er den Rest seiner eigenen Verteidigungs-Serie ausgefallen ist. Am besten kam Dirk Oldenburg mit den Bedingungen zurecht, der nach eigenen Angaben noch nie zuvor eine namhafte Regatta gewonnen habe. Allerdings hatte er mit dem Polen Dominik Zycki und dem Südafrikaner Ian Ainslie zwei Top-Profis an Bord, mit denen er sich von anderen Top-Teams wie dem Schweden Jan Secher, dem Briten Grant Gordon, dem amtierenden Weltmeister Wolf Waschkuhn oder dem Dritten der Weltrangliste Michael Zankel doch deutlich absetzen konnte. Oldenburg hatte am Ende drei von sechs Rennen gewonnen und neun Punkte Vorsprung auf den Zweiten – so deutlich ist das Ergebnis selten bei einer Marblehead Trophy.

Dirk Oldenburg startet für die SNST (Societe Nautique de St. Tropez), wo für den 14. bis 16. November 2025 die nächste Ausgabe der Marblehead Trophy angekündigt ist – eine Woche nach den Grade-1-Grand-Prix inklusive Finals in Cannes. Man darf sehr gespannt sein, wer sich dann die silberne Salatschüssel unter den Nagel reißt. 🏆



„Fall ab, Dalben voraus!“ Mal ein ganz anderes Rennen, die Show-Regatta direkt vor dem Markusplatz am letzten Tag der Marblehead Trophy in Venedig.

### IN 95 JAHREN DURCH EUROPA – DIE MARBLEHEAD TROPHY

– Drachen bis 2019  
– Drachen 2020-2025



Dargestellt sind die Reviere, in denen die Marblehead Trophy gesegelt wurde. Nicht alle Bewegungen sind als Pfeil dargestellt, für genauere Details siehe Booklet von 2019.

## Der Vorstand & die Flottenkapitäne

Commodore  
Dr. Dirk Pramann  
Flotte Nord  
commodore@dracheklasse.de

Vize-Commodore  
Oliver Mose  
Flotte Nord  
vizecommodore@dracheklasse.de

Schatzmeister  
Christian Zinkler  
Flotte Rheinland  
schatzmeister@dracheklasse.de

Kommunikationsvorstand  
Dr. Dirk Pramann  
Flotte Nord  
kommunikation@dracheklasse.de

Regattamanager  
Jan Woortman  
Flotte Nord  
regattamanager@dracheklasse.de

Adresse der Geschäftsstelle  
Deutsches Drachengeschwader e. V.  
Gesine (Sina) Wolf  
Laibnerstraße 13, 86919 Utting  
office@dracheklasse.de

Online-Redaktion  
Gesine Wolf  
redaktion@dracheklasse.de

Ehrencommodore  
Norbert Geißler

Regionalvorstand Nord  
Ralf Döbler  
Flotte Nord  
nord@dracheklasse.de

Regionalvorstand Süd  
Dr. Ingo Ehrlicher  
Flotte Starnberger See/Tegernsee  
sued@dracheklasse.de

Flottenkapitän Ammersee  
Florian Oeser  
ammersee@dracheklasse.de

Flottenkapitän Berlin  
Hans-Christian „Hannes“ Schwiager  
berlin@dracheklasse.de

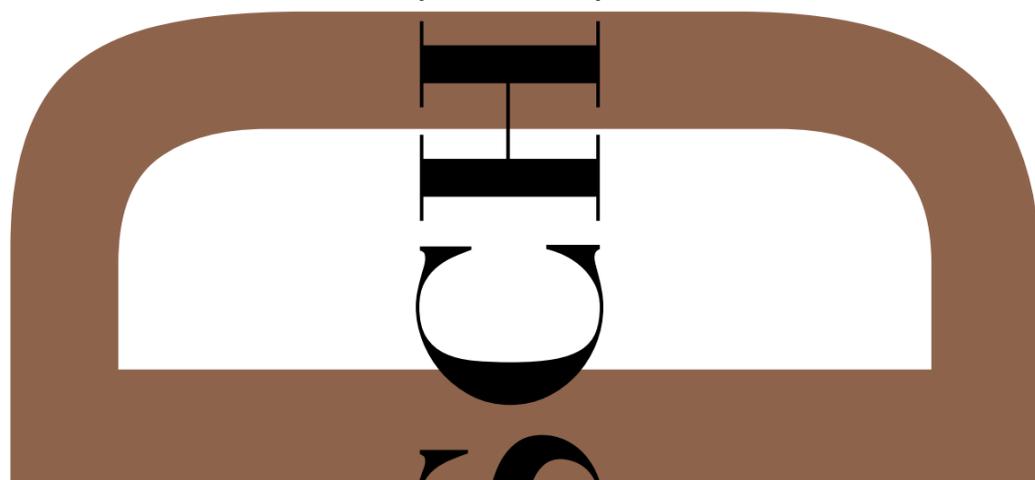
Flottenkapitän Bodensee  
Hans-Dieter Lang  
bodensee@dracheklasse.de

Flottenkapitän Chiemsee  
Lorenz Fischer  
chiemsee@dracheklasse.de

Flottenkapitän Nord  
Caspar Dohse  
flottenord@dracheklasse.de

Flottenkapitän Rheinland  
Arnold Dees  
rheinland@dracheklasse.de

Flottenkapitän Starnberger See/Tegernsee  
Tobias Aschenbrenner  
starnbergersee@dracheklasse.de



# DIRK PRAMANN TRIMMBO OW

DIRK PRAMANN

## Liebe Drachenfreunde, liebe Segelsportbegeisterte,

wir starten frisch in die neue Saison und in Euren Händen haltet Ihr die neuste Ausgabe unseres wunderschönen Dragon Journals, das einmal mehr die Einzigartigkeit unserer Drachensklasse repräsentiert: nicht nur mit seinen Inhalten, sondern auch mit seiner Gestaltung, seiner Haptik, seinem Design ist das Journal wieder ein Spiegel unserer Klasse, wie es treffenden kaum sein könnte.

Die Segelsaison 2024 war ein echtes Fest für alle Liebhaber der Drachen. Mit 58 Booten bei der Internationalen Deutschen Meisterschaft am Chiemsee dürfen wir uns über die teilnehmerstärkste Veranstaltung aller DSV-Klassen im Jahr 2024 freuen. Besonders hervorzuheben ist dabei nicht nur die stattliche Anzahl an teilnehmenden Booten, sondern auch die Leistung von Nicola Friesen, die als Vizemeisterin quasi den inoffiziellen deutschen Meistertitel errang, während der Meistertitel in diesem Jahr ins benachbarte Ausland ging - an unsere österreichischen Freunde um Christoph Skolaut. Im weiteren auch die Leistung von Jan Woortman, der (wieder einmal) auf den dritten Platz segelte. Diese IDM im CYC hat auf dem Silbertablett präsentiert, wie stark und lebendig unsere Klasse ist, wie hoch das Niveau ist und wie eng und spannend die Kämpfe auf der Bahn und um die Tonnen sind.

Ein nächstes ganz großes Highlight war der Grand Prix während der Travemünder Woche im Juli. Die Resonanz der Teilnehmer war überwältigend – „Der beste Grand Prix seit langem!“ und „Wow, was für Segeltage!“ sind nur einige der begeisterten Rückmeldungen. Spannende Wettfahrten und ein Kopf-an-Kopf-Rennen bis zur letzten Minute zeigten, dass der

Wettbewerb in unseren Reihen intensiver nicht sein könnte. Peter Gilmour, Matchrace-Weltmeister und America's Cup-Veteran, sprach von der enormen Dichte der Konkurrenz und der Besonderheit der Drachensklasse. Ein weiterer Beweis dafür, dass wir in der Drachensklasse auf einem hohen Niveau segeln, das nicht nur fordert, sondern auch ehrt.

Und 2025 sieht es aus, als geht es noch spannender weiter: 55 Regatten stehen im Ranglistenkalender für insgesamt sage und schreibe 570 Mitglieder. International startet das Jahr nach dem Grand Prix in Portugal mit der Weltmeisterschaft ebenda – ein Höhepunkt zwar nicht national, aber doch für jeden Drachensegler. Im Sommer erwarten uns die IDM in Niendorf in der Lübecker Bucht sowie die Holz-Drachen-World Cup, bei der wir zusammen mit den majestätischen 12mR Yachten bei Robe& Berking zu Gast sein werden.

Alle zusammen versprechen mehr als spannende Wettkämpfe und unvergessliche Erlebnisse für alle Teilnehmer.

Persönlich freue ich mich sehr, dass ich Ende 2024 beim HDW Cup nach langer Pause wieder im Regattazirkus unterwegs sein konnte. Die Vorfreude auf 2025 könnte daher nicht größer sein, und ich freue mich darauf, viele von euch wieder auf dem Wasser zu treffen.

Es ist diese Leidenschaft und das Engagement, die uns verbindet und die Drachensklasse zu einer der lebendigsten Klassen im deutschen Segelsport macht.

In diesem Sinne wünsche ich Ihnen nun viel Spaß bei der Lektüre und einen wundervollen Start in die Saison.

# FLOTTE AMMERSEE

Schrift // Gregor Berz  
Bild // HSC, Familie Ernicke



Der Saisonauftakt am Ammersee war Arbeitsegeln bei gefühlt null Grad: Die ersten beiden Drachenregatten an aufeinanderfolgenden Wochenenden schon im April auszutragen, das hat sich im Augsburger Seglerclub ASC schon seit Jahren sehr bewährt. Scharren doch nicht nur die Drachensegler der Ammersee-Flotte mit den Hufen nach der Winterpause endlich wieder regattieren zu können. Doch der Wetterbericht sagte für den Frühlingspreis am 20./21. April einen Kälteeinbruch mit Frost in den Nächten, Niederschlag, der auch tagsüber in Schnee übergehen kann, und Wind bis über 20 Knoten an. So gingen 19 Drachen – darunter sieben Gäste – bei diesen winterlichen Bedingungen an den Start, wobei der Wettergott zum Thema Niederschlag

ein echtes Einsehen hatte: Wenn man von der bitteren Kälte einmal absah – aktive Wärmepads an den Nieren sind zusätzlich zu vielen Schichten Skiunterwäsche ein echter Tipp – dann hatten wir am Samstag geniales, trockenes Drachenwetter mit von drei auf fünf Beaufort stetig zunehmendem Nordwestwind, den Wettfahrtsleiter Michael Erhard in gewohnt routinierter Manier in vier perfekte Wettfahrten am Samstag und eine weitere bei ähnlichen Bedingungen am Sonntagvormittag umsetzen konnte.

Die gut geheizte Drachenbar in der ehemaligen ASC-Clubwerft war ein kurzweiliger Ort zum Auftauen nach dem langen Segel-Samstag und der Schweinebraten vom Metzger Gall aus Schondorf

ein kulinarischer Höhepunkt – der Aufenthalt im ASC ist immer eine Reise wert. Das Gesamtergebnis sah Vinci Hösch (CYC) mit Peter Liebner und Pia Dörr vor Beny Gäch (ASC) mit Florian Abele und Christiane Serini, die es Vinci schwer machten, das Feld zu dominieren. Magdalena Gründt (VSAW) mit Stefan Gründt, Ben Löken und Wieduwild Mewes konnte einen Ersten und einen Zweiten am Samstag ersiegeln und wurden Dritte im Gesamtergebnis des Frühlingspreises.

Schon eine Woche später war die Flottenmeisterschaft auch im ASC mit wieder 19 Drachen am Start und diesmal waren es vier Wettfahrten, die gesegelt werden konnten. Es reisten andere Gäste an, die aufs Podium kamen: Familie Fabian,



Beim Humpen im ASC siegreiche Teams Fröschl, Glas und Einfeldt.



Feurige Drachenparty im ASC.

Herbert und Ursula Eisenlohr (MYC) gewannen vor Christopher Opielok (YCBW) mit Michael Grad und niemand Geringerem als Marcus Koy an Bord. Die bereits erwähnte Magdalena Gründt (VSAW) wurde mit ihrem Team Fünfte in der Flottenmeisterschaft, was vier Platzierungen hinter Familie Eisenlohr liegt. Da diese beim Frühlingspreis Siebte wurden, also dort vier Platzierungen hinter Team Gründt, und beide Veranstaltungen die gleiche Anzahl Teilnehmer und mit dem Faktor  $m = 4$  auch die gleiche ideelle Anzahl an Wettfahrten für die Ranglistenwertung hatten, kommen beide in der Revier-Saison-Auswertung auf exakt dieselbe Punktzahl.

Die Sommerwettfahrten im Herrschinger Segelclub HSC, wie immer am ersten Juli-Wochenende, sahen nur zwei Wettfahrten bei lieblichen Sommerwinden, die der regelmäßig aus Düsseldorf anreisende Dirk Neukirchen (DYC) mit Thomas Mayer und dem aus Herrsching stammenden Michael Lipp für sich entschied. Zweiter wurde Rainer Nothhelfer (DTYC) mit seiner Frau Kerstin und Sophie Schweyer, der mit seinem Classic Dragon GER 671 viel unterwegs ist und jedes Jahr besser segelt. So kam er vor den mit Abstand erfolgreichsten Classic Dragon des Ammersees der letzten Jahre, Christian Schäfers GER 347 mit Stammcrew Florian und Maxi Hofbauer, die auch bei der Flottenmeisterschaft schon bestes Team vom Ammersee wurden.

Der Humpen im ASC schließlich lockte wieder die meisten Gäste an den See – 15 von 32 Teilnehmer waren von Auswärts – und bot vier

tolle Wettfahrten bei realen spätsommerlichen bis frühherbstlichen Bedingungen. Der begehrte Silberhumpen war nach bald 60 Jahren übersät mit Gravuren und bot einfach beim besten Willen keinen Platz mehr für neue Gewinner, sodass man im ASC zusammenlegte und beim selben Silberschmied wie vor 60 Jahren eine zweite Ausgabe des gleichen Silberhumpens anfertigen ließ, den Humpen2.0. Nicht zum ersten Mal gewann der treue Gast Peter Fröschl (MYC) mit Malte Knief und Peters Tochter Sabrina Knief und darf sich nun als Erster in den Humpen 2.0 gravieren. Auf Platz zwei kam Matthias Glas (YCP) mit Sohn Moritz und Benedikt Binder und auf Platz drei der in letzter Zeit immer mal wieder an den Ammersee kommende Christian Einfeldt (NRV) mit Sohn Caspar und Peter Liebner. Erst auf Platz sieben kam der erste Ammerseer Benedikt Gäch (ASC) mit Florian Abele und Christiane Serini, die also den Hanns-Cotta-Gedächtnispreis nicht zum ersten Mal gewannen. Direkt dahinter jener Christian Schäfer (ASC) mit seiner Stammcrew, die damit die Revier-Saison-Auswertung in den Kategorien beste Yacht und beste Crew für sich vorentscheiden konnten.

Zum Saisonabschluss bot das Drachenfinale im Akademischen Segelverein in München, d.h. eigentlich in Herrsching, noch mal fünf schöne Herbstwettfahrten, bei denen die Ammersee-Flotte meist nahezu unter sich segelt, was die Veranstaltung zu einem fortwährenden Geheimtipp macht. Der Herrschinger Christian Belgardt (HSC) mit Vater „die Legende“ Manfred und Friederike „Fritzi“ Geppert gewannen zwar das

Drachenfinale vor den Familien Wolfgang, Anke und Florian Steuerer (ASC) und Jan, Carlos und Leo Wenzel (HSC), kamen damit aber in der Revier-Saison-Auswertung nur knapp an Christian Schäfer heran. Dem genügte ein Sechster Platz im Drachenfinale, um beste Yacht 2024 am Ammersee zu werden. Dafür gibt es inzwischen nach 2018, 2020, 2022 und 2023 schon die fünfte Plakette auf dem Halbmodell von seinem Pedersen & Thuesen CIRRUS GER 347, das für seinen Gewinn der Revier-Saison-Auswertung angefertigt worden war.

Den Jan Schröder Palstek für den besten Vorschoter 2024 am Ammersee gewinnt nur deshalb Christian Schäfers Crew Florian Hofbauer allein, weil Maxi Hofbauer sich im Drachenfinale von Hannah Hofbauer vertreten ließ – sonst wären die beiden Vorschoter der Stammcrew natürlich punktgleich gewesen.

Den Best-Guest-Pokal des erfolgreichen Auswärtigen 2024 am Ammersee gewinnt schließlich Fabian Eisenlohr vom Starnberger See, der zwar punktgleich war mit Magdalena Gründt aus Berlin, aber wegen der besseren Platzierung dann doch die Revier-Saison-Auswertung am Ende gewinnt.

Im Jahr 2025 geht es wieder wie gewohnt Ende April im ASC mit zwei aufeinanderfolgenden Wochenenden los, gefolgt von Sommerwettfahrten Anfang Juli im HSC und im September dann dieses Jahr das Drachenfinale im ASViM vor dem Humpen im ASC, der 2025 als Süddeutsche Meisterschaft ausgetragen wird – wir freuen uns schon auf die feurige Drachenparty im ASC.

# FLOTTE RHEINLAND

Schrift // Arnold Dees  
Bild // Arnold Dees, Dr. Dirk Pramann,  
Finn Gerstel, Luca Huben, Jutta Fink



GER 972 und GER 912 bei der Norddeutschen Meisterschaft in Niendorf.

Die Drachenflotte Rheinland blickt auf ein verrücktes Jahr 2024 zurück. Verrückt, weil die Lust auf Regattasegeln bei so vielen Teams wie selten zuvor entbrannt ist. Aber dieser Elan allzu oft aus Windmangel nicht belohnt wurde. Obwohl es doch ein richtig schöner Sommer war, muss Rasmus zuweilen vor weißen Segeln Angst gehabt haben.

