

Dänische Meisterschaft 92 Ebeltoft oder:

Jetzt weiß ich schon eher, was Segeln heißt!

Am Dienstag, den 31. Juli 92
abends läutet es an der Tür.

Endlich! Auf geht's nach Dänemark!

Herr Werres hat mich eingeladen, zusammen mit Jutta, seiner Tochter, die dänische Meisterschaft auf seiner White Star mitzusegeln. Nun steht Jutta vor der Tür, rasch werden Isomatte, Schlafsack, Zelt und Gepäck verstaut, und ich quetsche mich dazwischen. Es kann losgehen, wobei ich mir allerdings nicht vorstellen kann, wie Ralph, den wir noch abholen, samt seinem Gepäck in das Auto passen soll. Doch ein starker Mann und zwei noch stärkere Frauen kriegen das schon hin und so machen wir uns auf den langen Weg nach Norden. Angelehnt an Taschen bin ich auf meiner Rückbank gerade dabei einzuschlummern, als das Werres-Wohnmobil mit der White Star am Haken gesichtet wird. An der nächsten Raststätte trinken wir einen Kaffee auf unsere beginnende Dänemarktage und es stellt sich heraus, daß Fam. Werres gleich nach Ebeltoft in der Nähe von Arhus durchfahren wollen. (Der dortige Segelverein ist heuer Veranstalter.) Wir hingegen beschließen, noch ein wenig durchs Land zu reisen und es vor allem gemütlich angehen zu lassen. Am nächsten Mittag ist es so weit, in Abenra, nicht weit hinter der Grenze schnuppern wir zum ersten Mal dänische Luft und nisten uns früh eine Nacht auf einem Campingplatz ein. Dort entdecke ich auch meine Schwäche für gutes dänisches Weißbrot! Am nächsten Morgen geht es nach einem Bad neben vielen Quallen in der eiskalten Ostsee auf nach Legoland (fürs Legospielen scheint Ralph eine gewisse Schwäche zu besitzen). Berühmte Bauwerke und Sehenswürdigkeiten sind hier detailgetreu aus Legosteinen nachgebaut. Doch das Segeln ruft, und so muß Ralph bald wieder von Millionen Legosteinen Abschied nehmen und wir machen uns wieder auf unsere Reise nach Norden. Nach einer Pause auf dem Himmelsbjerg mit 145 m Höhe die zweithöchste Erhebung Dänemarks, und einigen Umwegen über kleinere Landstraßen, finden wir uns in Ebeltoft wieder. Dort wartet schon unser Empfangskomitee: Mischa, der mit Fam. Werres schon die Ebeltofter Straßen unsicher macht.

Endlich am Ziel!

Auf dem nahen Campingplatz verbringen wir die Nacht. Am nächsten Morgen führt mich mein erster Weg zum Hafen, und mir bietet sich ein eindrucksvolles Bild: Große Dick-schiffe liegen neben aus Holz gebauten Oldtimern, alle möglichen Bootstypen sind hier vertreten. Die Luft riecht nach Salz und Seetang, ein frischer Wind zerrt an meiner Kleidung und fängt sich singend in den Masten und Wanten der Schiffe. Ich freue mich schon auf den ersten Ritt über die Wellen! Doch vorher heißt es noch Boot polieren, außerdem ziehen wir vom Campingplatz um aufs Hafengelände und wohnen dort erster Klasse mit Blick auf das Meer. Der Wind, der unablässig geweht hat, legt noch an Stärke zu und so haben wir Schwierigkeiten, die Zelte aufzustellen. Für den nächsten Tag sind 8 Windstärken angesagt - sie bewahrheiten sich! Doch trotz starker Böen und einzelner Regenschauer werden die White Star und der Zepfi von A. Lohr, der uns als "Fotoreporter" begleitet, eingekrant und der Mast gestellt.

Am nächsten Tag sollte es also losgehen, der erste Probeschlag auf der Ostsee erwartet mich. Morgens liege ich in meinem Zelt, horche auf das Knallen der Zeltplanen und verfluche den starken Wind, der immer noch unvermindert auflandig weht. Wie sollen wir so ohne Motor aus dem Hafen kommen? Doch ich hätte mir keine Gedanken zu machen brauchen, für unseren Skipper scheint dies überhaupt kein Problem zu sein. Im Hafen setzen wir Groß und Fock und kreuzen in der engen Einfahrt auf. Mit Riesentempo schießen wir an die Festmacher anderer Hafenlieger heran, eine schnelle Wende und das Gleiche auf dem anderen Bug. So manchen Charterskipper mag die Kaffeetasse entglitten sein vor Schreck, als unser Bug genau auf sein Heck gezielt hat. Schließlich gewinnen wir freies Wasser und es wird ein wilder Ritt über die Ostsee. Die Welle ist zwar nicht hoch, aber unangenehm. Immer wieder fällt die White Star in ein Wellental, es knallt, Gischt spritzt und unsere Fahrt wird fast abgestoppt. So kämpfen wir uns vorwärts, bis wir unser Regattabiet erreichen. Als wir dann die Schoten fieren und uns wieder Richtung Heimat wenden, schieben uns die vorher so feindlichen Wellen wie auf Schienen Richtung Hafen zurück. Langsam wird mir mulmig, wenn ich daran denke, wie wir bei auflandigem Wind und so viel

Speed anlegen wollen, ohne mindestens ein Schiff zu demolieren. Es ist wirklich abenteuerlich. Mit 6 Knoten Fahrt rauschen wir an einem Schild "Höchstgeschwindigkeit 3 Knoten" vorbei, schießen in den Wind und reißen das Groß herunter. -Geschafft, wir liegen wieder in unserer Box! Nun scheinen wir das Abendgespräch der ruhigeren Hafenlieger zu sein. "Da ist doch tatsächlich einer unter Segel eingelaufen. Das sind die Verrückten mit den zwei Punkten im Segel!"

Am nächsten Tag, der beinahe gleiche Segelbedingungen bietet, steht wieder ein Probeschlag auf dem Programm, diesmal geht sogar unser Spinnaker hoch und unsere Manöver sind nicht die schlechtesten.

Morgen soll es also ernst werden! Ich beschwöre den Wettergott, doch etwas gnädiger mit uns zu sein und es weniger stark blasen zu lassen, da drei Tage Starkwind mit Welle uns Binnenseeseglern schwer zu schaffen machen würden.

Früh wache ich auf und höre - nichts. Keine flatternden Zeltplanen oder klappernden Falle!

Der Wind hat abgeflaut, nur noch eine angenehme Brise kräuselt die Meeresoberfläche-ob ihn Herr Werres vielleicht bestochen hat mit einem Schlückchen Delaforce? Das ist "unser" Wetter. Gut gelaunt verlassen wir den Hafen, kreuzen zur Regattabahn und warten voller Spannung auf den Startschuß. Es kracht und 17 Schiffe queren die Linie. An der scheinbar begünstigten Steuerbordtonne herrscht Gedränge und Raumrufe werden laut. So starten wir mehr in der Mitte, dafür aber mit guter Fahrt und freierem Wind. An der Kreuz erwischt Rolf genau die goldrichtige Seite und so finden wir uns bald im vorderen Drittel des Feldes wieder. Unsere Spimanöver klappen sehr gut, noch eher im Zeitlupentempo, aber das wird schon werden! Auf der Zielkreuz holen wir nochmal die Schoten dicht und schieben uns auf den 5. Platz. Wir waren überrascht: mit einem solchen Ergebnis in der ersten Wettfahrt hat wohl keiner von uns gerechnet, auch nicht unser siegesgewohnter Skipper, der sich darüber richtig freut. Wenn das kein Zufall sein sollte, müssen wir den Dänen jetzt natürlich etwas bieten.

Als die zweite Wettfahrt angeschossen wird, war unser Ehrgeiz schon lange erwacht. Der Wind, die niedrige Welle, die Taktik unseres Skippers, alles stimmt und so segeln wir als 2. Schiff ins Ziel. Vielleicht hätte

es sogar zum ersten gereicht, wenn nicht ... ja wenn ich nicht diese eine Schiffe auf dem ersten Spigang eigenhändig versaut hätte. Aber trotzdem haben wir Grund genug, uns zu freuen, auch auf unserem "Begleitboot" Zepfi war man doch angenehm überrascht. Ziemlich K.O. liege ich abends in meinem Schlafsack; wird es morgen auch wieder so spannende und herrliche Segelstunden geben?