Den Auftakt machten die Frühjahrsregatten Mitte April mit zwölf Meldungen. Hier gewann Uwe Lätzsch (NRV GER 1096) vor Ben van Cauwenbergh (YCRE BEL 80). Bestes

Flottenmitglied war Christian Zinkler (GER 975) als Dritter. Fünf schöne Läufe konnten bei drei bis vier Beaufort gesegelt werden.

Anfang Mai waren dann bei der Mailüftchenregatta schon 14 Teams dabei. Hier gewann Ben van Cauwenbergh vor unseren Flottenmitgliedern Hans-Walter Fink (GER 972) und Gerd Müller van Issem (GER 422). Auch hier kamen fünf gute Regatten bei eher mäßigem Wind zustande. An der Flottenmeisterschaft Mitte September nahmen elf Boote teil. Am Samstag kamen drei spannende Rennen zustande, dafür war am

Sonntag keinerlei Wind mehr. Gewonnen hat und Flottenmeister ist Gerd Müller van Issem (GER 422) vor Christian Zinkler (GER 975) und Hans R. Behr (GER 1001). Alle vom Yachtclub Ruhrland Essen.

Dann der Höhepunkt: die NRW-Landesmeisterschaft für Drachen, Ende September. Was haben wir „getrommelt“. Schließlich haben 24 (!) Drachen gemeldet. Davon fünf Boote aus NED und zwei Boote aus BEL. Der Yachtclub Ruhrland hat sich herausgeputzt und die Stimmung war bestens. Aber am Samstag kam kein Wind auf. Alles

Warten war zwecklos. Und auch der Sonntag blieb vollkommen ohne Wind. So mussten die auswärtigen Boote tatsächlich, ohne jegliches Ergebnis, wieder verpackt werden. Zumindest kam am Samstag, aufgrund des herrlichen Sommerwetters, die Idee auf, einfach als Korso rauszufahren. Dabei sah man dann Drachen, die im Dreierpack vertäut waren – dabei sollen wohl auch gewisse Bordgetränke ausgetauscht worden sein!?

Schließlich gab es noch die letzten Pötte Anfang Oktober mit zehn Meldungen. Leider kamen auch hier nur drei Wettfahrten zustande, weil am Samstag wieder kein segelbarer Wind aufkam. Es gewann Ben van Cauwenbergh vor unseren Flottenmitgliedern Uli Kapteina (GER 1086) und Pia Matscheroth GER 1199). Allen Aktiven und natürlich auch den Crews sei hier für ihr Engagement, die Lust auf den Wettkampf sowie für den guten Zusammenhalt in der Flotte gedankt.

Auch über den Baldeneysee hinaus waren die Rheinländer unterwegs. So war Dirk Neukirchen (GER 1171 – DDG-Rangliste Platz sieben!) im In- und Ausland sehr aktiv und erfolgreich. Fünf Boote der Rheinlandflotte

waren bei der IDM am Chiemsee dabei (Dirk Neukirchen sechster Platz!). Christian Zinkler hat den YCRE bei der Marblehead Trophy vertreten. Götz Leinkühler (GER 1239) war stark im Süden unterwegs. Ebenso Günther Kröber (GER 996) und Axel Engstfeld (GER 1005).

Ein Höhepunkt war aber auch die neu ins Leben gerufene „Three Nations Trophy“ (TNT). Hier sollen, zur Stärkung der Regattafelder, Teams aus NED, BEL und GER zusammenfinden. Die Distanzen vom Rheinland nach Belgien und die Niederlande sind so kurz, dass dieser Austausch sinnvoll ist – und im Jahr 2024 bereits auch gelebt wurde. In jedem Land waren zwei Regatten für die Wertung zur TNT ausgeschrieben. In die Erfolgswertung kam nur das Boot, das zumindest je in einem der Länder dabei war. So hatten tatsächlich 56 Drachen Berührung mit diesem Format. Jedoch nur zehn Mannschaften erfüllten die Bedingung, in den drei Ländern gesegelt zu haben. Letztlich gewann der Niederländer Jan Bakker NED 438 (den sicher viele kennen) mit nur einem Punkt Vorsprung vor Ben van Cauwenbergh (BEL 80). Insgesamt Siebter wurde Arnold Dees (GER 912), Hans-Walter Fink

(GER 972) wurde Neunter und Jürgen Kühn (GER 1039) Zehnter (alle YCRE). Das Segeln auf fremden Revieren, aber auch die daraus entstandenen Freundschaften haben den Aufwand in jeder Form gerechtfertigt.

Die Termine für 2025 sind im DDG-Kalender veröffentlicht und wir erwarten in diesem Jahr eine deutliche Zunahme der Beteiligung. Auch Teams außerhalb der Flotte Rheinland sind ausdrücklich eingeladen.

Dann soll die Zahl der DDG-Mitglieder 2025 mal wieder erhöht werden. Dazu werden die Drachen segelnden Freunde der Rheinlandflotte zum Eintritt in die Klassenvereinigung animiert. Mit der höchstmöglichen Motivation freuen wir uns auf den Saisonbeginn und viele sportliche und gesellige Ereignisse.

Anmerkung: Ben van Cauwenbergh (BEL 80) – sicher bestens bekannt – ist Chef der Belgischen Drachen-Klassenvereinigung. Aber unter anderem auch Mitglied im Yachtclub Ruhrland Essen, wo auch sein Boot liegt. Die Drachenflotte Rheinland und Ben pflegen eine enge Freundschaft.



Drachentalk mit Damen beim Sommerfest.



Ausfahrt statt Wettfahrt, NRW-Landesmeisterschaft ohne Wind und Ergebnis.



Das wäre Ihr Preis gewesen. Neuer Wanderpreis wegen Windmangel nicht vergeben.



Warten auf Wind bei der NRW-Landesmeisterschaft.



„Three Nations Trophy“



Rheinländer auf dem Weg zum Start bei der Dutch Open in Enkhuizen.

# FLOTTE BODENSEE

Schrift // Hans-Dieter Lang  
Bild // Peter Nietsch



Anlässlich des 95. Geburtstages des Drachens veranstaltete die Flotte Bodensee zusammen mit der Schweizer Drachenflotte die Internationale Bodensee Drachen-Tournee 2024.

Bei dieser Tournee stand das Segeln und das Zusammentreffen alter und neuer Drachensegler im Vordergrund. Unser Ziel war es, den Drachen gebührend zu feiern, und wir freuten uns, auch Classic-Drachen jeglichen Baujahres begrüßen zu dürfen.

Der sportliche Wettbewerb bestand aus vier ausgeschriebenen Regatten und einer Gesamt-Tourneewertung. Jedes Boot, das an mindestens drei Regatten teilnahm, hat die Chance auf den Sonderpreis, bestehend aus einem neuen Drachenspinacker.

Die Kosten wurden zu 50Prozent vom Hersteller EUROSAILS s.a. subventioniert und die verbleibende Summe übernahmen die Schweizer Drachenklasse und die Flotte Bodensee.

Teilgenommen haben insgesamt 18 Boote. Den dritten Platz belegte SPOSA DI VENTO mit Joachim Gensle und Crew, gefolgt von NORMA von Garlef Baum mit Team und siegreich beendete die Serie MUFFL von Hans-Dieter Lang mit Pia Dörr und Heiko Wollmann.

Die Siegerehrung der Teilnehmer sowie die Verlosung des Sonderpreises fand im Rahmen des traditionellen Drachensadvents der Flotte Bodensee statt. Die Teilnahme war überwältigend.

Am Nikolausabend feierten wir gebührend im historischen Zunfkeller des Hotel Ochsens in Überlingen den Drachengeburtstag.

Nun zu den einzelnen Regatten. Der Saisonauftakt (27.-28. April) erfolgte in Überlingen bei der Pokalregatta. Wie immer hat der Bodensee Yachtclub Überlingen eine professionelle Veranstaltung an Land und auf dem Wasser organisiert. Das Wochenende war traumhaft, weil wir eigentlich mit harten Wetterbedingungen gerechnet hatten, aber es nun warm und trocken war. Gleichzeitig gab's trotzdem genug Wind, um einige faire Wettfahrten durchzuführen! Das Team von Hans-Dieter Lang vom Yachtclub Immenstaad sicherte sich den ersten Platz.



**M66RS**  
The blue water sailing yacht

West Yachting

**West Yachting GmbH & Co KG** Vertragshändler für Hanse, Dehler, Moody und Pointer Yachten & Deutschlandvertretung für Mylius-Yachts

Raiffeisenstr. 9-10 - 40764 Langenfeld - Telefon +49 2173 89330-29  
info@westyachting.de - www.westyachting.de



Die Plätze zwei und drei konnten sich die Mannschaften um Andreas Hermann (BYCÜ) bzw. Garlef Baum vom Schweizer Thunersee sichern. Bemerkenswert ist dabei, dass das Schiff des Überlingers Andreas Hermann zugleich das älteste Schiff war, das bereits 68 Jahre alt ist!

Eichhornregatta Staad: Die 40. Internationale Eichhornregatta wurde vom 4. bis 5. Mai 2024 ausgetragen. In der Drachenklasse belegte Hans-Dieter Lang vom Yachtclub Immenstaad den ersten Platz. Norbert Stadler vom St. Gallischer Yachtclub Rorschach erreichte den zweiten Platz, gefolgt von Walter Zürcher vom Thunersee Yachtclub auf dem dritten Platz. Die herzliche und familiäre Atmosphäre im SVS ist immer eine große Freude. Hervorheben möchte ich, dass der Club in Eigenregie die hervorragende Bewirtung meistert.

Bodenseewoche 2024: Die Internationale Bodenseewoche fand bei sommerlichen Bedingungen vom 24. bis 26. Mai 2024 statt. Diese prestigeträchtige Veranstaltung zog zahlreiche Teilnehmer und Zuschauer an. Nach 5 Wettfahrten siegte das Team von Hans-Dieter Lang, knapp vor ONYX von Andreas Hermann (BYCÜ) und Urs Ruppli aus Thun.

Ich möchte meinen Dank an die Organisatoren der Serie richten, insbesondere an den Seglerverein Staad mit Tanja Waldmann, Olof Pietzko und Stefan Bleich mit Doreen, welche sich um die geschmackvollen und liebevollen Preise kümmerten. Zudem wurde von Stefan und Doreen für die Serie extra ein Logo entworfen.

Herzlich bedanken möchte ich mich für die finanzielle Unterstützung der

Drachengeschwader-Mitglieder Karin und Hartmut Kiesling. Mit ihrer Unterstützung wurden die Erinnerungspreise möglich.

Und mein Dank gilt auch Garlef Baum aus der Schweiz, denn er war maßgeblich beteiligt, die Serie als eine internationale Drei-Länder-Veranstaltung zu planen, und er organisierte den Spinnacker. Hierzu mein Dank für die großzügige Unterstützung von EUROPSAILS.

#### AUSBLICK AUF 2025

Im laufenden Jahr planen wir erneut die Fortsetzung einer Serienwertung. Die Eichhornregatta in Konstanz-Staad mit RF 1.3 ist unser Schwerpunkt. Wir bieten wie immer eine Schleppverbindung nach Überlingen und ggf. nach Konstanz (Bodenseewoche), sodass Einwassern nur einmal nötig ist. Wir freuen uns auf ein weiteres erfolgreiches Jahr 2025!

## Drachen-Persenninge



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

# FLOTTE BERLIN

Schrift // Magdalena Gründt  
Bild // Elena Razina



## DER NACHWUCHS LEBT – JUNGE CREW SEGELT INTERNATIONAL

Eine aufregende Woche in Sanremo, Italien geht zu Ende. Wechselhafte Winde und viel Sonnenschein prägten die Regattatage. Hier ein kleiner Bericht von dem jungen Team um Magdalena Gründt, bestehend aus Mewes Wieduwild, Annika Oeverdieck und Ben Löken:

„Nachdem wir das Boot erfolgreich von Palma de Mallorca nach Sanremo gefahren haben, konnte die Paul & Shark Trophy für uns losgehen. Wir fuhren schon zwei Tage vor Regattabeginn nach Sanremo, um noch wichtige Trainingsstunden nutzen zu können und uns als Team in dem Revier einspielen zu können. Leider machte am Dienstag

den 19.03. der Wind nicht mit, sodass sich intensiv um den Bootsbau gekümmert werden konnte.

Am Mittwochnachmittag baute sich eine Seabreeze auf, was viele Teams nutzen, um noch mal rauszufahren und das Revier kennenzulernen. So konnten auch wir für gute drei Stunden auf dem Wasser Manöver trainieren [Annika musste noch Spi fahren lernen] und uns mit den Besonderheiten des Reviers auseinandersetzen.

Am Donnerstag war geplanter erster Start um 12:00 Uhr. Auch wenn am Morgen der Wind noch etwas auf sich warten ließ, konnte nach nur einer halben Stunde Startverschiebung das erste Rennen um 12:30 Uhr angeschlossen werden. An

den Start gingen 33 Boote, die ein sehr internationales und anspruchsvolles Feld bilden. Im ersten Rennen konnten wir einen hervorragenden Start hinlegen, welcher uns auf der ersten Kreuz gut positionierte, sodass wir das Rennen mit einem guten 14. Platz beenden konnten. Im zweiten Rennen sind wir erneut sehr gut beim Start angekommen, sodass wir auf der ersten Kreuz in den Top 5 lagen. Doch nach einem flauen Raumkurs und einer schlechten zweiten Kreuz konnten wir das Rennen nur als 22. beenden.

Am zweiten Tag versuchte die Wettfahrtleitung nach eineinhalb Stunden Startverschiebung zu starten, was sich durch starke Dreher als schwierig herausstellte. Nach einem nicht hervorragenden

Start konnten wir uns noch auf einen 17. Platz kämpfen. Das zweite Rennen des Tages war leider von vielen starken Drehern, sehr viel Sonne und abnehmender Konzentration geprägt. Besonders beim Start machte es uns ein starker Linksdreher sehr schwer, sodass das gesamte Feld die Startlinie auf Steuerboard überquerte. Das restliche Rennen verlief leider genauso chaotisch, wir konnten nicht so richtig Fuß fassen und beendeten dieses dann nur mit „Ach und Krach“ auf dem 30. Platz.

Am dritten Tag konnten sogar drei Rennen gefahren werden. Sehr viel Sonne machte das dritte Rennen nicht zur leichtesten Aufgabe. Mit

einem halben Sonnenstich quälten wir uns recht erfolgreich durch das letzte Rennen und konnten die Regatta mit einem 14. Platz genauso beenden, wie wir sie begonnen hatten.

Der Sonntag startete mit einer generalisierten Aufbruchsstimmung. Am Boot angekommen, war der Steg schon halb leer. Bei der sehr schlechten Windprognose beschlossen auch wir nach langer Wartezeit, uns in eine strategisch günstige Position zum Kran zu bewegen. Als sich um 13:00 Uhr immer noch keine segelbaren Bedingungen zeigten, zog die Wettfahrtleitung AP über A. Durch unsere perfekte Planung konnten wir wenigstens im Kran-Race eine

perfekte Figur hinlegen und das Boot stand nicht mal zwei Minuten nach AP auf dem Trailer.

Abschließend können wir sagen, wir hatten eine wundervolle Zeit in Sanremo. Auch wenn wir mit dem Blick auf die Ergebnisliste nicht ganz zufrieden waren, haben wir uns als Team in dieser ersten Belastungsprobe gut eingefunden und es wird in dieser Konstellation sicher nicht die letzte Regatta gewesen sein.

Wir bedanken uns ganz herzlich bei dem Yacht Club Sanremo für eine reibungslose Organisation und die leckere Pasta ;)



# FLOTTE STARNBERGER- & TEGERNSEE

Schrift // Jan-Henning Krumme  
Bild // DTYC 24



## GROSSES FELD BEIM PFINGSTPREIS 2024

Starnberger See, Deutscher Touring Yachtclub in Tutzing, 18. und 19. Mai 2024: Mit 38 gemeldeten Schiffen und einem hochkarätigen Feld war der diesjährige Pfingstpreis bei Traumwetter und gutem Wind am Samstag ein voller Erfolg: Nach drei Wettfahrten bei acht bis zwölf Knoten SW-Wind gab es beim anschließenden Stegbier, gespendet von der DTYC-Drachenflotte, und beim Abendessen mit Buffet und Fotoshow viel zu besprechen.

Am Sonntag wurde traditionell mit dem von Dr. Helmut Schmidt gespendeten Weißwurst-Frühstück gestartet. Leider schlief der morgendliche

Südwind schnell ein und es konnte aufgrund von zu schwachen und wechselhaften Windverhältnissen keine Wettfahrt mehr gestartet werden. Das tat der guten Stimmung aber keinen Abbruch und die Siegerehrung mit Freibier und Grillsemmeln am Nachmittag bildete den gelungenen Abschluss eines spannenden Pfingstpreis-Wochenendes.

Mit Dr. Ingo Ehrlicher vom BYC sowie Peter Wicklmayr und Michael Schattan vom MRSV gingen drei verschiedene Sieger aus den drei Rennen hervor. Am Ende fuhr aber Markus Glas vom DTYC mit seinem Team Philipp Ocker und

Christopher Sachs vom MYC mit hoher Kontinuität (4-2-2) den Gesamtsieg ein. Dr. Helmut Schmidt aus dem DTYC und sein Team segelte ebenfalls sehr konstant auf den zweiten Platz (3-9-5). Michael Schattan mit seiner Crew belegte Platz drei (2-17-1). Der von Christian Hemmerich neu gestiftete Preis für den besten Holzdrachen ging an Gesamtsieger Markus Glas.

Jedes Schiff bekam eine Pulle Sherry mit auf den Weg für die lange Saison. Vielen Dank an Sponsor Jochen Twiehaus von Twiehaus Architekten und Ingenieure.