Auf der Regattabahn merken wir, der Wind ist launisch geworden; mal stärker mal schwächer weht er aus der Richtung, die ihm gerade einfällt. Trotzdem wird das Feld gestartet. Nach einer Kreuz, die zum Anlieger wird, gleiten wir mit dem letzten Windhauch um die Boje, setzen unseren Spi, der allerdings alles andere tut, als gut zu stehen. Da müssen wir mitansehen, wie sich weit weit von uns entfernt, das Wasser zu kräuseln beginnt - eine Brise, die die noch aufkreuzende Boote von hinten bekommen und unter Spi mit guter Fahrt auf die Tonne zurauschen, während wir immer noch im Flautenloch dümpeln. Nachdem uns fast das gesamte Feld überlaufen hat, geht es für uns - wieder gegen den Wind - zur nächsten Bahnmarke. Wir trösten uns damit, daß es Schiffen, die mit uns gleichauf sind auch nicht besser geht und hoffen auf einen Schuß der Regattaleitung. Doch da rührt sich gar nichts und so kommt es, daß wir mit achterlichem Wind unter Spi als 12. Schiff die Ziellinie queren. Eine verkorkste Lotteriewettfahrt!

(Später stellt sich heraus, daß es noch zu einem 10. Platz gereicht hat, da zwei Boote wegen Protest disqualifiziert wurden.)

Den "schlechten" Platz schreiben wir vorerst als Streicher ab.

Jetzt darf nichts mehr schief laufen. Und wirklich: der Nachmittag scheint unsere Stärke zu sein, wohl des Regattaessens, das uns mittags im Kescher gereicht wird.

Der Wind wird wieder stetiger ohne

viel zuzulegen und wir ersegeln einen dritten Platz. Da können wir uns abends auf der 806-Meisterschaftsparty schon sehen lassen! Es wird ein gemütlicher Abend, wir singen dänische Seemannslieder, die man zum Teil besser nicht übersetzen sollte und haben unseren Spaß daran, einem Sängertwist zweier gegnerischer Crews beizuwohnen, die sich jedesmal in ihren Ideen und vor allem in der Lautstrecke übertreffen wollen. Dort lerne ich auch Herrn Rasmussen kennen, den mehrmaligen Gewinner der Dän-M. Auf meine Frage, was er sich früh morgen wünscht, erhalte ich zu Antwort: "Stormy weather!" Hätte er es bloß nicht erwähnt.

Als ich am nächsten Morgen müde meinen Kopf aus dem Zelt stecke, pfeift es mir schon um die Ohren: heute scheint Dänenwetter angesagt zu sein! Die See empfängt uns außerdem sehr wellig. - Es ist kein gutes Gefühl, wenn das Wasser beim Genick herein und den Rücken hinunter läuft. Auch die White Star kann an den Wellen nichts Gutes finden, sie hat einfach keine Lust zu laufen und stampft sich immer wieder fest. Die Dänen hingegen segeln was das Zeug hält, fahren eine bessere Höhe bei mehr Geschwindigkeit und so ist es kein Wunder, daß wir trotz allen Tricks unseres Skippers immer weiter ins hintere Feld abrutschen. Doch da zieht eine Gewitterwand auf, leises Donnernrollen ist zu hören. Herr Werres weiß sofort, woher der Wind weht, bzw. wehen wird und wählt auf der Kreuz die richtige Seite. Tatsächlich springt der Wind um und wir lassen einige eigentlich vor uns liegende Boote in unserem Kielwasser und segeln als neuntes Schiff ins Ziel. Es wird ein hastiges Mittagessen, denn jetzt ist die Gewitterfront über uns. Der Himmel wird dunkel, Blitze zucken und ein Regenschauer, der alles durchnäßt, prasselt auf uns herab. Wir haben alle Segel geborgen und lassen uns treiben. Bald aber klart es wieder auf, wir warten auf den Startschuß zur letzten und entschei-

denden Wettfahrt. Werden wir noch einen sehr guten Platz ersegeln können? Doch wieder macht uns der verhexte Wind einen Strich durch die Rechnung, nach dem Gewitter frischt es mehr und mehr auf, auch die Wellen werden höher. Wieder Dänenwetter! Trotzdem werden wir alles versuchen.

In der besten Startposition queren wir zum richtigen Zeitpunkt die Linie, doch plötzlich fällt ein weiterer Schuß. Allgemeiner Rückruf! Ein zweiter guter Start will uns nicht glücken und so segeln wir bei Starkwind dem Mittelfeld hinterher. Natürlich setzen wir unseren Spi, teilweise hängen Jutta und ich gemeinsam an der Schot und die White Star surft die Wellen hinunter. Längst haben wir auch von der Genua auf die Fock gewechselt und das Großsegel äußerst flach getrimmt. Wir fliegen durch die Wellen, die Gischt spritzt uns naß und ich erlebe den schönsten Segelraum. Als 12. Schiff beenden wir die letzte Wettfahrt, aber angesichts des tollen Gefühls, durch die Wellen zu gleiten, das Schiff, wie es arbeitet und stampft zu erleben, ist dieser Platz eher Nebensache. Hauptsache ist hier: SEGELN!

Als wir wieder sicher in der Box liegen, wird mir klar, daß jetzt ein Traum zu Ende ist, ich würde viel dafür geben, nochmal eine Woche jünger zu sein. So liegt nur noch die Siegerehrung vor mir (wir wurden Gesamt-6.) und das Abschiednehmen von unseren dänischen Freunden.

Am Montagmorgen geht es wieder auf nach Süden zu unserem kleinen Starnberger See. Aber jetzt habe ich Seeluft geschnuppert, einem Vergleich mit der Ostsee kann er doch nicht standhalten und so hoffe ich, nächstes Jahr vielleicht auch nur als Zuschauer, aber auf alle Fälle wieder dabei zu sein, wenn es heißt: Dän.-806-Meisterschaft '93.

Angela Wolf

Elbregatten, ein hartes "Brot" für Tourensegler

Wieviel Freude aufkommt, wenn man 806 segelt, bedarf eigentlich keiner Erklärung, oder vielleicht doch? Wie sollte es sonst geschehen, daß man im eher fortgeschritteneren Lebensalter von 48 Jahren mit dem Regattasegeln erst beginnt.

So jedenfalls war es bei meiner Frau und mir. Dabei fing die Regattageschichte ganz harmlos an. Im Jahre 1989 erwarben meine Frau (heute 43 Jahre) und ich als Nachfolger eines Kielzugvogels eine 1.5 Jahre alte gebrauchte 806 (G-411) bei der Firma Yachtsport Thomas Nielsen in Eckernförde. Beim Touren segeln fiel uns sofort auf, daß wir erheblich größere Schiffe - damals noch auf der Weser - hinter uns ließen und als Ehepaar recht große Etmale bewältigten und dabei auch noch Spaß hatten.

Als ich 1991 aus beruflichen Gründen nach Wedel/Holstein (liegt bei Hamburg - für die nicht Eingeweihten) an der Elbe ging, kam die Idee auf, auch einmal bei einer Regatta teilzunehmen. Hierbei muß man sich natürlich vor Augen führen, daß wir zwar schon seit vielen Jahren segeln auf allen möglichen Revieren, aber sowohl vom Regattatrimm als auch von Tidengewässern mit ihren Tücken keine Ahnung hatten.

Bei der Durchsicht der Regattaausschreibungen fiel uns die Ankündigung für "Das blaue Band der Niederelbe" in die Hände, die auch für Tourensegler geeignet sein sollte. Daher war ja klar, daß wir mit so einer Regatta beginnen woll-

ten, um zu prüfen, ob uns denn Regattasegeln Spaß machen würde.

Für alle Leser dieses Berichts südlich von Hannover - und das werden die meisten sein - ist es sicher ganz sinnvoll, zu dieser Regatta ein paar Erklärungen zu geben.

"Das blaue Band der Niederelbe" hat auf der Elbe eine lange Tradition und wurde ursprünglich dem schnellsten Fischkutter verliehen, der zu Beginn der Fangsaison von Hamburg nach Cuxhaven segelte. Diese Regatta existiert seit 1933, wobei das Band mit dem Schriftzug dem Verein zufällt und nicht dem Schiffseigner, der gewonnen hat. Zusätzlich gibt es zahlreiche Schnelligkeitspreise, Sonder- und Wanderpreise zu gewinnen. Die bisher absolut schnellste Zeit segelte die wahrscheinlich allen bekannte "Saudade" des Norddeutschen Regattaverains Hamburg im Jahre 1986 in 4 Std. und 25 Minuten für die insgesamt 46 sm lange Strecke Wedel-Cuxhaven.

Die Wettfahrt ist ausgeschrieben für Kielyachten, Kielschwertyachten, Jollenkreuzer, Kielboote, Jollen und Jugendkutter, die bei einem Verein der Niederelbe registriert sind. Es sind also Vereine, die zwischen Gesthacht und Cuxhaven beheimatet sind. Gesegelt wird nach den Internationalen Wettsegelbestimmungen der IYRU sowie Fahrtregeln des Reviers und nach den Yardstickrichtlinien und neuerdings auch nach IMS.