Markus „Buarle“ Glas mit Philipp Ocker und Christopher Sachs bei der Siegerehrung im DTYC



## Bootsanhänger von **KUFER**



- dem Boot angepaßt
- Doppelrahmen
- mit Schwingungsdämpfern
- seitliche Kieflührung
- 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

# FLOTTE CHIEMSEE

Schrift // Lorenz Fischer  
Bild // Richard Prandl



Im Frühjahr unseres IDM-Jahres ging es wie gewohnt am Chiemsee mit dem Beatrice Pokal los. Bei schönem Wetter und einem beständigen Ostwind mit drei Windstärken machten Wettfahrtsleiter Anderl Bodler und die 13 an den Start gegangenen Schiffe das Beste aus den vorhandenen Bedingungen. Nach der dritten Wettfahrt wurde Vincent Hoesch mit seiner Mannschaft Peter Liebner und Bastian Henning mit drei ersten Plätzen Erster, gefolgt von der Bodenseemannschaft Lang, Dörr, Greiner auf dem zweiten

Platz und Braun, Ernike, Braun vom Münchner Yachtclub auf dem dritten Platz.

Ab Freitagnachmittag ging es dann nahtlos mit dem Silberdrachen weiter. Das Feld wurde auf 17 Starter aufgefüllt und es ging wieder raus auf die Startbahn. Samstagvormittag konnte man sich etwas ausruhen – der Wind lies bis Mittag auf sich warten, schaute kurz für zwei Wettfahrten vorbei und entließ die Segler dann in Richtung Stegbier in den Hafen. Ein ähnliches Bild bot sich dann auch am Sonntagvormittag

– kein durchgehender Wind. Aber, man kennt es, kurz vor Ende der Startbereitschaft kam noch mal ein Lüftchen. So konnten wir der Serie noch eine schöne Wettfahrt mit Wind aus Ost hinzufügen.

Letztlich belegte das österreichische Schiff vom Attersee Michael, Heinrich und Clemens Pretscher den dritten Platz hinter Dirk Neukirch, Michi Lipp und Thomas Mayer vom DYC auf dem zweiten Platz und Lokallегende Vincent Hoesch mit Peter Liebner und Florian Abele auf dem ersten Platz.

Traum-IDM am Chiemsee! Bei anfangs gruseligen Wetterbedingungen mit Regen und gefühlten sieben Grad bis später Sonne satt regattierten vor Prien am Chiemsee stolze 58 Drachen um die Deutsche Meisterschaft 2024. Das Feld war groß wie lange nicht mehr. Und es war, gemessen an der Zahl der Segler, so Ulf Daenecke vom DSV, das größte aller deutschen Meisterschaften 2024. Typisch Drachen war die Meldeliste gespickt mit renommierten Namen der nationalen und internationalen Segelszene – entsprechend eng und spannend ging es zu auf dem Parcours, jeder Fehler führte zu Platzverlusten und entsprechend vielen Punkten auf dem Konto. Ein Ausrutscher brachte schnell mal über 30 Punkte.

Schon nach dem ersten Tag mit drei gesegelten Wettfahrten kristallisierte sich eine „Dauerwettkampf“ um die Top sechs heraus, zu eng das Feld mit Steuerleuten wie Vinci Hoesch, Nicola Friesen, Christoph Skolaut, Stephan Link, Ingo Ehrlicher oder Jan Woortman und Teamnamen wie Olympic-Silbermedailist und Drachen-Profi Georg Leonschuk oder Lars Hendriksen oder Michi Lipp, oder Olympia-Trainer Malte Philipp oder Markus Koy oder ex-Sophie-Racing Segler Martin Westerdahl oder oder oder.

Der erste Tag startet ziemlich frisch und bewölkt, brachte aber drei Wettfahrten mit Bedingungen zwischen sechs und zehn Knoten aus West. Das ein oder andere Team musste auf der Bahn feststellen, dass knapp 60 Drachen eine gewisse Dynamik und Enge mit sich bringen – Kampfgeist und Wettkampfgene pulsierten von Boot zu Boot und mit ein oder zwei Kringeln war die Mitte des Feldes sicher. Kurz: Regattaspirit vom Feinsten.

Die drei Siege von Tag 1 gingen an Michi Schattan mit Marion Rommel und Tobias Spänle, an die Deutschen Meister von 2023 Philipp Ocker,

Florian Großer und Oliver Davies sowie an Nicola Friesen mit Michi Lipp und Martin Westerdahl. Tagessieger wurden die späteren Gewinner das österreichische Team Christoph Skolaut, Martin Lutz und Wolfgang Riha.

Tag 2 brachte vor allem Regen, Regen und nochmals Regen, viele kalte Hände und Füße draußen beim Warten. Bis Wettfahrtsleiter Kai Schreiber ein Einsehen hatte und die Flotte gen Hafen schleppen ließ. Zu schön wäre es gewesen, am zweiten Tag schon die vier obligatorischen IDM-Wettfahrten im Kasten zu haben. Umso mehr gab es danach Drachensegelfeeling pur in der Bootshalle rund um die vom Augsburg Segel Club ausgeliehen „Drachen Bar“.



Die Vorhersagen für Samstag, den dritten Tag der IDM waren mehr als mau und kaum einer glaubte an Wind. Doch erstens kam es anders, zweitens als man denkt: Drei wunderschöne Wettfahrten bei nach wie vor frostigen Temperaturen, brachten eine gültige IDM und den von vielen dringend benötigten Streicher. Tagessieger auch hier wieder das österreichische Team AUT 204, das an diesem Tag einen Laufers-ten einfuhr, genauso wie Ingo Ehrlicher mit Malte Philipp und Tommi Auracher sowie Tobi Aschenbrenner mit Max Haist und Benedikt

Binder. Bemerkenswert bei allen drei Laufers-ten: jedes Team gewann jeweils mit einem ansehnlichen Vorsprung.

## ÜBERRASCHUNG AM VIERTEN WETTKAMPFTAG: SONNE, WIND & PACKENDE SHOWDOWNS AUF DEM WASSER

Der Sonntag schließlich brachte sich mit einem fast schon kitschig goldenen Sonnenaufgang über dem dampfenden Chiemsee vor der malerischen Bergkulisse ins Rennen. Selbst der Wind spielte mit. Als die meisten eigentlich schon mit einem abrupten Regattaende gerechnet hatten, setzte sich ein Ostwind durch, der schöner kaum sein konnte. Wie ein Geschenk des Himmels powernten die Drachen bei neun Knoten aus Ost über die Bahn. Kalt war's trotzdem, aber das interessierte angesichts der Spannung um die Plätze zwei bis sechs keinen mehr. Vorn hatten sich Christoph Skolaut, Martin Lutz und Wolfgang Riha mit zwölf Punkten abgesetzt, gefolgt von einem Verfolgerfeld von mindestens sechs Booten, zwischen denen jeder Platz zählt: Stefan Link lag mit Frank Butzmann und Ingo Borkowski auf zwei (31), gefolgt von Dirk Neukirchen mit Lars Hendriksen und George Leonschuk (34), Vinci Hoesch, Peter Liebner und Harald Pessel (35), Nicola Friesen, Michi Lipp und Martin Westerdahl (37) und auf Platz sechs am weitesten von den Podiumsplätzen abgeschlagen Jan Woortman mit Markus Koy und Caspar Dohse.

Genau der aber legte zwei Laufers-ten hin. Nun kam es also auf die anderen an. Nicola Friesen blieb mit zwei und drei dominant gut vorn dabei, sodass dem Team GER 1207 der Vizetitel nicht mehr zu entreißen war. Weil es Vinci Hoesch und Stefan Link nicht mehr schafften, unter die Top vier zu fahren, gelang Woortman mit den zwei Siegen der Coup von sechs auf drei. Und dem Chiemsee Yacht Club eine IDM, die man ohne Zweifel „outstanding“ nennen kann.

Nächstes Jahr geht's Anfang Juli in Niendorf um den Titel. Mal schauen, wer sich dann in die Reihe der Titelträger einreihen wird.

# FLOTTE NORD

Schrift // Caspar Dohse  
Bild // Peter Köhl



Die Saison 2024 begann mit der Mitgliederversammlung der Flotte Nord und dem anschließenden Season-Opening im voll besetzten NRV. Dieser mittlerweile traditionelle Auftakt markiert nicht nur den Beginn der neuen Saison, sondern bietet auch die Gelegenheit, die Erfolge der vergangenen Saison zu feiern. In diesem Jahr wurden Nicola „Schnuppi“ Friesen für ihren Vizeweltmeistertitel im Classic Dragon, Jan Woortman, Caspar Dohse und Markus Koy für ihren zweiten Vizemeistertitel auf der IDM in Folge sowie Tobias Brinkmann, Michael Koch und Markus Koy für den Titel des Norddeutschen Meisters geehrt. Der große Wanderpreis

des Hamburger Senats für die Alster-Gesamtserie ging in der Saison 2023 an Philip Dohse und seine Crew, die von Volker Kramer stellvertretend traditionell mit Gin Tonic gefüllt wurden. Zudem wurde Ralf Döbler mit seiner Crew als beste Mannschaft, die an allen Alsterregatten teilgenommen hat, geehrt.

Der Start in die Segelsaison im Norden präsentierte sich mit herrlichem Sonnenschein und neun bis 15 Knoten Wind beim Teddy-Körting-Preis. In spannenden Wettkämpfen lieferten sich die Teams um Maxi Dohse, Thommy Dehler, Klaas Simon, Matti Plessmann sowie Jan

Woortman, Caspar Dohse und Sönke Bruhns ein packendes Duell um den Gesamtsieg, den sich letztlich das Team von Maxi Dohse sicherte.

Die Frühjahrsverbandsregatta war mit 31 Meldungen und Gästen aus Dänemark, Berlin und Lübeck hervorragend besucht. In drei stürmischen Tagen segelten Hannes Holländer, Luis Enking und Julius Plass souverän und sicherten sich mit elf Punkten Vorsprung den Sieg.

Der erste Mai zeigte sich in diesem Jahr von seiner besten Seite und bot traumhafte Bedingungen für die Damenregatta. Vorjahressiegerin Mio

Eckhardt, unterstützt von ihren Eltern Anette und Peter sowie Ferdinand Ziegelmayr, siegte erneut mit drei ersten Plätzen und trug sich zum zweiten Mal in die Liste des Rolf-Mulka-Gedächtnis-Preises ein. Parallel dazu segelten neun Classic-Drachen um den Bajazzo-Preis im Holzdrachen, den das Team der AMIGO von Jan Maiwaldt mit drei zweiten Plätzen für sich entschied.

Der reguläre Bajazzo-Preis auf der Alster brachte eine Überraschung: Obwohl das Podium nach vier Wettfahrten identisch mit dem Vorjahr war – Maximilian Dohse und Team vor Vater Philip Dohse mit Nicola an Bord und Bruder Caspar Dohse als Vorschoter von Jan Woortman auf Platz drei – ging der Bajazzo-Preis, dank einer sehr speziellen Stiftungsurkunde, in diesem Jahr an Jan Woortman für die meisten Wettfahrtsiege.

Die Norddeutsche Meisterschaft im Niendorfer Yachtclub und der Lübecker Bucht zeigte sich ebenfalls von ihrer besten Seite, auch wenn nur 16 Teams am Start waren – ein Meldeergebnis, das nicht zufriedenstellend war. Acht Wettfahrten bei durchgehendem Sonnenschein und unterschiedlichen Windbedingungen führten zu einem spannenden Finale, das Jan Woortman, Caspar Dohse und Markus Koy punktgleich, aber mit vier gewonnenen Wettfahrten vor Nicola Friesen sowie Tanja und Bernhard Jacobsohn mit Jan Scharffetter als Norddeutsche Meister krönte.

Im Jahr 2024 waren auch die Classic-Drachen sehr aktiv. Der Julius-Gahde-Gedächtnis-Preis wurde mit neun Teilnehmern auf der Alster ausgesegelt, wobei Niklas Ganssaue als Sieger hervorging. Bei den Hamburg Summer Classics, die vom Hamburger Segelclub als Yardstick-Wertung ausgetragen wurden, konnten die Classic-Drachen die Plätze eins und drei belegen. Herzlichen Glückwunsch an Marc Hess und Jan-Christoph Maiwaldt!

Die Drachenklasse war wieder bei der Travemünder Woche vertreten, in diesem Jahr nicht zur IDM, sondern zum German Dragon Grand Prix. Wie bereits bei der Norddeutschen Meisterschaft zeigte sich die Lübecker Bucht von ihrer besten Seite. Die Segelprofis waren begeistert und resümierten den Wettbewerb mit Aussagen wie „Der beste Grand Prix seit Langem“, „Wow, was für Segeltage“ und „ein herrlicher Wettbewerb bis zum Schluss“. Das beste deutsche Team belegte den vierten Platz: Christoph Töpfer, Michael Koch und Markus Koy.

Im September fand die erste Herbstverbandsregatta statt, die ebenfalls hervorragende Bedingungen bot. Die Plätze eins bis vier lagen nur drei Punkte auseinander: Ferdi Ziegelmayr mit Anette und Peter Eckhardt gewann knapp vor Jan Woortman, Caspar Dohse, Lars Pfeiffer und Dirk Rose, Clemens und Michael Haidinger.

Bei der zweiten Herbstverbandsregatta wurde ein neues Format getestet, das zwei Tage Qualifikation und einen finalen Tag in Gold-, Silber- und gegebenenfalls Bronzefleet umfasste. Leider spielte der Wind am Finaltag nicht mit, was jedoch der ausgelassenen Stimmung beim Barbecueabend und den Tagessiegerehrungen keinen Abbruch tat. Die klaren Sieger in der Goldfleet waren Benni Morgen, Tim Tröber und Nicolas Räddecke, gefolgt von Jan Woortman, Caspar Dohse, Sönke Bruhns sowie Philip und Nicola Dohse mit Simon Kosog. In der Silberfleet gewann Peter Köhncke mit Hinnerk Müller und Michael Schmeichl.

Zum Abschluss der Herbst-Verbandsregatten wurden auch die Wanderpreise vergeben: Der Gesamtsieger des „Macky-Pokals“ aus den Frühjahrs- und Herbstregatten war Maxi Dohse zusammen mit Thomas Dehler, Klaas Simon und Matti Plessmann. Der „Janette-Preis“ für den besten Erstplatzierten aus allen Wettfahrten ging an Philipp und Nicola Dohse mit Simon Kosog.

Der Erhard-Brinckman-Gedächtnispreis verlässt erstmals seit Jahren Hamburg, denn Tillmann Krackhardt nahm mit Sohn Florian und Eike Tjark Martens den Pokal mit nach Kiel. Bei sonigen drei Wettfahrten sicherten sie sich mit den Plätzen eins, zwei und zwei den Gesamtsieg vor Benni Morgen, Johannes und Sophie Berg sowie Dirk Rose, Michael Haidinger und Jens Niemann.

**FRITZ  
SEGEL**

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

Manufactured with pride in Europe/Germany!

[www.fritz-segel.com](http://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

www.dmk-muc.de

Zeitgleich fand am Chiemsee die IDM statt, zu der einige Drachen aus dem Norden angereist waren. Für Nicola Friesen, Michael Lipp, Martin Westerdahl sowie Jan Woortman, Caspar Dohse und Markus Koy lohnte sich die Reise besonders, da sie mit der Silber- bzw. Bronzemedaille in den Norden zurückkehrten. Nachdem der Titel im Vorjahr an den Starnberger See ging, konnten sich die Nordlichter im Süden etwas revanchieren, auch wenn der Titel nach Österreich ging. Die besten deutschen Segler auf dem Chiemsee kamen aus dem Norden, mit Ausnahme von Michi Lipp.

Der Abschluss der norddeutschen Segelsaison fand wie gewohnt mit dem Quickstep-Preis statt, zu dem die Flotte Nord junge Steuerleute bis zu einem Alter

von 35 Jahren einlädt, um den Drachen kennenzulernen. Die Nachwuchssteuerleute meisterten die teilweise starken Windbedingungen hervorragend. Thomas Dehler, zusammen mit Caspar und Maxi Dohse, sicherte sich mit drei Siegen in drei Rennen den klaren Sieg. Die beste Steuerfrau war Inga-Marie Hofmann, die den vierten Platz belegte.

Highlight der Saison im Norden war der German Dragon Grand Prix vor Travemünde. Die Travemünder Woche hat sich zum zweiten Mal als hervorragender Veranstaltungsort für Meisterschaften und internationale Regatten bewährt, und die Drachensklasse konnte ihre Relevanz im One-Design auf großer Bühne unter Beweis stellen. Berichte zu den einzelnen Veranstaltungen sind auf

der Webseite des Drachengeschwaders veröffentlicht. Besonders hervorzuheben ist die Ranglistenbesetzung der Flotte Nord: Vier der Top-Ten-Steuerleute stammen aus der Flotte Nord, darunter Christoph Toepfer auf Platz eins, Jan Woortman auf Platz zwei, Nicola Friesen auf Platz vier und Michael Zankel auf Platz fünf. Auch im Bereich der Vorschoter ist die Flotte Nord stark vertreten, mit Caspar Dohse auf Platz eins und Malte Philipp auf Platz sechs in den Top Ten.

Die kommende Saison beginnt 2025 mit dem Saison-Opening im NRV und die Flotte Nord freut sich bereits auf die IDM im Niendorfer Yachtclub. Ich wünsche euch allen viel Erfolg auf dem Wasser!



# Wir verwalten Ihr Vermögen wie unser eigenes

## Individuelle Vermögensverwaltung

Maßgeschneiderte Portfolios und eine persönliche Betreuung ab einer Anlagesumme von 500.000 €.

➤ [www.dje.de/vv](http://www.dje.de/vv)

## Online-Vermögensverwaltung

Direktinvestments in Aktien und Anleihen ab einer Anlagesumme von 10.000 €.

➤ [www.solidvest.de](http://www.solidvest.de)



### Ihr Ansprechpartner

Christian Janas - [christian.janas@dje.de](mailto:christian.janas@dje.de)

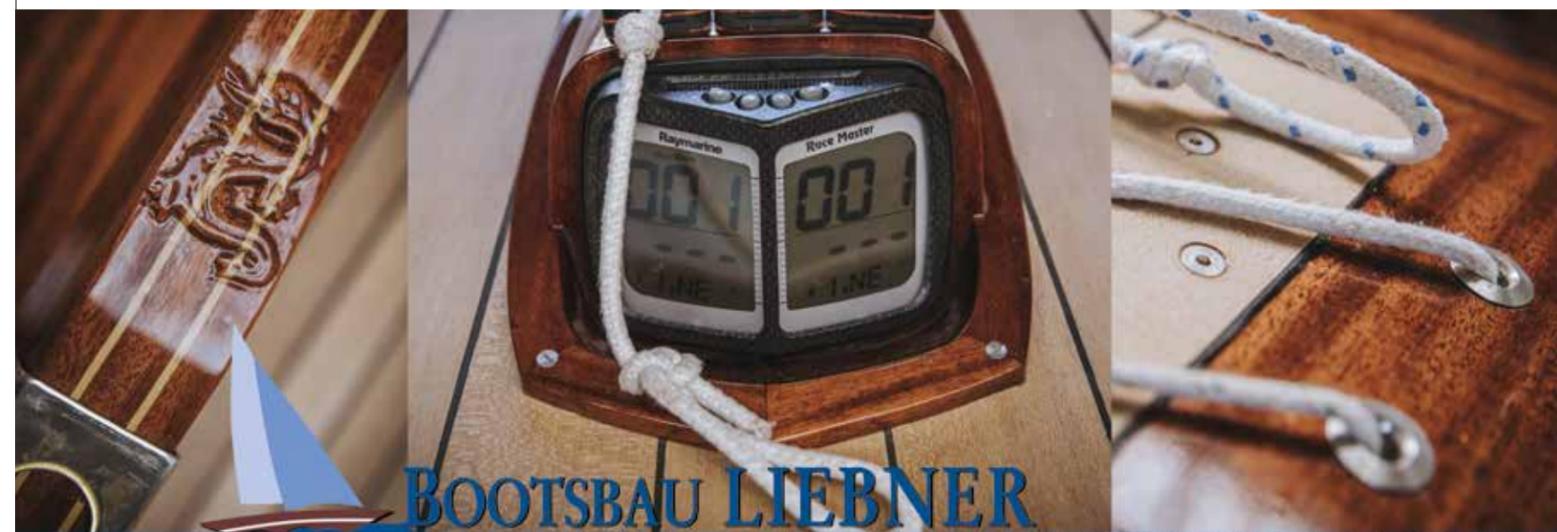
Werbemitteilung – Alle veröffentlichten Angaben dienen ausschließlich Ihrer Information.

# RANGLISTEN DEUTSCHLAND 2024

## SKIPPER

POS	NAME	VEREIN	M-NR.	FLOTTE	RG-PUNKTE	PROZENT
1	Toepfer, Christoph	NRV	72427	Nord	144,444	91,55 %
1	Woortman, Jan	NRV	51682	Nord	142,682	90,43 %
3	Hoesch, Vincent	CYC	40426	Chiemsee	141,986	89,99 %
4	Friesen, Nicola	NRV	71970	Nord	140,230	88,88 %
5	Zankel, Michael	NRV	51706	Nord	139,670	88,52 %
6	Link, Stephan	BYC	70899	Starnberger See / Tegernsee	138,825	87,99 %
7	Neukirchen, Dirk	YCRE / NYC	72168	Rheinland	134,382	85,17 %
8	Fröschl, Peter	MYC	70921	Starnberger See / Tegernsee	127,838	81,02 %
9	Schattan, Michael	MRSV	70935	Starnberger See / Tegernsee	127,027	80,51 %
10	Ehrlicher, Ingo	BYC, YCP	71726	Starnberger See / Tegernsee	127,018	80,50 %
11	Ocker, Philipp	MYC	70964	Starnberger See / Tegernsee	126,564	80,22 %
12	Holländer, Hannes	NRV	72044	Nord	125,847	79,76 %
13	Lang, Hans Dieter	YCI	30323	Bodensee	122,681	77,76 %
14	Glas, Markus W.	YCP	70723	Starnberger See / Tegernsee	122,609	77,71 %
15	Sternel, Olaf	HSC	51566	Nord	122,039	77,35 %
15	Glas, Matthias	YCP	70866	Starnberger See / Tegernsee	120,678	76,49 %
15	Dohse, Philip	NRV / LYC	50630	Nord	120,204	76,19 %
18	Jacobsohn, Tanja	LYC / PYC	50652	Nord	118,056	74,82 %
19	Gäch, Benedikt	ASC	71880	Ammersee	116,296	73,71 %
20	Dohse, Maximilian	NRV	72053	Nord	115,307	73,08 %
21	Einfeldt, Christian	NRV	51695	Nord	114,352	72,48 %
22	Jacob, Florian	JSC	21223	Berlin	113,774	72,11 %
23	Morgen, Benjamin	NRV	51710	Nord	113,122	71,70 %
24	Hub, Benjamin	NRV	72176	Nord	112,803	71,50 %
25	Schmidt, Helmut	DTYC	70814	Starnberger See / Tegernsee	112,482	71,29 %
26	Aschenbrenner, Tobias	BYC	72038	Starnberger See / Tegernsee	111,957	70,96 %
27	Liebl, Micki	MYC	72124	Starnberger See / Tegernsee	110,940	70,31 %
28	Bittner, Martin	DTYC	71861	Starnberger See / Tegernsee	110,271	69,89 %
29	Eisenlohr, Fabian	MYC	72167	Starnberger See / Tegernsee	107,159	67,92 %
30	Glück, Oliver	BYC	71806	Starnberger See / Tegernsee	107,155	67,92 %
31	Rose, Dirk	NRV	50632	Nord	105,511	66,87 %
32	Imbeck, Torsten	NRV	50613	Nord	102,096	64,71 %
33	Oehme, Felix	NRV	72100	Nord	102,024	64,66 %
34	Krackhardt, Tillmann	BYCÜ	31318	Bodensee	101,852	64,55 %
35	Feußner, Peter	BYC	71833	Starnberger See / Tegernsee	100,568	63,74 %
36	Schaefer, Christian	ASC	10180	Ammersee	99,474	63,05 %
37	Gründt, Magdalena	VSaW	72147	Berlin	99,298	62,94 %
38	Gast, Dieter	NRV	72029	Nord	99,184	62,86 %
39	Braun, Hannes E.	MYC	70711	Starnberger See / Tegernsee	98,301	62,30 %
40	Lätzsch, Uwe	NRV	50659	Nord	97,500	61,80 %
41	Belgardt, Christian	SVBb	10190	Ammersee	94,866	60,13 %
42	Bauer, Florian	ASC	10174	Ammersee	94,281	59,76 %
43	Schulz, Axel	VSaW	72062	Berlin	93,972	59,56 %
44	Zinkler, Christian	YCRE	61628	Rheinland	91,534	58,01 %
45	Hoffmann, Jan	BYC	70810	Starnberger See / Tegernsee	91,465	57,97 %
46	Schwieger, Hans-Christian	VSaW	21252	Berlin	89,847	56,95 %
47	Fink, Hans-Walter	YCRE	71973	Rheinland	89,841	56,94 %
48	Wicklmayr, Peter	MRSV	61617	Starnberger See / Tegernsee	88,008	55,78 %
49	Opielok, Christopher	YCBW	72450	Starnberger See / Tegernsee	87,710	55,59 %
50	Hohmann, Jörg	MYC	71767	Starnberger See / Tegernsee	87,692	55,58 %
51	Toepfer, Clemens	NRV	51601	Nord	87,646	55,55 %
52	Bruhns, Arnt	NRV	51635	Nord	87,500	55,46 %
53	Stamm, Gerhard	VSaW	71907	Berlin	87,339	55,36 %
54	Doebler, Ralf Vincent	NRV	51636	Nord	87,293	55,33 %
55	Heeschen, Dominik	MSC	72597	Nord	87,130	55,22 %
56	Müller-van Issem, Gerd	YCRE	61610	Rheinland	86,720	54,96 %
57	Matscheroth, Pia	ETUF	72060	Rheinland	85,524	54,21 %
58	Scherer, Thomas	BYC	71940	Starnberger See / Tegernsee	82,619	52,36 %
59	Leimkühler, Götz	YCRE	72135	Rheinland	80,040	50,73 %
60	Steuerer, Wolfgang	ASC	72535	Ammersee	79,637	50,47 %
60	Perret, Mathias K.F.	BYC	71720	Starnberger See / Tegernsee	77,525	49,14 %
62	Masek, Mirko	NRV	72091	Nord	77,050	48,83 %
63	Kröber, Günther	SCR	61621	Rheinland	76,213	48,30 %
64	Dichtl, Johannes	ASC	72132	Ammersee	75,457	47,82 %
65	Zachariassen, Gerd	NRV	50594	Nord	75,046	47,56 %
66	Ihrenberger, Anna	CYC	72121	Chiemsee	74,564	47,26 %
67	Blöhm, Frank Henric	NRV	51652	Nord	71,643	45,41 %
68	Schneider, Wolfgang	ASC	72141	Ammersee	69,531	44,07 %
69	Heistracher, Richard	WVF	71898	Chiemsee	68,856	43,64 %
70	Oeser, Florian	ASC	10208	Ammersee	68,831	43,62 %
71	Grohmann, Jürgen	MRSV	71836	Starnberger See / Tegernsee	65,810	41,71 %
72	Gensle, Joachim	SVS	72179	Bodensee	65,016	41,21 %
73	Köhle, Sebastian	BYC	72138	Starnberger See / Tegernsee	64,815	41,08 %
74	Pöhl, Hans	DTYC	70839	Starnberger See / Tegernsee	64,560	40,92 %
75	Wenzel, Jan	HSC	71873	Ammersee	64,336	40,78 %
76	Linde, Matthias von	MRSV/MYC	71755	Starnberger See / Tegernsee	62,193	39,42 %

POS	NAME	VEREIN	M-NR.	FLOTTE	RG-PUNKTE	PROZENT
77	Auhagen, Nils	EYC	72129	Rheinland	60,587	38,40 %
78	Nothhelfer, Rainer	DTYC	70958	Starnberger See / Tegernsee	59,780	37,89 %
79	Berggren, Göran	BYC	71869	Starnberger See / Tegernsee	59,288	37,58 %
80	Braune, Thomas	PYC	72099	Berlin	57,143	36,22 %
81	Grabmaier, Sebastian	BYC	71895	Starnberger See / Tegernsee	55,879	35,42 %
82	Rihm, Rainer	TSV	70726	Berlin	55,714	35,31 %
83	Kruse, Volker	NRV	51658	Nord	54,671	34,65 %
84	Gröppler, Jan	LYC	72155	Nord	54,246	34,38 %
85	Fischer, Lorenz	VSaC, CYC	71963	Chiemsee	53,736	34,06 %
86	Dees, Arnold	YCRE	90038	Rheinland	53,611	33,98 %
87	Behrens, Walther	NRV	50576	Nord	49,041	31,08 %
88	Poitiers, André	NRV	51563	Nord	49,034	31,08 %
89	Köhncke, Peter	BYC	72066	Nord	47,751	30,26 %
90	Höhl, Jens	DTYC	70946	Starnberger See / Tegernsee	44,352	28,11 %
91	Appelmann, Nicol	DTYC	72119	Starnberger See / Tegernsee	42,192	26,74 %
92	Schröder, Hans	ASViM	71954	Ammersee	42,148	26,71 %
93	Girr, Peter	HSC	10188	Ammersee	39,326	24,92 %
94	Engstfeld, Axel	CKA	61622	Rheinland	38,602	24,47 %
95	Hanke, Peter	BYC	70728	Starnberger See / Tegernsee	38,394	24,33 %
96	Schmitt, Roman	MYC	72181	Starnberger See / Tegernsee	38,312	24,28 %
97	Schneider, Ulrich	VSaW	21222	Berlin	32,063	20,32 %
98	Hückstädt, Lars	PSV 1908	72579	Nord	31,667	20,07 %
99	Schwade, Stefan	NRV	51569	Nord	31,481	19,95 %
100	Eckert, Alexander	YCN	71822	Starnberger See / Tegernsee	27,963	17,72 %
101	Schmid, Walter	CYC	72070	Chiemsee	27,183	17,23 %
102	Wilde, Axel	SKEH	61638	Rheinland	27,111	17,18 %
103	Ernst, Volker	NRV	51544	Nord	18,563	11,77 %
104	Schmidt, Arne	NRV	51631	Nord	18,464	11,70 %
105	Hauer, Gunther	ASC	11146	Ammersee	18,280	11,59 %
106	Steingroß, Danielle	YCBG	21271	Berlin	12,540	7,95 %
107	Schmitt-Eisleben, Daniel C.	NRV	50658	Nord	4,616	2,93 %



BOOTSBAU LIEBNER

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

# RANGLISTEN

## DEUTSCHLAND 2024

### CREW

POS	NAME	VEREIN	M - NR.	FLOTTE	RG - PUNKTE	PROZENT
1	Dohse, Caspar	NRV	72011	Nord	142,682	90,43 %
2	Lipp, Michael	DTYC	11105	Starnberger See / Tegernsee	141,118	89,44 %
3	Butzmann, Frank	VSaW	21238	Berlin	138,825	87,99 %
4	Liebner, Peter	ASC	10192	Ammersee	136,801	86,70 %
5	Abele, Florian	YCBW	71930	Starnberger See / Tegernsee	136,481	86,50 %
6	Philipp, Malte	NRV	51704	Nord	131,609	83,41 %
7	Grosser, Florian	MYC	71766	Starnberger See / Tegernsee	130,284	82,57 %
8	Auracher, Thomas	YCaT	71811	Starnberger See / Tegernsee	127,018	80,50 %
9	Davies, Oliver	MYC	72164	Starnberger See / Tegernsee	126,564	80,22 %
10	Binder, Benedikt	BYC	71805	Starnberger See / Tegernsee	126,375	80,10 %
11	Dorr, Pia	YCI	72013	Bodensee	125,639	79,63 %
12	Wagner, Mario	ROYC	72169	Nord	122,039	77,35 %
13	Dohse, Nicola	NRV	51624	Nord	120,204	76,19 %
14	Wollmann, Heiko	YCM	31314	Bodensee	120,077	76,10 %
14	Weise, Kilian	DSC	72425	Ammersee	119,780	75,92 %
16	Serini, Christiane	ASC	11120	Ammersee	116,296	73,71 %
17	Hauptmann, Manuel	BYC	71747	Starnberger See / Tegernsee	115,742	73,36 %
18	Stoll, Nikolaus	MYC	71864	Starnberger See / Tegernsee	114,302	72,44 %
19	Kramer, Volker	NRV	51686	Nord	114,005	72,26 %
20	Gusek, Harald	JSC	20296	Berlin	113,774	72,11 %
21	Dehler, Thomas	NRV	72170	Berlin	113,640	72,03 %
22	Hellriegel, Stefan	YCBG	21251	Berlin	112,482	71,29 %
23	Stoll, Christian	MYC	72055	Starnberger See / Tegernsee	112,265	71,15 %
24	Berg, Johannes	NRV	72109	Nord	111,012	70,36 %
25	Dietz, Petra	MYC	72627	Starnberger See / Tegernsee	110,940	70,31 %
26	Janas, Christian	MYC	72068	Starnberger See / Tegernsee	109,909	69,66 %
27	Rossley, Ines	MYC	71901	Starnberger See / Tegernsee	109,909	69,66 %
28	Eisenlohr, Herbert	MYC	71868	Starnberger See / Tegernsee	107,159	67,92 %
29	Wahl, Florian	MYC	72117	Starnberger See / Tegernsee	106,834	67,71 %
30	Bruhns, Sönke	NRV	51662	Nord	104,572	66,28 %
31	Geppert, Friederike	HSC	71773	Ammersee	103,184	65,40 %
32	Rädecke, Nicolas	NRV	72067	Nord	102,487	64,96 %
33	Imbeck, Cornelia	NRV	71999	Nord	102,096	64,71 %
34	Keyaniyan, Behnam	NRV	51665	Nord	102,024	64,66 %
35	Hofbauer, Florian	ASC	72424	Ammersee	99,474	63,05 %
36	Gründt, Stefan	VSaW	21232	Berlin	99,298	62,94 %
37	Braun, Maximilian	MYC	71939	Starnberger See / Tegernsee	98,301	62,30 %
38	Linder, Klaus	DTYC	71804	Starnberger See / Tegernsee	97,730	61,94 %
39	Kloos, Rainer	ASC	71889	Ammersee	94,281	59,76 %
40	Eckhardt, Annette	NRV	72125	Nord	93,168	59,05 %
41	Berz, Gregor	AYC	11149	Ammersee	89,906	56,98 %
42	Ernecke, Katharina	ASC	72438	Ammersee	89,168	56,51 %
43	Heeschen, Cornelius	KYC	71998	Nord	87,130	55,22 %
44	Matscheroth, Michael	ETUF	72061	Rheinland	85,524	54,21 %
45	Ernecke, Johannes	ASC	72101	Ammersee	82,317	52,17 %
46	Mittag, Felix	DRS	72163	Starnberger See / Tegernsee	81,865	51,89 %
47	Linzer, Volker	NRV	72584	Nord	79,674	50,50 %
48	Sasse, Andreas	SVOE	72629	Nord	76,647	48,58 %
49	Hirsch, Arne	NRV	51702	Nord	76,539	48,51 %
50	Küppers, Stefan	ETUF	61619	Rheinland	76,197	48,29 %
51	Kühl, Mario	SCE	72131	Berlin	75,132	47,62 %
52	Ihrenberger, Florian	CYC	72120	Chiemsee	74,564	47,26 %
53	Neumann, Kim	HSC	72173	Nord	71,643	45,41 %
54	Schneider, Dr., Felix	ASC	72137	Ammersee	69,531	44,07 %
55	Zbil, Vivien	CYC	72605	Chiemsee	67,355	42,69 %
56	Keding, Moritz	DTYC	72031	Starnberger See / Tegernsee	64,560	40,92 %
57	Auhagen, Wiebke	EYC	72130	Rheinland	60,587	38,40 %
58	Barske, Katharine	SVS	72063	Bodensee	55,625	35,26 %
59	Gerats, Andreas	DRS	72439	Ammersee	52,103	33,02 %
60	Schraube, Jonathan	CYC	72080	Chiemsee	49,938	31,65 %
61	Höhl, Stefanie	DRS	72016	Starnberger See / Tegernsee	44,352	28,11 %
62	Binder, Ulrich	DRS	72018	Starnberger See / Tegernsee	43,361	27,48 %
63	Flammersfeld, Philip	NRV	72585	Nord	42,983	27,24 %
64	Schleider, Sören	NRV	72583	Nord	39,128	24,80 %
65	Paysen, Daniel	HA 004	72114	Nord	30,278	19,19 %
66	Braasch, Herbert	NRV	72027	Nord	20,955	13,28 %
67	Groblinghoff, Beate	NRV	72154	Nord	18,464	11,70 %
68	Stolle, Uwe	YCBG	72437	Berlin	12,540	7,95 %
69	Bull, Michael	NRV	72172	Nord	12,395	7,86 %