Das Regattasegeln für die 806 ist bei uns im Norden meiner Ansicht problematisch, da Schiffe des gleichen Typs bei den Elbregatten nicht starten. So hat man praktisch über-

haupt keine Möglichkeit, den eigenen Trimm vor allen Dingen bei fehlender Regattaerfahrung zu beurteilen oder Fehler rasch zu bemerken, denn die vergleichende Yardstickbasis alleine sagt ja nicht viel. Für uns etwas unerwartet, aber sehr erfreulich ist es, daß unser Schiff seit dem Jahr 1992 mit der YS 106 gewertet wird.

Im Jahr 1991 nahmen meine Frau und ich das erste Mal an dieser größten Elbregatta teil. Trotz tatkräftiger Mithilfe eines segel- und elberfahrenen Freundes waren wir damals aus mehreren Gründen wenig erfolgreich: Wir hatten vorher noch nie unter Regattabedingungen bei Windstärke 5-6 Beaufort den Spinaker gesetzt und haben ihn daher zu spät hochgezogen. Damals sagte Eberhard: "Wenn wir ihn jetzt nicht hochziehen, können wir eigentlich gleich nach Hause fahren!" Unsere Segel waren zu alt und ausgeschlagen, um ernsthaft gut trimmen zu können. Wahrscheinlich war das Ergebnis nur deswegen nicht noch schlechter, weil für das Revier ungewöhnlich viele Teilstrecken raumschots gefahren werden konnten und wir mit Strom und auf der Welle zwischen 8.5 und 10.5 kn surften. So wurden wir von 86 Schiffen, die nach YS gewertet wurden, nur 76.

In diesem Jahr glaubte ich persönlich, das Ergebnis verbessern zu können. Zu diesem Zweck wurde ein neues Großsegel von Diamonds beschafft, das allerdings so spät kam, das wir den optimalen Trimm nicht erarbeiten konnten. Als Ergänzung unserer Crew wurden noch Wolfgang und Jürgen, zwei weitere Oldies, aus Eckernförde angeheuert. Wolf-

gang war vor vielen Jahren als Navigator auf zahlreichen Hochseeregatten gesegelt und sollte uns bei der Ausnutzung des Stroms behilflich sein.

Am Samstag, dem 15.8.1992 erfolgte um 6.40 Uhr der 2. Start und wir kamen als 2. Schiff unserer Gruppe über die Startlinie. Insgesamt nahmen 126 Schiffe an der Regatta teil. Das Wetter war zufriedenstellend mit teilweise sonnigeren Abschnitten. Der Wind kam aus West und mit ca. 4 Beaufort beim Start und nahm später deutlich zu. Diese Windrichtung war so günstig, das wir nur zur Ausnutzung des maximalen Stroms bzw. beim Ausweichen der großen Elbschiffe (Seeschiff fahrtsstraße!) gelegentlich Kreuzschläge machen mußten, ansonsten aber am Wind segeln konnten. Schon bald nach dem Start merkten wir, daß wir zwar eine so gute Höhe fuhren, daß wir eigentlich jedes Schiff ausluven konnten, aber mit der Geschwindigkeit waren wir nicht zufrieden, da wir keine 6.0 kn erreichten, wie es zu erwarten gewesen wäre.

Kurz vor Brunsbüttel kamen zwei Regenwände auf uns zu, die selbst für den erfahrenen Elbsegler etwas zu viel Wind brachten. Da praktisch alle Yachten mit Genua und Groß fuhren, mußten alle bei den geschätzten Böen bis 8 Beaufort ihr Groß auswehen lassen. Keiner entschied sich zum Reffen, weil wir alle hofften, daß die Böen nachlassen würden. Unsere Crew kam so gut zurecht, daß wir hierbei sogar ein paar Plätze gutmachen konnten. Als schließlich der Wind doch bei 6 Beaufort blieb, wechselten wir auf die Fock. Beim Versuch, das Großfall noch etwas zu straffen, brach es. Jürgen war so geistesgegenwärtig, das Großfall zu fassen, bevor es im Mast

verschwand und der Bruch erfolgte im Tauteil so, daß wir es erneut knoten konnten. Wolfgang schlug vor, vor Cuxhaven über die Sände mit weniger Tidenstrom zu gehen - die Tide war in der Zwischenzeit gekentert - und nicht im Hauptfahrwasser. Trotz zahlreicher Kreuzschläge wegen der kritischen Wassertiefe haben wir hierbei noch etliche Schiffe hinter uns gelassen.

Nach einer insgesamt gesegelten Zeit von 8 Std. und 34 Minuten erreichten wir als 68. Schiff von 93 Konkurrenten nach Yardstick und als 2. Schiff unserer Gruppe YS 9 das Ziel in Cuxhaven. Bei einer Entfernung von 46 sm zwischen Wedel und Cuxhaven entspricht das etwa einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 5.37 kn. Der Sieger, eine Rainbow 42 benötigte nur 5 Std. und 38 Minuten mit einem Schnitt von 8.16 kn. Diese so viel höhere Geschwindigkeit kam auch dadurch zustande, daß dieses Schiff noch keinen Gegenstrom hatte, während wir auf den letzten 15 sm mit einem Gegenstrom von 2-3 sm zu kämpfen hatten. Wir waren natürlich sehr glücklich, als wir am Abend für den 2. Platz einen Sonderpreis erhielten und begossen den natürlich mit Bier.

Am nächsten Tag erfolgte als 2. Teil der Wettfahrt die sog. "Elbaufregatta" von Cuxhaven nach Wedel. Hierbei segelten wir zwar etwas schneller als am Vortag, aber wir hatten einmal als Ersatzfall eine Spinakerschot nehmen müssen, die sich natürlich dauernd reckte - beim Kurs wiederum am Wind nicht gerade für die Großsegelanströmung optimal - und eine schlechtere Stromtaktik auf der ungünstigen Stromseite gewählt. Alles zusammen führte dazu, daß wir von nur noch 82 nach YS gewerteten Schiffen

den 71. Platz belegten.

Als wir im Ziel jedoch erfuhren, daß am Vortag bei einer X-99 - delikaterweise das Schiff des Wedeler Reparaturbetriebes - der Mast gebrochen war - waren wir dennoch zufrieden um einige Erfahrungen reicher.

Volker Pahnke

806-Dansk Mesterskab 1993

Dänemark ist ein Segelrevier, was jedes Segler-Herz Purzelbäume schlagen läßt, weil es dort viel Wind, gute Wellen, nette Einwohner, gutes Essen und Trinken gibt. Die diesjährige dänische Meisterschaft fand in Südfünen in der Nähe der Stadt Svendborg statt. Die größte Stadt auf der Insel Fünen (dänisch: Fyn) ist die Industriestadt Odense. Svendborg liegt auf der Insel im Süden, wo es viele Häfen für schöne Segelurlaube gibt.

Die Regatta ging über 3 Tage mit je zwei Rennen an einem Tag. Es wurden normale Dreiecke (1-2-3-1-2-Ziel) gesegelt, deren Schenkellängen 2-3 sm betragen, also für unsere Binnenseeverhältnisse recht groß sind. Insgesamt waren 18 Boote gemeldet und somit wurde wie im letzten Jahr eine inoffizielle Meisterschaft durchgeführt; eine offizielle ist es erst dann, wenn mindestens 20 Boot teilnehmen. Als einzige deutsche Vertretung war die White Star mit dem Skipper Rolf Werres und den Vorschotern Angela Wolf und Ralf Hirsch vor Ort. Das Wetter war im allgemeinen regnerisch mit einigen Stunden Nichtregen. Die meisten Dänen reisten im Laufe des Donnerstages an und überall wuchsen Zelte aus dem Boden.

Am Donnerstag räumten wir das Schiff komplett von allem überflüssigen Sachen aus, also auch die Polster. Am frühen Nachmittag liefen wir zur Testfahrt und Reviererkundung aus, da sich unser Team erst einmal aufeinander abstimmen mußte. Es gab nur mäßigen Wind und es war daher auch nicht besonders anstrengend, aber das würde sich wohl in den nächsten Tagen ändern. Angela wurde zur Mittschiffsfrau und ich als Vor-

schiffsmann ernannt. Am Abend vor dem ersten Regattatag gingen wir alle nach einem kräftigen Essen früh schlafen, um möglichst fit den neuen Tag beginnen zu können.