Bild // Tom Körber



## Vorstand Schweizerische Drachenflotte

### Präsident

Garlef Baum  
 Jägerstrasse 39, 3074 Muri bei Bern  
 Tel.: +41 31 357 40 40  
 Mobile: +41 79 667 75 05  
[garlef.baum@dragon-class.ch](mailto:garlef.baum@dragon-class.ch)  
[baum@murette.com](mailto:baum@murette.com)

### Vizepräsident

Paul C. Kreis  
 Stadelfeldstrasse 10, 3114 Wichtrach  
 Mobile: +41 79 432 05 14  
[paul.kreis@dragon-class.ch](mailto:paul.kreis@dragon-class.ch)

### Kassier

Peter Schüpbach  
 Aberlistrasse 62, 3006 Bern  
 Mobile: 079 651 39 70  
[peter.schuepbach@dragon-class.ch](mailto:peter.schuepbach@dragon-class.ch)

### Sekretariat

Lotti Schmid, ad interim  
 c/o MURETTE AG  
 Thunstrasse 18, 3005 Bern  
 Mobile: +41 79 222 72 65  
[info@dragon-class.ch](mailto:info@dragon-class.ch)

### Beisitzer

Hans-Peter Schobert  
 Grafenastrasse 3, 6300 Zug  
 Mobile: +41 79 431 99 7  
[hpschobert@bluewin.ch](mailto:hpschobert@bluewin.ch)

### Ehrenpräsident

Dieter Schmid  
 Birkenweg 5, 3072 Ostermundigen  
 Mobile: +41 79 653 36 55  
[dieter.schmid@schmidkommunikation.ch](mailto:dieter.schmid@schmidkommunikation.ch)

# BERICHT SAISON 2024

DIE SAISON 2024 VERLIEF IN DER SCHWEIZ IN RUHIGEN BAHNEN. WIR FÜHRTEN REGATTEN AUF DEM THUNERSEE, DEM BODENSEE UND AUF DEM NEUENBURGERSEE DURCH. IN ESTAVAYER-LE-LAC (EIN WUNDERSCHÖNES KLEINSTÄDTCHEN AM SÜDUFER DES NEUENBURGERSEES) ORGANISIERTE DIE SCHWEIZERISCHE DRACHENFLOTTE DIE SCHWEIZERMEISTERSCHAFT 24. LEIDER LIESS UNS DER FÜR DIESE REGION BERÜHMTE WESTWIND IM STICH.

*Schrift // Garlef Baum*

## EIN GELUNGENER SAISON-AUFTAKT

Der wegen der Corona-Jahre fast vergessene, traditionelle Februar-Drachenhöck zum Saison-Auftakt (immer am ersten Freitag im Monat Februar), lockte dank Input von Jan Schwitter 14 Drachenseglerinnen und Drachensegler aus dem Winterschlaf.

Beim von der Schweizerischen Drachenflotte gestifteten Apéro im Hotel Delta Park in Gwatt und beim anschließenden Nachtessen gab es genügend Stoff zum Diskutieren über Gott und die Welt, neue Drachen, das Restaurieren der SUI 7, die bis zum 100-jährigen Jubiläum fertig werden sollte, und nicht zuletzt das individuelle Planen der Regattasaison.

## OSTERREGATTA

In den Bergen wehte der Föhn, auf dem See... nichts. So könnte man fast die komplette Osterregatta 2024 zusammenfassen. Hätte sich da nicht am Samstag kurz vor Regattaschluss noch ein zeitweise strammer Nordwind aufgebaut, der den Seglern und Seglerinnen einen kurzen, aber schönen Lauf bescherte. So konnte doch eine Rangliste erstellt und die Sieger ausgezeichnet werden. Bei den Drachen gewann mit Peter Kurz, Andreas Honegger und Bernhard Zaugg ebenfalls eine heimische Crew, Norbert Stadler, Ursula Müller, Daniel Helbling (SGYC) konnten sich den zweiten Platz sichern vor Hans-Dieter Lang, Pia Antonia Dörr und Heiko Wollmann, die aus Deutschland angereist waren.

Auch wenn der seglerische Teil eher knapp ausfiel, genossen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Saisonauftakt mit dem traditionellen Eiertütschen und einem feinen Nachtessen im TYC-Restaurant. Da das Damen-Drachenteam um Andrea Kröppli noch nicht segelbereit war, haben sie dafür das neue Restaurant-Team tatkräftig unterstützt.

# WORT

GARLEF BAUM

## Liebe Drachenfreundinnen und -freunde

Wenn die Saison so gut wird wie das Auftaktevent im Januar, dann kann nichts schiefgehen:

Mehr als 20 Mitglieder waren unserer Einladung zum Apéro in der Berner Altstadt und dem anschließenden Konzert der Bigband unseres Vorstandmitglieds Peter Schüpbach gefolgt. Es war ein kulinarisch und musikalisch toller Abend.

Nun aber bald endlich wieder aufs Wasser! Die Saison steht in den Startlöchern und die Arbeiten zur Vorbereitung der Schweizer Meisterschaften auf dem Thunersee sind angelaufen. Im Fokus liegt das Segeln: Wir erwarten 20 Schiffe und mehr.

In diesem Zusammenhang ist es mir eine Freude, auf das „Projekt SUI 333“ hinzuweisen: Als Klasse bieten wir interessierten Teams einen Drachen zur kostenfreien Benutzung an. Der Petticrows, Baujahr 2010, wird von unserem langjährigen Mitglied Martin Schläpfer großzügig zur Verfügung gestellt.

Unsere Klasse hat dafür einen neuen Satz Segel von Europ'sails gekauft und wir danken für die sehr vorteilhaften Konditionen. Schoten, Fallen und Strecker sowie Gummis wurden oder werden noch ersetzt. Den anlässlich der Bodensee-Tournee 2024 verlost Spi hat Lotti Schmid für Team NORMA SUI 320 gewonnen. Auch er wird für das Projekt SUI 333 bereitgestellt.

Jetzt braucht es nur noch euch! Wer diese tolle Gelegenheit nutzen möchte, melde sich beim Sekretariat oder direkt bei mir.

Kommt aufs Wasser zum Segeln! Das Reinigen der Boote, neu teilweise notwendig beim Wechsel von See zu See, ist machbar und kein Grund, nicht unterwegs zu sein.

Die Begegnung mit anderen Crews und Clubs, das Segeln in anderen Gewässern und spannende Regattatage entschädigen den Aufwand um ein Vielfaches!

Wir freuen uns auf euch und wünschen euch eine wunderschöne Saison.

## ZUKUNFT GESTALTEN - MIT UNS ZUM DIGITALEN ERFOLG

CONSULTORY.

- 1. Digitale Strategien & Transformation**  
Wir entwickeln Ihren digitalen Masterplan und begleiten Sie Schritt für Schritt bei der Umsetzung.
- 2. VR- und Stiftungsratsmandate**  
Expertise, wo es darauf ankommt.
- 3. Topmanagement-Sparring**  
Treffen Sie kluge Digitalisierungsentscheide mit einem erfahrenen Partner an Ihrer Seite.





PEARL – Drachen Cup

### JUNGFRAUTROPHY

Am Wochenende vom 29./30. Juni 2024 fand die traditionelle Jungfrautrophy im Thunersee-Yachtclub statt. Leider mit sehr geringer Beteiligung! Ob wohl die stürmische Wettervorhersage oder das WM Fußballspiel Schweiz gegen Italien der Grund war?

Der Sturm kam dann auch. Rumsitzen und warten war angesagt. Es wurden bis sieben Beaufort gemessen und wegen laufender Vollsturmwarnung konnten keine Regatten mehr gefahren werden. Der Präsident der Schweizerischen Drachenflotte, Garlef Baum, schob dann die auf 19 Uhr angesagte Vereinsversammlung auf 18 Uhr vor. Bei einem durch die Flotte offerierten Apéro fand anschließend die jährliche Preisverleihung für den besten Skipper und das beste Crewmitglied 2023 statt. Herzlichen Dank der Firma Bucher und Walt für die Unterstützung.

Am Sonntag konnten dann bei schönem Wind noch vier Läufe gesegelt werden.  
Sieger: SUI 255, Martin Knapp mit Andreas Keller und Marc Jost, TYC  
Platz 2: SUI 17, Walter Zürcher mit Andreas Betsche und Bernhard Zaugg, TYC  
Platz 3: SUI 341, Urs Ruppli mit Michael Wyler und Silvia Barben, TYC

### DRACHENCUP

Hochsommer – ideales Badewetter war angesagt, die Nullgradgrenze auf 4.800 Meter. Die Befürchtung, dass es für die Thunersee-Thermik zu warm sein könnte, erwies sich als unbegründet.

Nur zehn Minuten nach dem Setzen des AP konnte dieser runtergeholt und die zehn Drachen zum ersten Lauf mit knapp zehn Knoten gestartet werden. Die weiteren Starts erfolgten im Stundentakt und am Samstag waren vier Läufe mit einer Dauer von rund 40 bis 45 Minuten im Trockenen.

Genug Gesprächsstoff während des Einlaufbiers und des Grillbuffets, hervorragend organisiert von AFG-Mitgliederinnen und dem TYC-Restaurantteam. Sonntags zur Verfügung WFL erst um 11 Uhr – der späte Termin wurde sehr geschätzt, weil gleichentags das Thuner-Innenstadt-Fest stattfand.

Der Sonntag war fast eine Wiederholung des ersten Tages, die Thermik kam pünktlich und es wurden zwei volle Läufe gesegelt.

## SCHWEIZ

### TRAINING ZAHLT SICH AUS!

Es holten sich die Teilnehmer aus der Westschweiz, SUI 322, Yves, Kathy und Loic Gaussen mit vier Laufsiegen den Gesamtsieg. (Offenbar zahlte sich ihr Wintertraining in Le Grau-du-Roi, Südfrankreich aus!)

Zweiter wurde SUI 320, Garlef Baum, Hannes Eugster und Markus Bohren, die sich die zwei anderen Laufsiege schnappten. Dritte die Mannschaft aus der Ostschweiz, SUI 297, Norbert Stadler, Olof Pietzko und Daniel Helbling.

### CLUBGEISTREGATTA

Bei schönstem, aber schweißtreibendem Wetter ließen sich 13 Crews aus dem Schatten an die Startlinie locken. Die kurze Startverschiebung nutzen die ersten bereits für ein abkühlendes Bad im See. Nach anfänglichem Zögern entschied sich die Wettfahrtleitung in die nicht endend wollende leichte Ober-Brise zu starten. Prompt mussten die Segelnden auf dem Weg zur Luvboje in einer zum Glück kurzen Flaute ausharren, um mit der danach einsetzenden, sehnlichst erwarteten Thermik in den Genuss eines erfreulichen Regattaerlebnisses zu kommen.

Schade, dass nur zwei Drachen dabei waren. Die Familiencrew von Peter Schüpbach und das Damenteam von Andrea Kröpfl!

### HERBSTPREIS

Instabile Windverhältnisse haben am Samstag und Sonntag das Wettfahrtleiterteam herausgefordert. Die Windbedingungen reichten am Samstag für einen Lauf und am Sonntag für zwei weitere Regatten. Die zu nur zweit segelnde Crew Christian Frey und Martin Brüttsch auf BLUE NOTE SUI 289 holte sich den Sieg vor NORMA SUI 320 mit Garlef Baum, Jan Schwitter, Erik Mosegaard und Mark Buchecker. Der dritte Platz ging an GITANE NINE SUI 17 mit Walter Jakob Zürcher, Andreas Betsche, Bernhard Zaugg und Gaetano Murano.

Die zu Ende gehenden Herbstferien waren in diesem Jahr wohl der Grund, dass leider nur sieben Drachen, zum Teil mit total zusammengewürfelten Mannschaften, zum Start ausliefen

### SAISONABSCHLUSS

25 Mitglieder der Schweizerischen Drachenflotte versammelten sich am letzten Oktoberwochenende im Thunersee-Yachtclub zum traditionellen Saisonabschluss-Fondue.

Vor dem Apéro hatte der Präsident Garlef Baum zu einem kurzen Gedankenaustausch eingeladen. Thema: Wie kriegen wir mehr Drachenseglerinnen und Drachensegler an die Regatten und an unsere Anlässe. Einige Mitglieder folgten interessiert der Einladung und es gab ein paar interessante Inputs für die kommenden Saison, die der Vorstand weiter verfolgen möchte.

Nach einem von der Flotte offerierten Aperero servierte uns die Restaurant-Crew des TYC ein Fondue mit Nüsslisalat und einem feinen Dessert. Zum Kaffee gab es dann noch einen ausgezeichneten Kuchen von Lotti Schmid.

### Hinweis

Die SM2025 werden wir Ende Mai (Auffahrt) im TYC durchführen.



**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

**Häechler Bootbau AG**  
Einigen & Oberhofen

WWW.HAECHLERBOOTBAU.CH

# EMI 77

EIN REISEBERICHT ODER  
DRACHENTRANSPORT  
MIT HINDERNISSEN.

Schrift & Bild // Dieter Schmid

Damit es sogleich gesagt sei: Ich schreibe erinnernd, bin damit nicht mehr für alle Details verantwortlich ...

Nun also, vor etwa 50 Jahren machten wir uns frohgemut auf in die Bretagne. Der Drachen wurde auf einem umgebauten Opel Blitz (Jahrgang 58) transportiert, begleitet von einem PW, einer Déesse.

Wir gelangten glücklich bis nach Saint Denis d'Orque, einem kleinen Dorf zwischen Le Mans und Laval. Dort gab der Motor des Opels den Geist auf. Mit rauchendem Motor schafften wir es zu einer zum Glück vorhandenen Autowerkstatt.

Der französische Garagier öffnete die Motorhaube und befand treffend: „foutu.“

Was nun? Wir fuhren mit der Déesse nach Douarnenez, (dauerte sechs Stunden), baten den Seglerfreund Erich Hermann aus Lindau um sein Transportfahrzeug, welches er uns freundlicherweise zur Verfügung stellte. Wir übernachteten und fuhren am nächsten frühen Morgen – nicht mehr sehr wohlgenut – wieder zurück zum Standort des Drachens (weitere sechs Stunden).



Erster Versuch gescheitert – Kran zu schwach.

Nächstes Problem: Wie können wir das Boot umladen? Nach Besichtigung eines Flaschenzugs in einer Scheune auf einem Bauernhof schien der Holztragbalken nicht wirklich vertrauenswürdig. Deshalb bestellten wir einen Pnekran aus Laval. Dies hieß natürlich warten, denn sehr schnell fahren diese Geräte nicht. Der erste Kran erwies sich als zu schwach, er konnte das Boot nicht heben.



Zweiter Versuch gelungen – 10-Tonnen-Kran.

Also bestellten wir einen zweiten 10-Tonnen-Kran. Warten war wieder angesagt, aber der größere Kran konnte das Boot umladen und wir erreichten Douarnenez nach wieder einmal sechs Stunden glücklich und zufrieden.

Das Problem war damit aber noch nicht gelöst. Peter Brechtbühl, Vorschoter und Inhaber einer großen Transportfirma, hatte die nötigen Kontakte und bestellte bei einem Autohändler in der Schweiz einen Opel-Blitz-Austauschmotor. Wir waren bereits am Segeln. In der Zwischenzeit brachte der Schweizer Autohändler den Motor nach St. Denis D'Orque und montierte den Motor zusammen mit seinem französischen Kollegen. Dieser wiederum brachte den nun funktionsfähigen Opel am nächsten Wochenende nach Douarnenez, sodass wir – wieder frohgemut – die Heimreise ohne Panne antreten konnten.

Wenn einer eine Reise tut ...