Alle drei Regattatage hatten ein frühes Aufstehen, ein gutes Frühstück und viel Spaß gemeinsam. Der erste Regattatag (Freitag) war für uns günstig, da es nicht soviel Wind gab; schätzungsweise Stärke 2 - 4. Dies kam Rolf sehr entgegen, da er ja Schwachwindexperte ist und die Dänen bei mehr Wind erst besser segeln können. Ohne großartige Störungen machten wir an diesem Tage den 4. und den 7. Platz, was eine großartige Basis für die folgenden Regattatage war. Nach jedem Regattatag gab es an der Mole Bier (dänisch Mole-Øl), und es wurden die einzelnen Rennen noch einmal gemeinsam besprochen.

2. Regattatag

Der Wind hatte über Nacht aufgefrischt, es war kühler geworden und wir mußten noch früher raus, um rechtzeitig im Regattagebiet zu erscheinen. Dieser Tag verlief nicht so erfolgreich (2 neunte Plätze), wurde aber am Abend mit einer großen Feier mir einem riesigem Seemannshock belohnt. Es wurd bis spät in die Nacht gesungen, gegessen, getanzt und viel getrunken. Ich bin doch recht erstaunt gewesen, was die Dänen alles aushalten, da sie am nächsten Tag wieder Toppfit wie ein Turnschuh waren.

3. und letzter Regattatag

An diesem Tag wollen wir alles geben, um nach dem mißglückten Vortag noch ein paar Plätze nach vorne zu kommen, da wir ein bißchen auf den Brummkopf einiger Dänen setzen, die sich am Vorabend gebildet haben mochten. Aber es war wie verhext. Beim ersten Rennen

klappte wenig. Die Spimanöver waren ein Grauen und die Wenden waren auch nicht wie sie sein sollten. Dazu kam noch ein hoher Wellengang und Wind der Stärke 4-5. Wir machten nur einen 9. Platz. Danch gab es eine dreiviertelstündige Pause mit dem üblichen Smørebrød, bei der uns ziemlich kühl wurde. Dann kam das letzte Rennen, bei dem wir uns vornahmen, alles sehr viel besser zu machen, als bei den vorigen Rennen.

Und man wird es kaum glauben, es gelang. Der Start war äußerst mieserabel, weil wir erst 10 Sekunden nach dem Startschuß über die Startlinie kamen. Rolf fuhr den besten Kreuzkurs und Angi und ich hängten uns weit über die Bordwand, natürlich mit Fußgurten gesichert. Alsbald tauchte die Boje 1 auf und ich wartete darauf, daß die Dänen nun bald kommen würden, wie es sonst so üblich war. Aber die Dänen war weit hinter uns und so ging die White Star als erstes Boot um die Boje. Die Dänen mußten einen noch schlechteren Start hingelegt haben als wir.

Und nun ging alles Schlag auf Schlag. Um die Boje rum, Spibaum anschlagen und raus mit dem Fetzen bei Vorwindkurs. Aber was war das, der Spi steht irgendwie seltsam. Hatte er sich wieder in der Saling wie sooft vorher verfangen, war er nicht ganz nach oben gezogen oder war der Spibaum nicht am Mast angeschlagen ? Das Problem war viel simpler aber ungemein wirkungsvoll. Der Beschlag am Spibaum, dort wo der Spi am Mast fest gemacht wird, war ausgerissen und deshalb baumelte der Spibaum an der Luvschut herunter. Dies passiert dann, wenn der Spibaumniederholer oder der Barberholer der Luvschut nicht belegt sind und der Spi dadurch zum Steigen

angeregt wird. Dies kann bei der Hektik schon mal passieren, hat aber bei starkem Wind die oben geschilderten Folgen. Was nun, wird sich wohl jeder fragen. Nun waren wir die Ersten und dann passiert uns zu allem Unglück auch noch etwas, was eigentlich nur Segelanfängern passieren kann. Es gab eigentlich nur eine Alternative zum Aufgeben: Spibaum runternehmen und den Spi aus der Hand fahren. Angi arbeitete mit dem Spi aus dem Cockpit, während ich Spibaum spielte und die Luvschot nach außen drückte, während ich mich an den Wanten festhielt. Die Dänen hatten wohl inzwischen unsere Probleme erkannt, aber konnten beim Vorwindkurs kaum aufholen. Wir fegten ca. 50 m vor dem Hauptfeld auf die 2. Boje zu. Nach der Shifte würde es hart werden, da der Wind ja dann fast von der Seite kommt. Die Shifte um die Boje klappte endlich wieder mal gut. Angi fuhr weiterhin den Spi, während ich unter größter Anstrengung am Vorstak hing und die rote Luvschot zu bändigen versuchte. Dies war gar nicht so einfach, weil der Spi auf dieser Schot eine enormen Zug aufbaut und das Bestreben hat nach oben zu steigen. Ich kam mir vor, als würde ich versuchen ein wildgewordenes Pferd zu bändigen. Die hinter uns liegenden Dänen holten nun langsam, da sie den Wind mit intaktem Spibaum besser ausnutzen konnten. Mir wurde inzwischen der Arm lahm und es war noch ein weiter Weg bis zur 3. Boje. Irgendwann kam dann endlich die Boje und wir gingen immer noch als Erste um die Boje. Ich kam ziemlich erschöpft ins Cockpit, um den Spi zu bergen und beim Kreuzkurs zu helfen. Rolf und Angi gratulierten mir zu meinem tapferen Aushalten auf

der Bugspitze. Natürlich hatten wir unseren riesigen Vorsprung fast völlig eingebüßt, aber mit geschickten Kreuzmanövern wendeten wir um Boje 1, um wieder mit dem Spi in Richtung Boje 2 zu düsen. Auf diesem Spikurs machten wir den Fehler die Fog gegen die Genua zu wechseln, da sich das Wetter gebessert hatte und der Wind nachließ. Bis auf zwei Dänen, soweit ich das beobachten konnte, ließen die restlichen Dänen das Fogsegel angeschlagen. Wir hatten allerdings keine Zeit mehr zum Zurückwechseln, da die Boje schon in allernächster Nähe war. Auf der Zielkreuz überholten uns viele Dänen, was uns zeigte, daß das Leistungsspektrum der Dänen sehr stark war und auch eng beieinander lag. Das letzte Rennen schlossen wir mit einem enttäuschenden 9. Platz ab. Irgendwie war das nicht gerecht und wir waren stark enttäuscht und entmutigt. Im Hafen gab es dann alsbald nach dem Moleøl die Siegerehrung. Es gab wieder diverse Sachpreise zu gewinnen und keine Zinnbecher, wie es bei uns sonst üblich ist. In der Schlußwertung kamen wir auf einen etwas enttäuschenden siebten Platz, aber das nächste Jahr würde alles anders werden.

Schlußbemerkung:

Auch wenn bei den Segelmanövern viel schiefging und wir nur einen 7. Platz machten: dabei sein ist alles!! Hier in Dänemark kann man wirklich das Segeln als pures Erlebnis mitmachen. Ich kann nur jedem empfehlen 1994 am Dansk Meisterskab teilzunehmen, da hier auch das Rahmenprogramm sehr gut ist und man an allen Stellen bemüht ist einige schöne Regattatage abzuhalten. An dieser Stelle möchte ich mich bei Angi und Rolf bedanken, daß ich diese

drei aufregenden Tage mit ihnen erleben durfte. Auch möchte ich mich bei Rolfs Frau Trude, der Familie Wolf und dem Hund Misha bedanken, die uns immer wieder aufbauten und für unser leibliches Wohl sorgten. In Richtung Dänemark möchte ich ein Mast- und Schotbruch an alle dänischen 806-Segler senden.

Ralf Hirsch

Mit Fock und Faserpelz Dänemark, ein Abenteuer nur für Hartgesottene?

In diesem Glauben packte ich meine Taschen voll mit Wollpulvis, dicken Socken und Schokolade.

15 Stunden später flossen Schweiß und Milka, als ich in Hundige (nahe Kopenhagen) von 30° im Schatten empfangen wurde.

Am Hafen angekommen, begrüßte mich die Ostsee mit einer Totenflaute und optimalen Badetemperaturen – bin ich vielleicht am Mittelmeer gelandet?

Nein, ich war in Dänemark und in der Sonne schmolzen meine Vorstellungen von Wind und Kälte langsam dahin.

Ein erster Probeschlag auf der „DELAFORCE“, mit Skipper Rolf glich dann auch eher einer gemütlichen Kaffeefahrt, als einem Regattatraining.

In der abendlichen Runde, beim Genuß eines gewissen Getränks, wurde umso ernsthafter diskutiert – Binnenseewetter, unsere Chance?

Außerdem war eine ganze Armada von den bayerischen Seen nach Dänemark aufgebrochen, um bei der Meisterschaft mitzumischen.

Als der erste Startschuß fiel, füllte der Wind die Segel der bewährten Schlachtschiffe „HUNAMADAKA“ mit Harry und Crew, „GINALINA“, gesegelt von Johannes, Mathias und Maxi und „DELAFORCE“.

Bei optimalem T-Shirt Segelwetter und leichtem Wind wurde nun gefightet, gekreuzt und immer wieder auf eine günstige Winddrehung gehofft.

Leider mußte uns auffallen, daß die Dänen, allen Spekulationen zum Trotz, auch bei Leichtwind nicht schlafen.

Die „DELAFORCE“ lief zwar gut, unsere Starts und Spimanöver dafür weniger (Ich hätte beim „Kaffeesegelein“ wohl doch nicht so viel schlafen sollen...), so daß wir noch nicht in die vor-

derste Front einbrechen konnten.

Zurück im Hafen erwartete uns schon unser „Versorgungsteam“ (Trude Werres und meine Schwester Kathi), ein Bad im Meer und ein wundervolles Abendessen mit unseren „bayerischen Mitstreitern“.

„Die nächsten Wettfahrten mußten es bringen!“ – Das war wohl die Hoffnung aller, als wir an diesem Abend auseinander gingen.

Trotzdem, konstant gut blieb das Wetter, während wir Höhen und Tiefen durchlebten:

Auf gute Wenden, Spimanöver und Kreuzschläge folgte die Ernüchterung, einen Frühstart gebaut zu haben.

Unser Skipper Rolf mußte noch einiges mehr wegstecken, als er, durch die Regelwidrigkeit eines Konkurrenten gezwungen, bei einer Halse vom Großbaum „gestreichelt“ wurde.

In der letzten Wettfahrt hatten wir dann das Rezept gegen solche Überraschungen gefunden: Voraussegeln! Nach einem guten Start fand die DelaForce als erstes Schiff den Weg zur Tonne – jetzt war zwar kein Segel neben, aber viele hinter uns und meine Nerven ließen sehr zu wünschen übrig, als eine ungünstige Winddrehung unsere Jäger näherkommen ließ.

Weiter entfernt braute sich eine Regenwand zusammen und das Lüftchen, das uns vorwärts trieb, wurde immer launischer.

Doch das vermeintliche Zielboot (wir hofften auf eine Bahnabkürzung) rückte näher und näher und insgeheim waren wir schon am jubeln, als es uns auf eine Bahnänderung! aufmerksam machte.

Wohin jetzt? Einen Augenblick lang herrschte Ratlosigkeit, welche der Tonnen war wohl die Richtige und wo das Ziel? Ein Begleitschiff dampfte mit einer Bahnmarke im Schlepp gegen den Wind, man wollte also noch einen Kreuzkurs legen.

Jetzt war unser Kurs eindeutig, aber als ich mich auf der

Zielkreuz umschaute, glaubte ich meinen Augen nicht zu trauen: Rolf kämpfte um jeden Meter Höhe und hinter uns raumte der Wind immer mehr, unsere Verfolger konnten das Ziel schon anliegen.

Der Vorsprung schmolz dahin, als uns der Dreher erreichte, waren einige Crews bereits damit beschäftigt, ihren Spi zu setzen.

Auch wir konnten nun die Schotten fieren, und die näherkommende Ziellinie befreite uns von weiteren Spimanövern – es war tatsächlich geschafft!

Nach der Preisverteilung (in der Gesamtwertung belegte die DelaForce den 6. Platz), in feuchtfrohlicher Runde wäre unserem Skipper ein zweiter Platz in der letzten Wettfahrt wohl doch angenehmer gewesen, als er von vielen Händen gepackt und etwas unsanft ins nasse Element befördert wurde.

So ging mit viel Gelächter, Wein, Bier und gutem Essen eine wunderschöne und hervorragend organisierte Wettfahrtserie dem Ende zu.

Dänemark '94, das war Sommer, Sonne, Segeln – das Land von seiner wärmsten Seite!

Vielen Dank, daß ich dabei sein durfte!!! Vor allem an Rolf und Trude Werres, Ralf Hirsch, den Hafenmeister von Hundige und meine Schwester Kathi (Versorgungsteam) und ein Ahoi an alle dänischen Seglerinnen und Segler!!!

PS: Ich hoffe schwer, daß wir uns '95 alle in Dänemark wiedersehen!

Angela Wolf

11 Liter Sprit für Fünen rund und Samsø inklusive? (Bei leichtem Wind)

In Svendborg fand diesmal die „Dänische“ statt, genau gesagt in Rantsausminde, einem Vorort von Svendborg. Wir waren vor Jahren schon mal hier zum Regatieren.

Neu ist hier ein Kran bis zu 2t, unter den unsere 806 gerade paßt. Das ist praktisch, da wir uns die Kosten für einen Auto- kran sparen können. Auf der großen Wiese vor dem Klub- haus stehen Auto und Trailer in guter Obhut.

Zum Ende der Regatta kommt meine Frau und wir beladen das Schiff mit der notwendigen Urlaubsausrüstung. Ob unsere Petroleumheizung wirklich notwendig ist, das wissen wir natürlich noch nicht, denn das Wetter ist noch durchwachsen, eine steife Brise weht und Dänemark zeigt uns etwas von seiner windigen Seite. Auslöser ist ein Tief über Norddeutschland. Der Wetterbericht ist allerdings optimistisch und wir haben auch eine Wettervorhersage der „Yacht“, die bis Mitte August optimales Wetter vorhersagt.

„Hunamadaka“ und Mousse...“ sind gepackt und wir machen erst einmal einen ganz kleinen Schlag von 1,5 Stunden bis nach Troense. Wir wollen zum Waldemar Schloß und uns erst einmal an Bord einleben. Im Hafen liegt eine 806, die ein dänisches Ehepaar segelt. Er ist ehemaliger Folkebootsegler und ganz wild auf Kreuzen und das bei jedem Wetter. Bei dem windigen Wetter, die letzten Tage, ist er erst recht gegenan gebolzt. Die beiden sind sehr nett und wollen nächstes Jahr bei der „Dänischen“ dabei sein.

Da wir Westwind haben, fahren wir Richtung Osten, also links- herum um Fünen. Mal schau ob die Rechnung aufgeht. Im Urlaub kreuzen wir nicht so

gern, sondern fahren lieber unter Spi (die Genua haben wir an Land gelassen, damit wir einfaches Handling haben). Das Wetter ist jetzt optimal und wir segeln am nächsten Tag Richtung Nyborg, dem Fährhafen an der E20. Wenn wir an Land sind, gehen wir gerne Spazieren, schauen uns um und kehren irgendwo zum Abendessen ein. Von Nyborg gehts weiter nach Kerteminde, der Hochburg der Folkeboot-Segler und dem Heimathafen unserer 806- Bekanntschaft von Troense.

Der nächste Hafen bei Fyns Hoved ist ein Lieblingshafen von uns und wir freuen uns schon, ihn wieder zu besuchen. Ein wunderschöner Naturhafen mit Ankerbucht, der Möglichkeit in den bewachsenen Dünen spazieren gehen zu können und optisch ein Genuß, da die Dünen alle von den Naturgewalten, dem Eis geschliffen worden sind. Wenn man um die Nordspitze herumfährt, sollte Abstand gehalten werden, aber das Wetter ist prächtig, der Grund zu sehen und die Tiefe durch die unterschiedlichen Grüntöne gut abzuschätzen. Wir haben kein Echolot an Bord aber die Seekarte ist gut. Wir kürzen etwas ab, fahren den Bogen enger und fahren dann noch einen spitzen Kurs unter Land jetzt mit Spi. (Eine junge Crew wollte uns überholen; mit ihrem etwas kleineren Schiff und der Möglichkeit des Hubkiels hatten sie ganz gute Chancen, aber wir finden die Ideallinie und der Spi vergrößert merklich den Abstand. Macht richtig Spaß wieder Regatta zu fahren und etwas zu pokern). Im Hafen haben wir beide 806er dann auch das Glück der Tüchtigen und bekommen 2 schöne Liegeplätze.

Die anschließende Fotosafari bei heißem Wetter ist ein schöner Abschluß. Der nächste Hafen auf Samsø heißt Ballen und ist vielen bekannt als Durchrei-

sehafen. Im Hafen können wir Geld tanken und noch einmal einkaufen, da der Wunschhafen Langør etwas sparsam ausgestattet ist.