”  
WEM GOTT WILL RECHTE GUNST ERWEISEN DEN  
SCHICKT ER IN DIE WEITE WELT. JOSEPH VON EICHENDORFF  
DANN GEHT DER MIT DEM DRACHEN REISEN DOCH  
MANCHMAL KOST'S VIEL GELD. DIETER SCHMID

- einzelfertigung
- neubau
- reparatur
- winterlager
- boot-tuning
- drachenservice

schenk yachtbau ag

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

# KLASSENMEISTERSCHAFT 2024

CERCLE DE LA VOILE D'ESTAVAYER  
CVE, NEUENBURGERSEE

Schrift // Cercle de la Voile d'Estavayer  
Bild // Peter Kupferschmid, Lotti Schmid

Alles begann vor zwei Jahren mit einem zufälligen Treffen, die Absicht wurde mit der Zeit konkreter und sechs Monate vor dem großen Event war ein erkennbarer Stil – wir nennen ihn „Esta-Style“ – geboren.

Esta-Style bedeutet eine perfekte Mischung aus sportlichem Ehrgeiz und entspanntem Lebensstil – ein Konzept, das während dieser Schweizermeisterschaft vollständig gelebt wurde!

Die Vorbedingungen waren vielversprechend: 14 Drachennschaften haben sich angemeldet, alle voller Hoffnung, um den Titel zu kämpfen. Jedoch der Wind hatte seinen eigenen Kalender und er hat sich dann auch nur kurz gezeigt. Es ist frustrierend, wenn du jeden Morgen aufstehst und Ausschau nach dem leisesten Lüftchen hältst. Der Wettfahrtsleiter war zu bedauern.

Mit drei bis vier Knoten konnten am Samstag zwei Rennen durchgeführt werden, aber leider fehlte die letzte kleine Brise, um die Meisterschaft als gültig zu erklären (vier Läufe mit einem Streicher sind erforderlich).

Trotz allem, die Teilnehmer bewiesen, dass der mangelnde Wind ihnen den Spaß nicht verderben konnte – der CVE mit seinem freiwilligen Helferteam hat das Beste daraus gemacht, auf dem Wasser und an Land.

## KLEINER WIND, ABER GROSSE GEWINNER!

### Das Podest:

1. Das Schweizermeisterteam vom letzten Jahr und amtierender Europameister: GBR 375, Ivan Bradbury, Lars Hendriksen und George Leonchuck vom Hellerup Sejlklub.
2. Die amtierenden Weltmeister: SUI 318, Wolf Waschkuhn, Jaoa Vidinha und Charles Nankin
3. Bestes Schweizer Boot: SUI 297, Norbert Stadler vom SGYC, Olof Pietzko, Chris Burger

Bei der Wahl des Sees für die Austragung einer Regatta ist der größte Gegner immer der Wind selbst. Nicht aber an Land. Der CVE „Esta-Style“ war der wahre Star der Veranstaltung 2024.

Ohne Zweifel erreichte die Stimmung an Land am Wochenende ihren Höhepunkt.

Die musikalischen Einlagen während der Eröffnungs- und Abschlussfeier, die beiden Pop- und Jazzkonzerte, der stilvolle Gin-Tonic-Aperitif, der Burger-Abend und das offizielle Nachtessen mit dem traditionellen Bénichon-Menü und einer exquisiten Vully-Weinprobe waren klasse.

So bewies das Team des CVE, dass es möglich ist, eine perfekte Balance zwischen Regatta und Entspannung zu schaffen.

Ein großes Dankeschön gebührt dem OK, den Sponsoren und allen Freiwilligen, die diese Schweizer Meisterschaft mit so viel Engagement und Humor auf die Beine gestellt haben.

Ein Teilnehmer meinte: „Vielleicht hatten sie nicht den Wind auf ihrer Seite, aber sie wussten, wie man die Herzen der Segler gewinnt“.

Es lebe der CVE, es lebe Estavayer!

Das Organisationskomitee des Cercle de la Voile d'Estavayer CVE



# SCHWEIZER DRACHEN- SEGLER IM AUSLAND

Schrift // Yves & Kathy Gausson  
Bild // Loic Gausson

SUI 322 NEW SKIN NIMMT AN DER WINTER  
SERIES DRAGON IN PORT CAMARGUE TEIL.

Die erste Etappe der Winter Series Dragon fand am Freitag, Samstag und Sonntag im November statt. Am Freitagnachmittag profitierte die Flotte von einem intensiven Training für Regattastarts und Spinnaker-Führung.

Am Abend trafen sich die Mannschaften und ihre Angehörigen im Club zu einer wohlschmeckenden Mahlzeit mit Muscheln und Pommes Frites. (Es ist Tradition, dass eine Crew eines Landes abwechselnd das Nachtessen organisiert). Beim letzten Mal gabs natürlich Raclette, offeriert von der Schweizer Crew.

Am Samstag gelang es nach vierstündiger Wartezeit bei starkem Wind vier Wettfahrten zu segeln. Am Sonntag, einem ruhigen Tag, gab es noch einen kurzen Lauf.

Die Winterserie wird an sechs dreitägigen Wochenenden mit Training, Regatten und inklusive Trainer von der Französischen Drachenflotte (France Dragon) finanziert und organisiert. Ziel ist es, das Niveau der Teilnehmer und der Organisation zu verbessern, damit Port Camargue im internationalen IDA-Ranking aufsteigt. Im Übrigen wird Port Camargue vom 15. bis 19. Oktober 2025 die Ehre haben, die französische Meisterschaft auszurichten. Wir hoffen, dass Schweizerinnen und Schweizer anwesend sein werden.

Wir bedanken uns bei unseren Trainern Denis Vanier und Mike Cohen, die sich abwechselten, um uns zu künftigen Champions zu machen.



**BERUHIKT  
ABLEGEN**

In jedem Fall  
optimal versichert.

+41 (0)31 357 40 40 | [info@murette.com](mailto:info@murette.com)  
[www.murette.com](http://www.murette.com)

**MURETTE**   
PART OF  PANTAENIUS

Schrift // Erik Mosegaard  
Bild // Robert Deavesak

## ERIK MOSEGAARD AN DEN RÉGATES ROYALES



Ich habe den Drachen SUI 299 von meinem Großvater Lars geerbt und träumte davon die Régates Royales de Cannes mit diesem Drachen zu segeln. Um diesen Traum zu erfüllen, musste ich eine Mannschaft finden, die mit mir segeln wollte, und das Boot regattatauglich machen. Ich konnte Stefan Speiser als Steuermann und Patrick Morgenthaler fürs Vorschiff gewinnen.

Das Boot musste getrimmt werden, der Anhänger für den Drachen fahr- und prüfungstauglich gemacht, ein geeignetes Zugfahrzeug organisiert werden, um den Drachen vom Thunersee an die Côte d'Azur nach Cannes zu verschieben. Auch die Crew musste einiges an Vorkehrungen treffen, damit sie gut vorbereitet an der Regatta starten konnte. Die Manöver und das Trimmen der Segel mussten gelernt und geübt werden. Zum Glück konnten wir beim Training auf die Unterstützung der Schweizerischen Drachenflotte und insbesondere auf die große Erfahrung von Walter Zürcher zählen.

Da Stefan und Patrick bis am Vortag der Régates Royales an der Schweizermeisterschaft in Estavayer teilnahmen, musste ich den Drachen allein nach Cannes fahren und diesen mit Hilfe von meinem Vater einwassern und aufriggen.

Am ersten Regattatag warteten wir lange auf Wind, zuerst an Land und dann auch noch auf dem Wasser. Als dann endlich ein angenehmer Wind einsetzte, freuten wir uns aufs Segeln, gleichzeitig hatten wir großen Respekt, da wir uns mit professionellen Segler messen würden und wir unser Boot noch nicht bis ins letzte Detail beherrschten.

Der Start erfolgte beim Pinend und wir entschieden uns für die linke Seite, reihten uns dort ein, hatten erstaunlich viel Platz und hatten die Boote, welche in Luv kamen, gut im Griff. Wir legten einen super Start hin und positionierten uns als äußerstes Boot auf der linken Seite. Wir konnten eine gute Höhe und einen ansprechenden Speed fahren, konnten aber als nicht vorfahrtsberechtigtes Boot nicht wenden.



Das zwang uns dazu, praktisch bis auf die Layline zu segeln, und wir hatten die Winddreher lange gegen uns. Plötzlich veränderte sich die Situation zu unseren Gunsten und es sah zunehmend besser für uns aus, sodass wir uns an dritter Position kurz vor der Luvtonne befanden. Doch dann passierte uns ein Missgeschick, wir unterwendeten das Boot, das sich an zweiter Position befand, knapp außerhalb der Zone. Wir konnten die Höhe zur Tonne jedoch nicht halten und mussten fairerweise unter der Tonne durchsegeln, sodass wir acht bis zehn Boote verloren. Auf dem folgenden Vorwindkurs konnten wir in puncto Geschwindigkeit nicht mithalten und verloren nochmals einige Plätze. Wir beendeten den Lauf auf dem 32. Platz. Trotzdem waren wir mit unserer Leistung zufrieden, da wir bewiesen, dass wir segeln, starten und kreuzen können. Wir genossen anschließend den Abend mit meinen Eltern in einem gemütlichen Restaurant.

An den Folgetagen hatten wir gute und weniger gute Momente und hatten einige gute Starts. Auf der Kreuz bekundeten wir etwas Mühe bei stärkerem Wind mitzuhalten,

hingegen verbesserten wir uns deutlich auf dem Vorwindkurs. Bezüglich Taktik und Ausnutzen der Regeln waren wir gut unterwegs. Mit dem anderen Schweizer Boot von Yves Gaussen und seiner Crew schlossen wir Bekanntschaft und wurden Freunde.

Am letzten Regattatag blies der Wind mit 35 Knoten im Hafen. Da die Ausfahrt aus dem Hafen eng war und selbst einige Profis ihren Drachen gegen die Hafenmauer manövierten, entschieden wir uns nicht zu segeln. Durch das Nichtstarten fielen wir zwar in der Rangliste zurück, trotzdem waren wir sehr froh, an der Regatta teilgenommen zu haben. Wir hatten eine wunderbare Zeit in Cannes. Ein besonderer Dank allen, die uns während der Vorbereitungen zu dieser Regatta unterstützt haben. Ein besonderer und großer Dank geht an Garlef Baum (SUI 320) und Walter Zürcher (SUI 322). Ohne ihre Unterstützung wäre es uns nicht möglich gewesen, unser Vorhaben in so kurzer Zeit umzusetzen.

Merci vielmals!

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  
Yachtcharter mit Rolf Krapf: The sunny side of life! www.mycharter.ch - Ihr Fairmittler™

# RANGLISTEN SCHWEIZ 2024

## CREW

POS	NAME	VEREIN	PUNKTE	REGATTEN SUI	REGATTEN AUSLAND
1	Markus Bohren		2884	5	0
2	Andreas Betsche		2679	7	0
3	Jan Schwitler		1894	4	0
4	Bernhard Zaugg		1802	3	0
5	Michael Wyler		1739	5	0
6	Silvia Barben		1739	5	0
7	Andreas Honegger		1635	3	0
8	Kathy Gausen		1318	2	0
9	Loic Gausen		1318	2	0
10	Erik Mosegaard		869	4	0
11	Martin Brüttsch		800	1	0
12	Jürg Lehni		751	3	0
13	Stephanie Schüpbach		649	2	0
14	Christian Frey		484	2	0
15	Franziska Knapp		323	1	0
16	John Maddocks		217	1	0
17	Oliver Lüscher		170	1	0
18	Urs Röhliberger		127	1	0
19	Gerard Giesbrecht		127	1	0
20	Lotti Schmid		50	1	0

## SKIPPER

POS	NAME	VEREIN	BOOT	PUNKTE	REGATTEN SUI	REGATTEN AUSLAND
1	Stadler, Norbert	SGYC/SUI	SUI 297	3465	5	1
2	Baum, Garlef	TYC/SUI	SUI 320	2611	6	0
3	Zürcher, Walter	TYC/SUI	SUI 17	2607	7	0
4	Knapp, Martin	TYC/SUI	SUI 255	2144	5	0
5	Waschkuhn, Wolf	Versoix	SUI 318	1591	1	3
6	Ruppli, Urs	YCS/SUI	SUI 341	1528	5	0
7	Gausen, Yves	CNM/SUI	SUI 322	1318	2	0
8	Kurz, Peter	TYC/SUI	SUI 292	1252	2	0
9	Frey, Christian	TYC/SUI	SUI 289	1179	4	0
10	Schüpbach, Peter	TYC/SUI	SUI 319	1036	4	0
11	Oldenburg, Dirk	SUI	SUI 313	807	0	3
12	Kreis, Paul	TYC/SUI	SUI 317	607	4	0
13	Eckert, Jan	SNG/SUI	SUI 355	329	0	1
14	Frost, Ken	USA	SUI 216	323	2	0
15	Monnard, Marc -Antoine	SNR/SUI	SUI 326	217	1	0
16	Brüttsch, Martin	YCS/SUI	SUI 359	161	1	0
17	Kniffka, Justus	NRV/GER	SUI 296	72	0	1
18	Kröpfl, Andrea	TYC/SUI	SUI 285	50	1	0
19	Spiegel, Felix	TYC/SUI	SUI 324	50	1	0

## DRACHEN REGATTAKALENDER 2025 (\*SUI-RANGLISTE)

DATUM	REGATTA	VEREIN	LAND
18. - 19.04.	Osterregatta*	TYC Thun	Schweiz
26. - 27.04.	Pokalregatta	BYCÜ Überlingen	Deutschland
10. - 11.05.	Eichhornregatta*	SVS Staad	Deutschland
24. - 25.05.	Intern. Alpencup der Schweizerischen Dracheklasse*	TYC Thun	Schweiz
28.05. - 01.06.	Internationale Schweizermeisterschaft*	TYC Thun	Schweiz
28. - 29.06.	Bernina Cup*	YCS Steckborn	Schweiz
28.06.	Langstreckenregatta	TYC Thun	Schweiz
02.08.	Clubgeistregatta	TYC Thun	Schweiz
09. - 10.08.	Drachencup*	TYC Thun	Schweiz
11. - 12.10.	Herbstpreis*	TYC Thun	Schweiz

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



**STADLER SCHREINEREI AG**  
Seebleichstrasse 62a | 9404 Rorschacherberg  
Tel. 071 855 13 42 | schreinerei-stadler.ch

**FENSTER  
ZENTRUM  
BODENSEE**



## Vorstand Österreichische Drachenflotte

Präsident,  
Mitgliederverwaltung,  
Finanzen,  
Revierverantwortliche Attersee  
**Klaus Mittermayr\***  
AUT 186

Regatten, internationale Zusammenarbeit,  
Revierverantwortlicher  
Wolfgangsee  
**Martin Lutz**  
AUT 204

Betreuung Bestenliste  
**Peter Resch**  
AUT 175

Fachbeirat Holzdrachen  
**Gerhard Hermann**  
GER 60

Schatzmeister  
**Dr. Georg Mustafa**

Rechnungsprüfer  
**KR Heinrich Spängler**

\*P.S.: Mit Redaktionsschluss hat sich ein Wechsel des Präsidenten der Österreichischen Drachenflotte ergeben: Wir wünschen Klaus Mittermayr viel Glück für seine weitere Gesundheit und freuen uns auf die Zusammenarbeit mit dem schnell gefundenen Nachfolger Bernd Doll – vielen Dank euch beiden für euer Engagement!

# ATÖS

# VORWORT

KLAUS MITTERMAYR

### DIE SAISON 2024 IM ÜBERBLICK

Wir freuen wir uns über viele Regatten mit in Summe 16 Wettfahrten und 82 Teilnahmen. Am Ende der Saison hatten sich 21 Steuerleute und 30 VorschoterInnen in die österreichischen Jahresbestenlisten eingetragen. Besonders freuen wir uns über Teilnahme der internationalen Gäste bei den österreichischen Regatten.

DATUM	REVIER	CLUB	VERANSTALTUNG	BL	IDA	WF	TN	TN/AUT	TN/GÄSTE
15. - 16.06.	Attersee	UYCAs	Litzlwurmpreis	1	-	-	9	9	-
20. - 21.07.	Attersee	SCK	Entenpokal, LM v OÖ	1	-	4	8	8	-
25. - 28.07.	Wolfgangsee	UYCWg	IÖSTM	1,2	2	8	30	15	15
27. - 28.08.	Wolfgangsee	UYCWg	Drachenkristall, LM von Salzburg	1	-	3	16	12	4
<b>Summen</b>						<b>14</b>	<b>82</b>	<b>54</b>	<b>28</b>

Abgesehen von den wiederum einigermaßen stabilen Teilnehmerzahlen konnten wir in der österreichischen Flotte auf den internationalen Parcours recht beeindruckend punkten.

Gut Wind 2025!

Für die Saison 2025 sind folgende Termine vorgesehen:

DATUM	REVIER	CLUB	VERANSTALTUNG
07. - 09.06.	Attersee	UYCAs	Litzlwurmpreis
11. - 14.06.	Attersee	UYCAs	Austrian Grand Prix
19. - 20.06.	Attersee	SCK	Entenpokal, LM von OÖ
24. - 27.07.	Attersee	UYCAs	IÖSTM – Austrian Championship
30. - 31.09.	Wolfgangsee	UYCWg	Drachenkristall



# DIE ÖSTERREICHISCHE SAISON 2024

Schrift // Klaus Mittermayr  
Bild // UYCWg



### IÖSTM AM WOLFGANGSEE (UYCWG)

Skolaut/Lutz/Skolaut sichern sich den Drachen-Staatsmeistertitel am Wolfgangsee.

Das Team DIAVEL III Christoph Skolaut (UYCMo)/Martin Lutz (UYCWg)/Georg Skolaut (UYCMo) sicherte sich bei der Staatsmeisterschaft der Drach-Klasse am Wolfgangsee nach 2019 zum zweiten Mal den nationalen Titel.

Insgesamt erreichten die Segler vom Mondsee und Wolfgangsee unter 30 gestarteten Teams den sehr guten vierten Platz. Die Plätze ins bis drei gingen mit Stefan Link (D), Vincent Hoesch (D) und Benedikt Gäch (D) und ihren Teams an die bekannt stark segelnden deutschen Gäste.