Späten Vormittag gegen 11 Uhr werfen wir die Leinen los und sollten eigentlich mit schönem Abstand einen Bogen um das Besser-Reff machen. Wir haben die Fock drauf, es ist leichter Wind, die Sicht prima und die Karte gibt uns eine Möglichkeit vor, direkt am Reff zu segeln. Das probieren wir aus und pirschen uns am Strand längs. Am Ende vom Reff kommen wir wieder in dunkles Wasser und sehen die Algen nicht mehr am Grund. Jetzt kommt schon die Einfahrt nach Langør, die recht genau gesegelt werden sollte. Der Hafen begrüßt uns mit 2 leeren Boxen und natürlich die Armada der Dickschiffe, die immer schon sehr früh aufbrechen, um dann mittags noch einen Platz zu ergattern, damit sie nicht auf Päckchen liegen müssen. Wir haben den Rythmus des 8-m-Seglers: d.h. lange schlafen, gut frühstücken und den Vormittag genießen. Nachmittags ab 17 Uhr laufen wir dann in der Regel im nächsten Hafen ein und können eigentlich immer in einem freien Platz festmachen oder an einem Stück Kaimauer, daß für die langen nicht paßt.

Also Segler, wenn Du nach Langør kommst, miete ein Fahrrad und fahre nach Nordby. Dieser kleine Ort ist die Strampelei wert. Viele kleine, ganz adrette aber romantische Häuschen laden zum Verweilen ein. Künstler haben sich hier niedergelassen und die Kombination mit den kleinen Cafes ist sehr gelungen. Ein Fotomotiv jagt hier das nächste. Und Radfahren bringt die Beine wieder in Schwung.

Am nächsten Tag ist die Windrichtung für Norsminde auf Jütland günstig. Das ist übrigens ein großer Vorteil von Däne-

mark: viele Häfen. Der nächste Hafen ist selten weit und wenn der Wind dreht, kann man gut einen Ausweichhafen anlaufen .

Den Hafen von Norsminde kann man nur erreichen, wenn man in den kleinen Fluß hineinfährt. Sehr malerisch schmiegt sich der Hafen an das Steilufer. An Land besuchen wir den alten Kro mit den vielen verschiedenen Elefanten und werden mit einem Eisbuffet beglückt, daß eine Rückkehr wahrscheinlich macht.

Snaptun heißt der folgende Hafen. Hier trennen sich die Wege von „Hunamadaka“ und „Mousse...“, da wir etwas mehr Zeit haben.

„Hunamadaka“ wird in Bogense ausgekrant, bei der Charterfirma.

Weil wir Horsens noch nicht kennen, ziehen wir eine wunderschöne Spillinie durch den Fjord, besuchen die Stadt und kreuzen dann entsprechend wieder zurück.

(Kreuzen macht eigentlich auch wieder Spaß, wenn etwas Konkurrenz da ist.) An Snaptun vorbei wird der Wind immer weniger und mit Mühe und Geduld kommen wir abends nach Juelsminde und hier haben wir dieses Jahr den Superhit gefunden: Softeis mit Lakritzstreusel. Julsminde ist ein leicht abgehobener Hafen mit den vielen Möglichkeiten, die die vielen Segler hier interessieren können. Boutiquen, Geschäfte, Restaurants, Yachtclub, Werft, Gogade, Strand und die Filiale vonSnaptuns Fischfabrik mit ihrem guten Fischangebot.

Ein Telefonat mit Harry / Hunamadaka ergibt ein Rendezvous in Strib, da die Marina bis Montag geschlossen hat und dann erst das Schiff ausgekrant werden kann. 2 Tage Urlaub zusätzlich, das bringt. Wenig Wind zwingt uns zum partiellen Motoren. In der Enge von Fredericia briest es wieder auf und

wir können wieder kreuzen. Jede Menge Tümmler (Schweinswale) sind zu sehen und einmal glaube ich den Kopf eines Seehunds zu sehen. Dieses Jahr habe ich bestimmt 30 Tümmler gesehen; das ist eine enorme Steigerung im Verhältnis zu den letzten 20 Jahren. Das Wasser ist übrigens generell sehr gut und die Häfen haben in der Regel die blaue Flagge gesetzt.

Strib ist einHafen im Umbruch, der Schrotplatz ist entfernt worden und eine Reihe Häuser sind geplant, die einen Hafenplatz bekommen sollen. Die Lage ist sehr schön, besonders bei Abendsonne. Heute ist Opti-Regatta und ca. 60 Stck wuseln nur so auf dem Wasser. Aber der Wind reicht nicht aus und die Regatta wird abgebrochen. Pech für die vielen, die von Auswärts gekommen sind. Vielleicht ist am Nachmittag mehr Wind.

Das Wette ist übrigens permanent gut und 25-30 Grad sind normal. Wir gehen viel schwimmen und machen einen betont faulen Urlaub. „Hunamadaka“ macht sich auf den Heimweg und wir motoren und segeln an Middelfahrt vorbei. Das Leben pulst hier durch die vielen Segler, Motorbootfahrer und die Marine. Eine kleine Brise läßt uns hoch am Wind über den kleinen Belt nach Arö By segeln. An Land ist wieder Fotosafari angesagt und den Abschluß bringt der Kro-Besuch im Ort. Den nächsten Tag haben wir wieder nur leichten Wind gegenan und ich bedaure, die Genua nicht dabei zu haben.

Abends laufen wir in Dyrebro ein und genießen nach des Tages Hitze ein kühlen Spaziergang durch den naheliegenden Forst.

An Faaborg vorbei schippern wir Richtung Aerø und besuchen Åerosköbing diesen herrlichen Ort, der uns immer wieder fasziniert. Hier kann man vieles anschauen und manches Sou-

venir für zuhause erstehen.

Im Fotoladen haben wir unsere Filme zum Entwickeln abgegeben und freuen uns schon auf die Bilder. Abends laufen wir noch aus bis Drejø By und sortieren unterwegs die Bilder in die Alben, so wenig Wind ist. Letzer Abend vor der Heimkehr, etwas Melancholie macht sich breit, denn der Urlaub war sehr schön und nur die Erinnerungen und die Bilder spannen die Brücke in die Vergangenheit. Aber noch ist nichts vorbei, am nächsten Tag gehen wir ausgiebig schwimmen und motoren langsam Richtung Svendorg. In Rantsausminde finden wir ein schönes Plätzchen zum Ausladen, verholen das Schiff zum Kran und kranen abends noch aus. Das war gut so, denn anderntags ist der Kran belegt und wir sind so gut wie auf Tour.

Nächstes Jahr müssen wir unbedingt an der Ostküste Schwedens Richtung Stockholm segeln.

Vielleicht trailern wir bis Gotland und segeln dann gleich in den Ostschären?

Das Ende eines schönen Urlaubs kann man wirklich nur mit der Planung zum nächsten überstehen.

Rolf und Trude Werres
GER 380

„Mousse au Chocolat...3.80“

Unsere Teilnahme an der Dänischen Meisterschaft Juli 2005

In diesem Jahr war es wieder so weit, um an der Dänischen Meisterschaft, veranstaltet vom TurÆ Sejlklub bei Svendborg, Dänemark, teilzunehmen.

Sonntag, 24. Juli 2005 (Anfahrt)

Um 8.30 Uhr hängen wir hinter einen Volvo X70 D 5 den Tandem-Trailer, auf dem die gesäuberte und von fast allen Innereien befreite 806 ruht. Ein beachtliches Gespann setzt sich in Bewegung und hat – so das Navi-System von Volvo – 1.147 km bis Svendborg auf Fynen, Dänemark, zurückzulegen. Mit von der Partie sind Michael Kramer und Brice Le Frère. Der Volvo, der freundlicherweise von Michael als Zugmaschine zur Verfügung gestellt wird, vermittelt ein absolut sicheres Fahrgefühl trotz der 2 t Zuglast. Nach dreimaligem Fahrerwechsel warten wir bereits um 21.00 Uhr auf die Fähre Fynshav auf Als, um nach BÆjdan, Fünen, überzusetzen. Bei der Wartezeit für die letzte Fähre um 22.00 Uhr überlegen wir, ob wir in Fynshav auf Als übernachten sollen. Mangels Einkehrmöglichkeit werfen wir den Gedanken und erreichen nach dem Übersetzen mit der Fähre kurz vor 23.00 Uhr Svendborg. Welch ein Segen doch die Handys sind, so können wir uns noch mit Helmut Schwer, Klaus Lund, Ole Jeschonnek am Hafen treffen, um anschließend in einer maritimen Hafenkneipe stilvoll den ersten Begrüßungsschluck zu nehmen.

Montag, 25. Juli 2005 (offizielles Training)

Nach der Übernachtung im zentral gelegenen Stadthotel fahren wir (ohne Trailer) zum TurÆ Sejlklub. Hier ist noch alles ruhig und besonders idyllisch. Zehn reetgedeckte Fischerhäuser säumen die Anlegestege. Die Fischerhäuser sind so alt, dass sie mich an die Behausungen der Wikinger in Island (Grasbodenhäuser) erinnern. Verstärkt wird die Zeitreise in die Vergangenheit durch das Auslaufen von historischen Gaffelseglern, mit braunen Segeln. Welche Szenerie!

Wir erkundigen uns nach einer Kranmöglichkeit. Nachdem es zunächst so aussieht, dass bei dieser Ruhe heute womöglich gar nichts geht, hilft Arne Larsen (ehemaliger geschäftsführender Partner

von OL Boats, dem Hersteller der 806-Yacht) durch Übersetzungen im nahe gelegenen Werftbüro. Wir verstehen kein dänisch, aber Arne meint, dass nun der Kran sofort kommt. Das überrascht uns, denn der Trailer steht noch auf dem Hotelparkplatz! Auf der Fahrt mit angehängtem Trailer geht es nach der Hotelausfahrt so eng um eine Linkskurve, dass ein Zurückstoßen unmöglich geworden wäre, da um Millimeter Trailer Hauswand und Dachrinne vom Boot zu passieren sind. Nur durch Zurückklappen des Seitenspiegels eines geparkten Fahrzeuges und dem fahrerischen Geschick von Michael ist es zu verdanken, dass wir einigermaßen pünktlich zu dem bereits im Hafen von Svendborg wartenden Lkw-Kran kommen. Professionell wird eingekrant und der Mast per Takelbaum mit der Hand gestellt. Die Hilfsbereitschaft der Dänen ist vorbildlich. Der Skipper der 806 „Apache“ Jesper packt sofort mit an, als er zufällig vorbeikommt. Vor uns liegt der Svendborg-Sund, den wir nun zum TurÆ Sejlklub (ca. 6 Seemeilen entfernt) durchqueren wollen. Kurz vor TurÆ will Brice unbedingt den Spinnaker und die neuen Schnappschäkel ausprobieren. Nachdem bisher alles vorbildlich geklappt hat, das erste kleine Missgeschick: die Schnappschäkel öffnen sich, obwohl sie es nicht tun sollten. Deshalb bleibt Brice beim Palstek für die Spinnakerschoten. Unser Quartier ist das Missionshotel „Stella Maris“ westlich von Svendborg. Unser „Quartiermeister“ Michael hat hier ein Anwesen gefunden, wie es schöner nicht auf Blankenese mit Blick auf die Elbe sein kann. Der Ausblick über den gepflegten Park zu dem schilfumsäumten Svenborg-Sund ist atemberaubend.

Um 19.00 Uhr sind zwei Trainingsläufe zur dänischen Meisterschaftsregatta angesetzt.

Beim ersten Trainingslauf (Gott sei Dank ist es nur ein Training!) wechseln wir die Startlinie mit dem Tor. Dennoch sind wir äußerst optimistisch eingestellt, da wir fünf Schiffe einholen, obwohl wir als Letzte gestartet waren.

Beim zweiten Trainingslauf stellen wir fest, dass unser Spikurs dringend verbessert werden muss. Um 22.00 Uhr ist das Training beendet, wir segeln Richtung untergehende Sonne, eine friedliche Abendstimmung breitet sich aus.

Dienstag, 26. Juli 2005 (individueller Trainingstag)

Nach gemeinsamem Frühstück mit Blick auf die vorbeiziehenden Segler im Svendborg-Sund stellen wir fest: herrliches Wetter! Wir erkunden den weitläufigen Park und sehen, dass das Hotel einen Steg besitzt, an dem wir sogar anlegen könnten! Ab und zu zieht ein Fährschiff vorbei. Ungeduldig mahnt Brice zu einer weiteren Trainingseinheit in der Lunkebugten. Nach einem kurzen Einkauf in der Stadt Svendborg werden die Regatta-Segel angeschlagen, und bald darauf kreuzen wir das Fahrwasser des Svendborg-Sundes und erreichen bei ca. 3-4 Beaufort unser Übungsrevier! Diesmal testen wir den Diamond Spi von Michael und stellen fest, dass dieser deutlich ruhiger zu fahren ist. Permanentes Übungs-Shiften zeigt bei zunehmendem Wind auf 5 Beaufort gnadenlos die noch bei uns bestehenden technischen Unzulänglichkeiten von Crew und Steuermann auf. Nachdem wir die diversen Handgriffe neu absprechen, sind wir am Ende offensichtlich, dass die Manöver klappen werden. Fraglich ist, ob sie auch noch unter Regatabedingungen „im Eifer des Gefechts“ reibungslos klappen? Auf Halbwindkurs segeln wir in die TurÆ By zurück. Dies ist Segeln vom Feinsten! Konstanter Wind 4-5 Beaufort, kaum Welle, Sonne! Der Tag klingt aus in einem Restaurantschiff im Hafen. Was gab es? Fisch natürlich.

Mittwoch, 27. Juli 2005 (Vermessung)

Heute ist um 17.00 Uhr Vermessung angesagt! Vor dem Frühstück nutze ich den Bootsteg vor Stella Maris zu einem erfrischenden Bad (ca. 18 °C). Leider sind Quallenberührungen unvermeidlich. Diese sind nur glibberig, brennen aber nicht. Man erschrickt eben etwas.

Das Frühstück schmeckt dafür umso besser! Für heute hat Michael Fischeinkauf angesagt, da abends gemeinsam gegrillt werden soll.

Wir entschließen uns zu einer abschließenden Trainingseinheit, die uns weitere Sicherheit verleihen soll. Eigentlich könnte man in diesem herrlichen Revier, schon am dritten Tag sonnenbeschiene, auch zu Fahrten aufbrechen, aber schließlich ist sportliches Kräften messen angesagt! Da wir reichlich Proviant an Bord haben, genießen

wir Lunch an Bord, das Groß so gestellt, dass wir ruhig dahintreiben. Mit dem Gedanken, dass es wohl für eine gute Platzierung reichen dürfte, laufen wir in den Hafen von Tur/Æ Sejklub ein. Die restlichen, der gemeldeten 806 sind eingetroffen, sodass wir vollzählig sind:

14 dänische Mannschaften
4 deutsche Mannschaften

Welch glücklicher Umstand für die Dänen, dass wir dabei sind, denn für die dänische Meisterschaft werden 15 Schiffe benötigt, ansonsten kann die Meisterschaft (wie bereits im Vorjahr) als solche nicht gewertet werden!

Unsere Bewunderung gilt den deutschen Mannschaften, die mit Ihrer 806- im Gegensatz zu uns nicht über Land, sondern mit voller Ausrüstung über See angereist sind. Diese sind:

die Mannschaft von Helmut Schwer, Klaus Lund, Ole Jeschonnek
Otto Jeschonnek mit Detlef Laus und Malte Lautwehr
Werner Schulze mit seinen beiden Söhnen Adrian und Tristan.

Jedenfalls: die Vermessung findet insoweit statt, als die Segel die blauen Vermessungssiegel haben müssen, Mast und Baum Messmarken aufzuweisen haben, genügend Schwimmwesten, Anker, Leinen, Paddel und die Pütz vorhanden sein müssen.

Für die Deutschen galt als weitere Formalität:
internationaler Bootschein
Haftpflichtversicherung

Die Begrüßung fand im hochgelegenen Tur/Æ Sejklub-Haus statt, natürlich auf dänisch mit wichtigen deutschen Übersetzungen durch Peter Ovesen.

Die herzliche und unkomplizierte Aufnahme der Regattateilnehmer ist beispielhaft.

Donnerstag, 28. Juli 2005 (1. Regattatag)

Ausgerechnet heute regnet es! Der Nieselregen hört jedoch bald auf, sodass um 9.00 Uhr abgelegt werden kann. Das Ablegen am Steg gestaltet sich jedoch als schwierig, da der Wind das Boot von Achtern gegen den Steg drückt. Was tun? Ganz einfach: die an der Boje befestigte Achterleine wird zur Bugleine und man kann die Segel im Wind setzen. Motor? Natürlich hatten wir diesen zusammen mit den Polstern zu

Hause gelassen. Um 9.55 Uhr ertönt das 5-Minuten-Start-Signal. Die Startlinie ist durch zwei Bojen markiert. Das Startschiff befindet sich etwas weiter entfernt, damit es nicht gerammt wird! An der Luvboje trifft sich der Pulk. Es ist 3 x *up and down* angesagt! Ein idealer Regattatag, der uns Sonne und Wind zwischen 2-3 Beaufort beschert. Bei der dritten Wettfahrt an diesem Tag kommen wir als Zweite an der Luvmarke an. Eigentlich müssten wir die Luvmarke problemlos runden können. Doch je näher wir uns dieser nähern, desto stärker werden wir von der Luvtonne angezogen. Gibt es magnetische Kräfte? Uplötzlich wird mir klar, dass ein zwischenzeitlich eingesetzter, starker Strom uns zur Tonne hinzieht. Ein Anluven ist nicht mehr möglich, da wir bereits hoch am Wind segelten. Das Fiasco erreicht uns: wir müssen alle 806 passieren lassen, da dieselben sich auf Backbordbug näherten. Um 16.00 Uhr signalisieren zwei Schüsse eine Bahnverkürzung, denn der Wind ist zwischenzeitlich eingeschlafen. Es breitet sich eine hochsommerliche Flaute wie auf einem Binnengewässer aus, sodass im Anschluss an diesen Regattatag sich drei Schleppverbände bilden und wir in den Hafen einlaufen. Dort wird unser Bärenhunger bei Chili con carne, Salat und Reis im Tur/Æ Sejklub gestillt.