Nach acht herausfordernden und spannenden Wettfahrten gewannen die drei den Titel vor Peter Resch sowie Michael Farthofer mit ihren Teams (beide vom UYCAs).

PLATZ	BOOT	TEAM	PUNKTE
1	AUT 204	Christoph Skolaut, Martin Lutz, Georg Skolaut (UYCWg und UYCMo)	41
2	AUT 175	Peter Resch, Justin Kurz, Willibald Hauer (alle UYCAs)	49
3	AUT 277	Farthofer Michael, Hubauer Friedrich, Deschka Stefan (alle UYCAs)	11



**DRACHENKRISTALL 2024, WOLFGANGSEE**  
Auch im Jahr 2024 ein Sieg für die Jugend!

Mit Steuermann Matteo Feichtenschlager und Crew Lukas Eigenstuhler, Tobias Grasmann gewinnt eine Nachwuchstruppe des UYC Wolfgangsee nach 2023 auch im Jahre 2024.

**6TH INT. DRAGON CLASSICS 2024, WOLFGANGSEE**

Vom 14. bis 18.07.2024 fand die traditionelle Dragon Classics statt. Es nahm insgesamt 17 Mannschaften aus drei Nationen – NED, GER und AUT – teil.

PLATZ	BOOT	TEAM	PUNKTE
1	AUT 159	Matteo Feichtenschlager, Lukas Eigenstuhler, Tobias Grasmann (UYCWg)	3
2	AUT 204	Lutz Martin, Riha Wolfgang, Skolaut Georg (UYCWg, UYCMo, UYCMo)	5
3	AUT 188	Hans Graf, Maximilian Graf, Jonathan Mooch (UYCWg)	9

PLATZ	BOOT	TEAM	PUNKTE
1	GER 549	Wolfgang Köhnik, Rasmus Nielsen, Matthias Grau	5
2	NED 185	Rob Dekeukeleire, Inky Lampe, Timo Claassen	7
3	GER 316	Rainer Nothelfer, Kerstin Nothelfer, Dr. Nathali Klingen	12



[yachtagentur.at](https://yachtagentur.at)

# DER NEUE KURS!

**KAISER DIE BOOTSMANUFAKTUR, SAFFIERYACHTS, MELGES, YACHTSERVICE, WINTERLAGER, ...**

GERNE STEHEN WIR ZU IHRER VERFÜGUNG

+43 660 9394096

**47° 54' 46", 13° 31' 51"**  
Yachtagentur Haslinger GmbH,  
Büro / Service / Zubehör  
in Attersee, Nußdorferstrasse 36

Spüre das Gefühl  
von **FREIHEIT**

# ÖSTERREICHER INTERNATIONAL

Schrift // Christoph Skolaut  
Bild // CYC, deutsche Drachenflotte

## DEUTSCHE MEISTERSCHAFT 2024 MIT EINER FURIOSEN SERIE ÜBERLEGEN ZUM DEUTSCHEN MEISTER

Der Chiemsee Yacht Club in Prien hatte zur Deutschen Meisterschaft in der Drachen-Klasse geladen und ein rekordverdächtiges Feld von 58 Booten traf sich an der Startlinie.

Der Chiemsee, der See, an dem wir viel öfter mit dem Auto vorbeifahren, als dort segeln zu gehen. Aber einer Einladung – fast schon Aufforderung – bei der

Österreichischen Staatsmeisterschaft Ende Juli am Wolfgangsee ausgesprochen durch niemand Gerin- gem als Vinci Hoesch muss man fast folgen. Allzu oft kommen unsere deutschen Freunde auch zu unseren Regatten nach Österreich.

Seglerische Erinnerungen an den Chiemsee? Deutsche Meisterschaft in der Melges24-Klasse vor mehr als zehn Jahren, auch im CYC. Ein Tag Wind mit 20 Knoten plus, Regen waagrecht und Temperaturen deutlich unter 10°C – mehr als einprägsam.



Die Wettervorhersage für dieses Wochenende war ähnlich. Temperaturen um 10°C, Regen an drei von vier Tagen und nur wenig Wind.

Mit einem „Fahrt ihr vorne mit?“ vom Vermesser starteten wir in die „Deutsche“. Wenn alles gut läuft, können wir schon in die Top 10 fahren, war unsere Antwort. Grund genug unser Boot genau unter die Lupe zu nehmen und zu schauen, ob auch alles regelkonform

ist. Wusste er schon damals mehr als wir? Der Chiemsee Yacht Club hatte sich mächtig ins Zeug gelegt für diese Meisterschaft. Bayerischer Abend am ersten Tag – dem Tag der Deutschen Einheit – Zufall oder Zeichen? Galadinner am Samstag mit einem sehr guten mehrgängigen Menü für rund 220 Personen – einfach Top! Ganz zu schweigen vom obligaten Freibier, serviert von der legendären Drachenbar des ASC vom Ammersee und fast selbstverständlich vom Obmann

des CYC gezapft. Die Bar wurde extra für die Deutsche Meisterschaft an den Chiemsee transportiert. An Land blieben (fast) keine Wünsche offen – so soll das auch sein, speziell in unseren Breiten, wenn der Wind mehr als launisch sein kann.

Seglerisch starteten wir nicht so furios in die Serie. Die letzte gemeinsam gesegelte Regatta lag mit der Österreichischen Staatsmeisterschaft zwei Monate zurück. Den Start völlig verschlafen gingen wir auf die erste Kreuz. Und da sollte sich das zeigen, was uns das gesamte Wochenende auszeichnete. Gute Bootsgeschwindigkeit auf der Kreuz und auch am Vorwind, dazu ausgefeilte Taktik und dann noch dazu in den entscheidenden Momenten das nötige Quäntchen Glück. Den ersten Regattatag beendeten wir mit den Ergebnissen elf, drei und sechs auf Platz eins der Zwischenwertung.

Tag zwei bescherte uns das Prognostizierte. Warten bei Regen im trockenen und geheizten Clubhaus. Zeit, um mit unseren Freunden aus der Drachen-Klasse Erfahrungen und Informationen auszutauschen und einfach die Zeit unter Gleichgesinnten zu genießen.

Für den dritten Tag hatten wir ob der sehr schlechten Windprognosen ebensolches eingeplant. Fast schon überrascht – oder besser ungläubig – folgten wir der Aufforderung des souveränen Wettfahrleiters auszu- laufen. Stabiler Westwind mit sechs bis zehn erwartete uns den ganzen Tag und so konnten wir drei Wettfahr- ten absolvieren. Dabei konnten wir nahtlos an den

ersten Wettfahrttag anschließen und sogar noch einen draufsetzen. Mit den Plätzen vier, eins und fünf bauten wir unsere Zwischenführung weiter aus und konnten uns auch den Sieg am zweiten Tag sichern.

Zwei Wettfahrten standen am letzten Wettfahrttag noch aus – bei alles andere als guten Windprognosen. Wir hatten aufgrund unserer unglaublichen Serie elf Punkte Vorsprung auf den Zweitplatzierten Stefan Link. Das Rechnen begann: Variante 1 – Sieg bei keinen weiteren Wettfahrten, Variante 2 – Sieg bei nur einer weiteren Wettfahrt und Variante 3 – Teilnahme an der achten und letzten Wettfahrt nur bei einem schlechten Platz in der siebten Wettfahrt.

Zum sonnigen Wetter gesellte sich alsbald ein stabiler NO-Wind mit sechs bis zehn Knoten. Wir konnten in der siebten Wettfahrt nahtlos da anschließen, wo wir aufgehört haben. Mit einer starken Wettfahrt sicherten wir uns Platz drei und damit den Sieg bei der Deutschen Meisterschaft 2024 in der Drachen-Klasse – und das vor der abschließenden achten Wettfahrt! Unser Jubel kannte keine Grenzen. Wahnsinn, was wir geschafft hatten! Sieg in einer 58 Boote starken deutschen Flotte vor der letzten Wettfahrt. Dies war – wie uns später verraten wurde – schon lange keinem gelungen. Wir konnten erstmals als österreichisches Drachen-Team eine Deutsche Meisterschaft gewinnen! Einfach genial. Unsere Namen eingraviert auf dem silbernen Weißweinkühler mit all den Siegern seit 1972!

THE POWER OF  
CHOICE



GESTALTE DEINEN

TRAUMANHÄNGER

HARBECK®

# RANGLISTEN ÖSTERREICH 2024



## SKIPPER

POS	NAME	VEREIN	BOOT	PUNKTE	REGATTEN AUT	REGATTEN AUSLAND
1	Pretscher Michael	UYCAs	AUT 192	271,39	1	3
2	Resch Peter	UYCAs	AUT 175	251,03	2	1
3	Skolaut Christoph	UYCMo	AUT 204	203,53	1	1
4	Farthofer Michael	UYCAs	AUT 277	189,71	2	0
5	Feichtenschlager Matteo	UYCWg	AUT 159	174,29	2	0
6	Lutz Martin	UYCWg	AUT 204	163,85	1	2
7	Spießberger Christian	SCA	AUT 141	154,43	2	0
8	Flödl Mattias	UYCAs	AUT 67	152,97	2	2
9	Steinberger Anton	UYCWg	AUT 300	122,54	2	2
10	Graf Hans	UYCWg	AUT 3	103,00	2	0
11	Eder Wolfgang	UYCAs	AUT 155	102,26	2	0
12	Andresen Aksel	UYCWg	DEN 425	101,52	2	0
13	Sturm Albert	UYCAs	AUT 777	99,21	2	0
14	Teiser Johannes	UYCWg	GER 1210	70,83	1	0
15	Buchinger Wolfgang	UYCWg	AUT 205	64,57	1	0
16	Schrangl Philipp	UYCWg	AUT 355	64,00	1	0
17	Kopetzky Michael	SWW-YS	AUT 304	42,86	1	0
18	Meixner Roman	UYCWg	AUT 191	41,67	1	0
19	Baert Michael	UYCWg	SUI 206	41,67	1	0
20	Nadlinger Michael	UYCWg	AUT 355	25,14	1	0
21	Neugebauer Christian	UYCAs	AUT 198	25,00	1	0

## CREW

POS	NAME	VEREIN	BOOT	PUNKTE	REGATTEN AUT	REGATTEN AUSLAND
1	Pesst Harald	UYCAs		295,18	2	2
2	Kurz Justin	UYCAs		251,03	2	1
2	Hauer Wilibald	UYCAs		251,03	2	1
3	Skolaut Georg	UYCMo		210,13	2	1
4	Lutz Martin	UYCWg		203,53	1	1
5	Riha Wolfgang	UYCWg		194,62	1	1
6	Hubauer Friedrich	UYCAs		189,71	2	0
6	Deschka Stefan	UYCAs		189,71	2	0
7	Eigenstuhler Lukas	UYCWg		174,29	2	0
7	Grasmann Tobias Michael	UYCWg		174,29	2	0
8	Schlipfinger Gerhard	SCA		154,43	2	0
8	Schindler Christoph	SCK		154,43	2	0
9	Doll Bernd	UYCAs		152,97	2	2
9	Pilgerstorfer Leo	UYCAs		152,97	2	2
10	Pretscher Heinrich	OESV		141,62	0	2
11	Stolizka Alexander	UYCAs		136,23	1	1
12	Graf Maximilian	UYCWg		103,00	2	0
13	Nisst Helmut	UYCAs		102,26	2	0
13	Eder Bernhard	OESV		102,26	2	0
14	Grigkar Alexander	UYCAs		99,21	2	0
15	Sturz Peter	UYCAs		75,00	1	0
16	Piso Nicolaus	UYCMo		72,18	0	2
17	Tillmann Klaus	UYCWg		70,83	1	0
17	Eisl Walter	UYCWg		70,83	1	0
18	Hermes Jörg	UYCWg		66,67	1	0
19	Moser Jörg	UYCWg		64,57	1	0
19	Nake Michael	UYCWg		64,57	1	0
20	Fischer Bertram	UYCWg		64,00	1	0
20	Pracher Norbert	UYCWg		64,00	1	0
21	Piso Marcus	UYCMo		54,29	0	1
22	Steinberger Wigg	UYCMo		43,49	1	1
22	Nadlinger Michael	UYCWg		43,49	1	1
23	Jöbstl Wolfgang	UYCWg		42,86	1	0
23	Jöbstl Barbara	UYCWg		42,86	1	0
24	Schneis Michael	UYCWg		41,67	1	0
25	Ritschel Michael	UYCWg		34,86	1	0
25	Black Kaare	UYCWg		34,86	1	0
26	Jeschke Christoph	UYCWg		28,00	1	0
27	Kretschmer Holger	UYCAs		25,49	0	1
28	König Walter	OSYC-IG-S		25,14	1	0
28	Kleinheider Peter	LSCN		25,14	1	0
29	Wymetal Christian	OESV		25,00	1	0
30	Bermadinger Freddy	UYCWg		10,48	0	1
30	Steinberger Wigg	OESV		10,48	0	1

# TAUWERK FÜR ALLE ANSPRÜCHE.

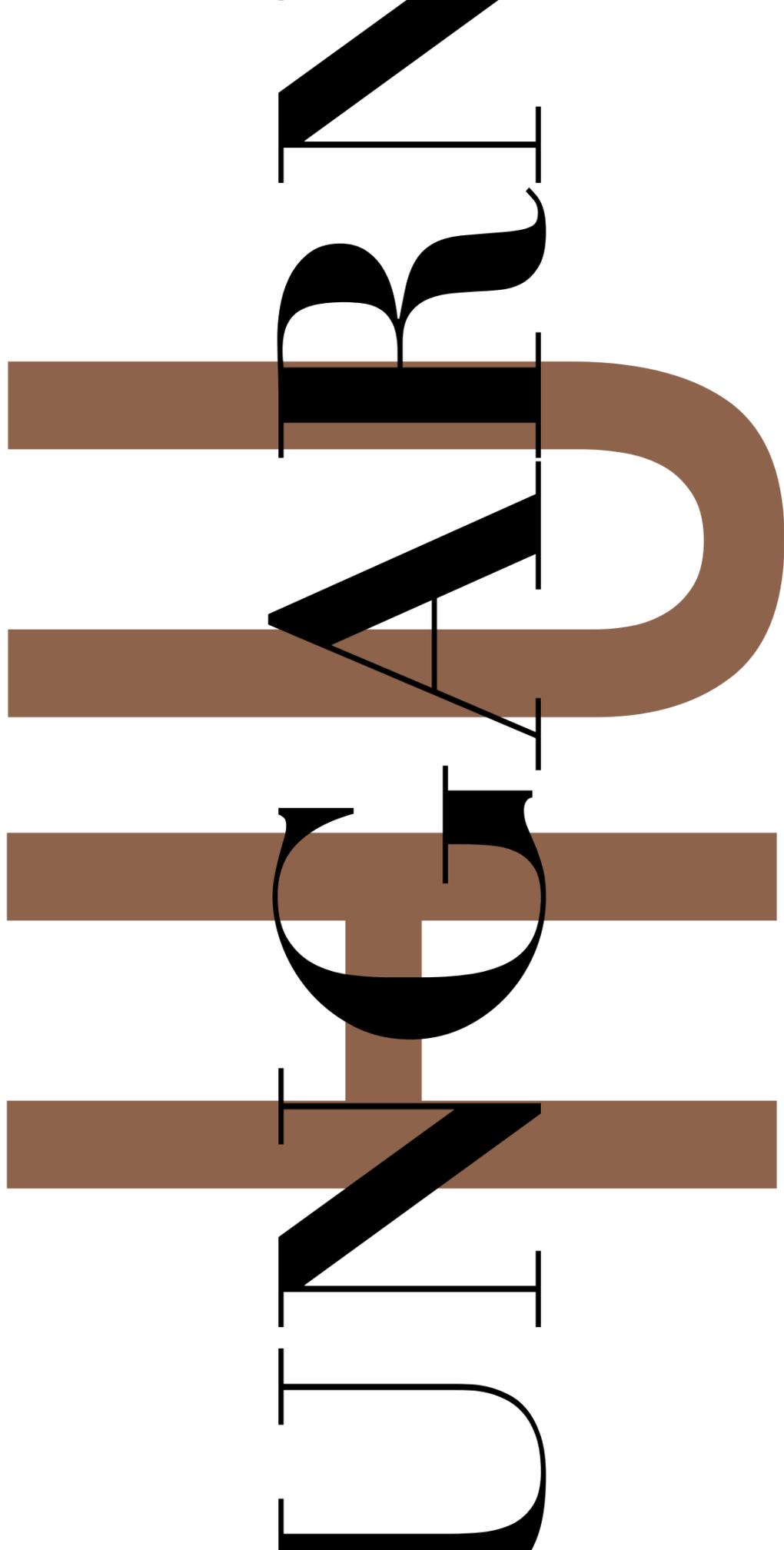
Individuell anpassbares Tauwerk für Ihren Drachen erhältlich im Fachhandel in Ihrer Nähe.

Erreichen Sie mehr mit Leinen von Robline!



[www.roblineropes.com](http://www.roblineropes.com)





## Ungarischer Drachenverband

### Eckdaten

- Vereinsname: Magyar Dragon Szövetség Egyesület
- Reg.nr.: 13-02-0005006
- USt.Nr.: HU18717567
- Sitz und Postanschrift: 2030 Érd, Csenkesz u. 4., Ungarn

### Kontakte und Info

E-Mail: [info@dragonclass.hu](mailto:info@dragonclass.hu)  
 Homepage: [dragonclass.hu](http://dragonclass.hu)  
 Tel.: +36 20 369 2126

### Vorstand

Vorsitzender: Vilmos Náray  
 Sekretär: László Kozma  
 Gesandter: Dr. Péter Szűcs

### Flotte

15 regattierende Boote am Balaton  
 Etwa 10 weitere Boote am See

VILMOS NÁRAY VORSITZENDER  
UNGARISCHER DRACHENVERBAND

Lasst mich hier alle Drachensegler in den deutschsprachigen Ländern herzlich vom Balaton begrüßen. Es macht uns, der ungarischen Flotte, viel Freude, in diesem schönen Magazin, wenn auch nur virtuell, wieder mit euch zusammen zu erscheinen. Wir hatten die Produktion der Ungarn-Seiten vor einigen Jahren aus diversen Gründen eingestellt, aber nun sind wir wieder da und mit diesem Schritt möchten wir die Zusammengehörigkeit der Flotten in Mitteleuropa unterstreichen.

Letzten Endes sind der Balaton, der Chiemsee, der Starnberger-See, der Attersee, der Untersee oder der Gardasee nur ein paar Autostunden von einander entfernt. Wir sind viel näher, als man sich das auf den ersten Blick denken könnte. Vor etwa 15 Jahren war es üblich, dass zwei bis drei ungarische Boote regelmäßig bei der Schweizer Meisterschaft, an der Staatsmeisterschaft am Attersee oder bei Regatten in Bayern dabei waren – und umgekehrt: Boote aus diesen Ländern führen bei unserem Sonnenschein Cup, der ungarischen Meisterschaft, mit-

Diese Tradition möchten nun wiederbeleben. Wir werden beim GP in Österreich am Start sein, es werden ungarische Boote beim Hans-Detmar Wagner Cup oder an der IDM mitsegeln. Und wir heißen alle deutschen, österreichischen und schweizerischen Boote am Balaton herzlich willkommen. Wir haben schöne Anlagen für eure Boote und bieten auch viele kulturelle und gastronomische Erlebnisse an.

Es wird auch einen guten Anlass geben, nach Ungarn zu kommen. Soeben hat mich die IDA verständigt, 2026 einen Grand-Prix-Event in Ungarn zu veranstalten. Daher darf ich euch, liebe Drachen-Journal-Leser, nun exklusiv und als erste zu diesem Event einladen: Schreibt schon jetzt in euren Kalender rein: Johan Anker Cup, Hungarian Grand Prix (IDA Grade 1), 13 bis 16. Mai 2026, Alsóörs, Balaton, Ungarn.

Natürlich könnt ihr den Venue schon dieses Jahr testen: Im selben Klub wird vom 4. bis 7. September d.J. die ungarische Drachenmeisterschaft (Sonnenschein Cup) ausgetragen. Es wäre uns eine große Freude, euch an der Startlinie zu sehen. Mehr Infos dazu auf unserer Homepage unter [dragonclass.hu](http://dragonclass.hu).

Wenn ihr dieses Magazin bekommt, wird die Saison schon begonnen haben. In diesem Sinne wünsche ich euch viel Spaß beim heurigen Drachensegeln, egal ob bei den Major Events oder bei den Mittwoch-Regatten, sowie:

Gut Wind und immer eine Handbreit  
Wasser unter dem Kiel!

# UNGARISCHE MEISTERSCHAFT 2024

Schrift // Vilmos Náray

Unsere Meisterschaft, die schon seit 20 Jahren um den Sonnenschein Cup ausgetragen wird – einen schönen Silberschüssel, gestiftet von unserem unlängst verstorbenen Freund, dr. Sándor Kecskés aus Berlin und benannt nach seinem einstigen Boot –, fand im vergangenen Jahr Mitte September im wunderschönen kleinen Hungária Yacht Club in Balatonfüred statt. Der Vereinsvorsitzende, Lóránd Gömbös, ist selbst passionierter Drachensegler und der beste Gastgeber unserer Flotte. Alle Teilnehmer des Events haben diese Gastfreundschaft wieder einmal genießen können – auch an dieser Stelle vielen Dank an „Gömbi“, seine Familie und alle Helfern im HYC!

Da die ungarische Flotte zu klein ist, einen Event allein wirtschaftlich zu organisieren, laden wir immer auch andere Klassen zu unserer Meisterschaft ein. 2024 waren die ungarische H-Boot- und die ungarische Folkeboot-Flotte unsere Gäste. Aus regattatechnischer Sicht erwies sich diese Entscheidung günstig: In den Wettfahrten haben sich die drei Klassen auf der Regattabahn nicht gestört. Die Drachen starteten als erste, die H-Boote als zweite Klasse und die Folkeboote als dritte – auf einer kürzeren Bahn – und sie trafen sich nur selten, daher beeinflussten sie die Ergebnisse der jeweils anderen Klassen nicht.

Das Event wurde wettermäßig von einem Zyklon geprägt, der in ganz Westeuropa durch starke Winde und eine selten erfahrene Niederschlagsmenge immense Schäden anrichtete. Es war eindeutig: Diese Front wird während der Regatta, wahrscheinlich am zweiten oder dritten Tag auch den Balaton erreichen, und daher ist die Meisterschaft in Gefahr. Die Wettfahrtleitung und die Flottenkapitäne erzielten eine Einigung: Es wird versucht, bereits am ersten Tag, Donnerstag, drei Wettfahrten zu fahren, damit die Regatta, wenn notwendig, am Freitag gültig beendet und abgeschlossen werden kann.

Schließlich konnte auch unter diesen ziemlich ungünstigen Umständen ein großartiges Event veranstaltet werden. Donnerstagnachmittag wurden in einer sich von Nordost auf Südwest drehenden leichten Brise drei Wettfahrten gesegelt, wobei die Südwest-Drehung bereits das Kommen des „grogen“ Wetters signalisierte. Die Eröffnung und die erste Wettfahrt fand im Zeichen trauriger Ereignisse statt: Wir mussten von zwei langjährigen Mitgliedern und Freunden, András Simon und Zoltán Kőszegi Abschied nehmen. Beide sind nur ein paar Tage vor der Meisterschaft gestorben. Vor dem ersten Start der Regatta wurden zu ihren Ehren weiße Rosen ins Wasser geworfen.



Freitag brach der Zyklon ein, aber im Vorfeld konnten noch drei Wettfahrten gesegelt werden. Der Wind nahm kontinuierlich zu, von 15 Knoten erhöhte er sich bis Ende der sechsten Wettfahrt auf 20, in Böen auf 22 Knoten. Um seriöse Schäden vorzubeugen, wurde die Regatta um 14 Uhr abgebrochen, und die meisten Boote konnten noch vor dem Einbruch des echten Unwetters in ihre Heimathäfen segeln. In der Nacht kam es dann zu Böen mit 30 – während im Klubraum bereits die Preisverleihung stattfand – und am Wochenende an bestimmten Orten zu 40 Knoten.

Der Titel wurde in einem sehr harten Wettkampf entschieden, und Meister wurde mit drei

Tagessiegen und zehn Punkten das Team HANNI mit Ferenc Kis-Szölgyémi am Helm und Vorschottern Arthur de Jonge und Károly Vezér. Silber ging an die Mannschaft NYÁRI MIKULÁS mit Steuermann Lóránd Gömbös und Crew Csaba Lukács und Benjamin Vadnai – mit ebenfalls zehn Punkten. Dritter wurde das Boot FREYJA: Vilmos Náray, Gábor Ikrényi, Péter Wonke.

Auch das Soziale kam nicht zu kurz. Dank der Flottenmitglieder wurden die Teilnehmer an beiden Abenden fürstlich verwöhnt: Freibier, Wein und nicht-alkoholische Getränke warteten auf alle SeglerInnen im Hafen, und dazu wurden Lángos, Letscho und ausgezeichnete Chili con carne angeboten.



# EINLADUNG

GENIESST DRACHENSEGELN UND  
UNGARISCHE GASTFREUNDSCHAFT  
AM BALATON!

- SPANNUNG AUF DEM WASSER
- ENGAGIERTE HEIMFLOTTE
- FREUNDE AM LAND
- AUSGEZEICHNETE WEINE
- KÖSTLICHKEITEN AM ABEND
- BREITE AUSWAHL AN UNTERKUNFTSMÖGLICHKEITEN
- PRIMA AUTOBAHNVERBINDUNG

## Drachen-Events am Balaton 2025/2026

16-18.05.2025, Csopak – Johan Anker Cup  
04-07.09.2025, Alsóörs – Sonnenschein Cup, Ungarische Meisterschaft  
01-03.05.2026, Balatonfüred – HYC Cup  
13-16.05.2026, Alsóörs – Johan Anker Cup – Hungarian Grand Prix (IDA Grade 1)



## Weitere Infos

info@dragonclass.hum | dragonclass.hu



## Innovation und Tradition am Ufer des Balaton in Ungarn

Entdecken Sie die Alsóörs Marina – einen der modernsten und schönsten Yachthäfen am Nordufer des Balaton (Plattensee) mit 244 Liegeplätzen für Segel- und Elektroboote.

### Unsere Highlights:

- Moderne Schwimm- und Fingerstege
- Intelligente Stromversorgungssäulen
- Exclusive Pension\*\*\*\* direkt am Wasser
- Gemütliches Bistro mit regionalen Spezialitäten
- Kran- sowie Slipanlage
- Professionelle Werkstatt für Wartung und Reparatur
- Hochqualifiziertes Team für alle Belangen

Erleben Sie die perfekte Kombination aus Innovation, Tradition und maritimer Leidenschaft!



www.alsoorsmarina.hu/de  
sales@alsoorsmarina.hu

# DRACHEN

EIN KLASSIKER, DEN WIR  
MIT LEBEN FÜLLEN

Wir kennen das alle: Die Klasse stagniert. Es gibt kaum jüngere Crews, die neuen Boote sind viel teurer geworden, die Meldezahlen bei den großen Regatten gehen zurück. Junge Segler finden sich attraktive, schnelle Boote und wollen mit dem Papa nicht mehr im Drachen segeln kommen. Es wird in den Verbänden in allen Ländern und auch international viel diskutiert, aber passieren tut sich in Wahrheit wenig.

Dieses Schicksal ereilte leider auch die ungarische Flotte. Nach der EM in Balatonfüred ließ das Interesse schrittweise nach. Wir haben viele engagierte Segler verloren, einige haben Wichtiges in ihrem Berufsleben, andere wurde in einer anderen Klasse aktiv und hatten weniger Zeit fürs Drachensegeln. Covid, Krieg, Inflation – die Teilnahme an großen Events wurde immer weniger erschwinglich für viele.

Der harte Kern in der ungarischen Flotte hielt trotzdem durch. In den vergangenen Jahren konnten wir unsere Hauptevents, den Johan Anker Cup und die ungarische Meisterschaft, immer wieder erfolgreich organisieren. Am Start waren zehn bis 14 Boote, was unter den ungarischen Kieler-Klassen immer noch als ausgezeichnet bewertet werden konnte. Die Erkenntnis war aber klar: Etwas muss passieren, weil diese Richtung in den Abgrund führt.

Wir wussten genau: Um unsere Aktivitäten aufrecht erhalten zu können, brauchen wir eine stärkere Kommunikation und attraktive Events. Dazu bedarf es aber mehr Geld.

So kam es zum Vorschlag des Vorstands vor einem Jahr: Die Mitgliederbeiträge müssen deutlich erhöht werden, um Programme zu finanzieren, die notwendig sind, wenn wir auf die Dauer Drachen segeln wollen. Den Beschluss durchzubringen war nicht leicht, es kam fast zu einem Bruch innerhalb unserer Gemeinschaft. Es gab Stimmen, die sich dafür einsetzten, alles beim Alten zu lassen, nichts zu ändern. Es sei, hieß es, vor allem eine Freizeitbeschäftigung, und wir sollten für ihre „Organisation“ nicht übermäßig viel berappen.

Letzten Endes aber war die Mehrheit für die Erneuerung und für den Durchstart. Warum? Es ist einfach: Niemand will sich für uns die Agenden der Klasse annehmen. Wenn wir das nicht tun, können wir nicht erwarten, dass unsere Probleme von einer Obrigkeit gelöst werden. Weder vom Ungarischen Segelverband noch von der IDA oder einem Klub. Es gibt keinen anderen Weg, wir selbst müssen unseren Klassiker erneut mit Leben füllen.

Wir dürfen nicht mehr die Außenwelt dafür verantwortlich machen, dass sie uns nicht so bewertet, wie wir es für passend hielten. Wir müssen uns öffnen, nach außen zeigen, wie schön es ist, Drachen zu segeln, versuchen, Segler einzuladen, mit uns in unserem Boot zu segeln, und wenn sie kommen, werden sie es anderen erzählen, wie toll das war.

Der Erfolg ist auch so nicht vorprogrammiert. Aber ein Versuch ist es wert.

## RANGLISTEN UNGARN 2024

### CREW

POS	NAME	VEREIN	PUNKTE
1	Szűcs, Péter Dr.	MDSZ	623,66
2	Zalai, Gábor	Kereked	588,09
3	Wonke, Péter	Tramontana	472,73
4	Ikrényi, Gábor	TVSK	472,73
5	Gyulai, Gábor	MDSZ	458,20
6	Kozma, László	TYC	407,82
7	Hajdú, Martin	Kereked	362,85
8	Kerényi, Balázs	Kereked	354,09
9	Pétervári, Dávid Gergő	MDSZ	352,94
10	Lackner, Rolf Ákos	MDSZ	352,94
11	Kismarty-Lechner, Balázs	TVSK	245,30
12	Lukács, Csaba	HYC	236,36
13	Juhász, György	TVSK	221,67
14	Lackner, Richárd	Kereked	201,67
15	Csüllög, Zsolt	Principessa YC	141,82
16	Tasnádi, Ádám	TYC	133,58
17	Barts, Balázs	TYC	133,58
18	Hónig, Katalin	TVSK	114,67
19	Hónig, Kinga	BYC	78,00
20	Homola, László	MDSZ	55,00
21	Schinkovits, Attila	TVSK	23,64

### SKIPPER

POS	NAME	VEREIN	PUNKTE
1	Szűcs, István Dr.	MDSZ	623,66
2	Zenthe, Ferenc	Kereked	588,09
3	Náray, Vilmos	MDSZ	472,73
4	Jakab, László	TVSK	323,88
5	Dobos, Attila	TVSK	300,30
6	Kis-Szölgyémi, Ferenc	AMVK	260,00
7	Homola, László	MDSZ	244,67
8	Gömbös, Lóránd	HYC	236,36
9	Hónig, Péter	TVSK	232,85
10	Lackner, Richárd	Kereked	151,27
11	Tóth, Zsolt	TYC	141,82
12	Lukács, István	TYC	133,58
13	Óveges, Dávid	EGIS	52,00

### BOOTE

POS	NAME	PUNKTE
1	Luna	588,09
2	Freyja	472,73
3	Carpe Diem	420,79
4	Tiamat	362,85
5	Kukulján	323,88
6	Yorikke	300,30
7	Hanni	260,00
8	Nyári Mikulás	236,36
9	Das Boot	151,27
10	Nemecsek	141,82
11	Triton	133,58
12	Scylla	114,67
13	Cralex	52,00



Bild // Tom Körber

## I M P R E S S U M

**Herausgeber und V.i.S.d.P.** Deutsches Drachengeschwader e.V., Leibnerstraße 13, 86919 Utting | Schweizerische Drachenflotte, Dorfstraße 12, CH-6340 Baar | Österreichische Drachenflotte, Tauchnergasse 5/18, A-3400 Klosterneuburg | Ungarischer Drachenverband, (Magyar Dragon Szövetség Egyesület), 2030 Érd, Csenkesz utca 4., Ungarn

**Chefredakteur** Tom Körber, Esmarchstraße 61, 24105 Kiel, info@tomkoerber.de, +49 431 888 67 79 | Gregor Berz, Seiboldstraße 1, 86911 Dießen, gregor@sirofly.de

**Grafik/Editorial Design** Outline-Graphix UG (haftungsbeschränkt), Haverkamp 22, 24238 Selenit, +49 151 288 835 04

**Korrektur** Kirska Stoltenburg

**Autoren** Gregor Berz, Tom Körber, Sina Wolf, Vilmos Nárá, Klaus Mittermayr, Garlef Baum, László Kozma, Erik Mosegaard, Yves & Kathy Gausson, Cerde de la Voile d'Estavayer, Joseph von Eichendorff, Caspar Dohse, Lorenz Fischer, Jan-Henning Krumme, Magdalena Gründt, Hans-Dieter Lang, Arnold Dees, Dirk Pramann, Rainer Nothelfer

**Fotos** Tom Körber, Elena Razina, Simon Berz, Sören Hese, Peter Kähl, Dieter Schmid, Peter Prandl, M. Schlederer, DTYC, Peter Nietsch, Dirk Pramann, Arnold Dees, Finn Gerstel, Jutta Fink, Luca Huben, HSC, Max Ranchi, Ivo Ferreira, sailing pics, tbd, J.L. Chaix, Oli Mose, Kaz Nakajima

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.



“  
 Wenn es jemals  
 Drachen gab, dann  
 waren es die von  
 Pedersen & Thuesen  
 ”



## Commitment to hard work, precision and unwavering attention to detail build trust. And trust drives performance and delivers results.

At Peticrows we know trust is not given for free, it is achieved through hard work, precision and unwavering attention to detail – essential qualities for achieving exceptional performance and delivering great results.

That's why we work every day with heart, passion and dedication, pushing us to go beyond limits. And above all, with a

tireless effort to improve, refine and persevere until achieving excellence - as evidenced by the latest excellent results obtained by our boats.

If you are considering changing boats or buying your first Dragon, come visit us to meet the team and the entire construction process here in Portugal.

-  [www.peticrows.com](http://www.peticrows.com)
-  [www.facebook.com/Peticrows](https://www.facebook.com/Peticrows)
-  [www.instagram.com/peticrows](https://www.instagram.com/peticrows)
-  [peticrows@peticrows.com](mailto:peticrows@peticrows.com)



WE TAKE DRAGONS SERIOUSLY