Freitag, 29. Juli 2005 (2. Regattatag)

9.00 Uhr auslaufen. Leichter Seenebel taucht die Szenerie in eine mystische Landschaft. Grün bewachsenes Ufer, Wasser und Himmel sind wie von majestätischem Schleier umhüllt.

Wir überqueren das Fahrwasser des Svendborg-Sundes und segeln in die Lunkebugten zu unseren Kontrahenten, die beim warm up sind. Es scheint, als ob 17 kampfeslustige 806 auf uns warten. Und wie auf Bestellung reißt um ca. 9.30 Uhr stellenweise der Himmel auf, eine frische Brise setzt ein, dieses Mal aus Osten. Auch wir prüfen, ob der Spi sauber hochkommt und nehmen ihn bb herunter, da die Luvbahnmarke an bb zu passieren ist und wir den Strom des Fahrwassers durch bb Bug zusätzlich nutzen wollen.

Unser tridata erweist sich als nützliches Instrument, da es gleichzeitig anzeigt:
Countdown in 5 Minuten
Speed
Tiefe

Nach einem guten Start gehen wir die Startkreuz mit relativ langen Schlägen und wenigen Wenden an. Durch eine Winddrehung zu unseren Gunsten gewinnen wir auf stbb und lassen so ziemlich das gesamte Feld hinter uns, nur eine dänische 806 auf Anliegeline müssen wir passieren lassen. Die aufkommende euphorische Stimmung erhält sofort einen Dämpfer, als wir nach der Bojenrundung eine saubere Eieruhr im Spi haben und diese Verzögerung uns wieder ins Mittelfeld zurück befördert. Klar, denn die Regattierer in Dänemark sind technisch versierte Segler. Es ist sinnlos, auf ähnliche „Malheurs“ bei anderen zu hoffen.

Die typischen Positionskämpfe im Pulk, das sich dem Vorwind-Gate nähert, vermeiden wir. Unser Spi fordert Raumschotkurs. Von daher gelingt es uns kaum, optimal auf Tiefe zu fahren.

Wie so oft müssen wir auch hier zwischen Vorteil (Speed) und einem Nachteil (keine Tiefe) abwägen.

Mit speziellen Spinnakern, die für up and downs geschnitten sind (z.B. von North Sail Gradienten Spi A12 genannt), hat man es vielleicht leichter.

Das Vorwind-Gate runden wir mit bb Bug, um den Spi auf der richtigen Seite zu haben. Leider gibt es kein Foto von dem Bild, das sich uns eingepägt hat, als wir die Luvbahnmarke ein zweites Mal erreichen:

Bei weiter aufgefrischem Wind herrscht wieder gedrängte Situation an der Luvbahnmarke. Der Strom lässt erneut die Marke magnetisch wirken, Kappelwasser, Wellen, ein Rahsegler passiert nahe der Luvtonne. Es scheint, als ob die führenden 806 mit der hohen Bordwand kollidieren wollten.

Es dauert eine Weile, bis der anschließende Vorwindkurs das Feld wieder auseinander zieht.

Beim Zieldurchlauf waren leider wieder mehr 806 vor uns als hinter uns.

Die 2. Wettfahrt war ähnlich spannend, verstärkt durch eine aufkommende schwere Gewitterwand. Blitze und Donner drohen Unheil an. Wir legen Segelanzüge, Schwimmwesten an. Reffen während einer Regatta? Nach dem Wind regnet es. Ich höre den Spruch: „Kommt der Wind vor dem Regen, kann sich der Skipper

schlafen legen.“

In der Tat zieht das Unwetter ab, der Regen hört auf, es ist Flaute und die 2. Wettfahrt wird abgebrochen.

Abends wird auf der Anhöhe des wunderschön gelegenen TurÆ Sejlklub gegrillt. Es ist ein traumhaftes Bild, von da oben acht-zehn(!) 806 nebeneinander friedlich am Steg liegen zu sehen.

Übrigens: die weltberühmte Vaerft Walstedt, auf der die schönsten Yachten aus Holz gebaut werden, liegt in der Nähe des TurÆ Sejlklub. Bei einem Spaziergang unter sachkundiger Leitung von Helmut Schwer, der sämtliche Bootstypen erläutert, entscheiden wir uns – obwohl eine Luffe 37 uns ins Auge sticht – bei der 806 zu bleiben.

Samstag, 30. Juli 2005 (3. Regattatag)

Auf dem Weg von unserem Missionshotel Stella Maris zum TurÆ Sejlklub wird uns klar, dass bei dem regnerisch-diesigen Flautenwetter es sicherlich zu Startverschiebungen kommt. Und so ist es auch: von dem auf der Anhöhe gelegenen Vereinshaus schauen wir auf das Regattagebiet hinaus. Himmel und Wasser verschmelzen derart, dass ein Horizont nicht mehr auszumachen ist. Regen drückt auf die Stimmung. Gegen Mittag signalisiert die Flagge des Sejlklubs: Es tut sich was!

In relativ kurzer Zeit danach - als Ankündigungssignal - ein Schuss! Überall werden die Boote zum Auslaufen klar gemacht und es dauert nicht lang, dann sind wir wieder in der Lunkebugten. Stetig macht der Wind auf, die Bojenleger waren bereits da, um die Tonnen, die wir ausmachen, in entsprechende Position zu bringen. Als 5 Beaufort erreicht sind, beginnen die kampfbereiten Regattierer, Genua gegen Fock zu tauschen. Durch die vordere Luke ist das bei der 806 auch kein Problem.

Die Wettfahrtleitung hat diese

Notwendigkeit vor uns erkannt und lässt sich mit dem 5-Minuten-Schuss Zeit. Wir bemerken, dass auch unter der Fock noch sehr viel Winddruck bleibt. Der erwartete Schuss übertönt die Windgeräusche, die sich bei nahezu 6 Beaufort ebenso wie die Wellen erhöht haben.

Bei einer Wende bei auf- und abgehendem Boot schlingt sich unserem Vorschiffmann die Fockschot derart um den Fuß, dass er wie in einer Falle festgehalten ist. Der „Countdown“ ist jetzt nachrangig. Nachdem Fieren der Fockschot nichts nützt, gehen wir in den Wind. Beim anschließenden Startschuss fehlen drei Bootslängen!

Nach einem kurzen Schlag mit bb Bug beginnen wir die Kreuz auf dem Holebug. Auch wenn das Feld dieses Mal größtenteils vor uns ist, wollen wir letztlich Wegerecht an der Luvtonne sichern.

Der Spi entfaltet sich auf dem Raumschotkurs so, als ob die 806 einen Satz nach vorne machen würde! Wir bemerken, dass die Dänen bei viel Wind nicht schlechter, sondern besser werden. Selbst wenn ein Mann über Bord geht, heißt das nicht, dass unbedingt der Platz verloren geht. Auf dem Schiff Sioux z.B. fällt der Vorschoter ins Wasser. Sofort krault er wie wild hinterher, die 806 wird vom Steuermann beige-dreht, der 2. Vorschoter wirft ihm eine lange Leine zu, er ergreift sie und wird an Bord gezogen. Das Ganze dauerte vielleicht 20 bis maximal 30 Sekunden.

Beim letzten Raumschotkurs ist bei uns Schiften angesagt. Obwohl fast lehrbuchmäßig vor den Wind mit Dichtholen der Großschot und rund achtern gefahren wird, passiert es: der Spibaum ist noch nicht wieder am Mast eingepickt, als uns eine Bö so erfasst, dass wir auf „die Backe zu liegen“ kommen. Das Cockpit läuft voll Wasser. Für einen kurzen Augenblick denke ich, dass wir jetzt sinken. Das „Bremsmanöver“ hat aber den Vorteil, daß der Druck aus dem Spischoten raus ist und jetzt gefiert werden können.

Nachdem unser Vorschiffmann Brice bei dieser Aktion sich wie ein Klammeraffe verhält, bleibt er – Gott sei Dank – an Bord. Das anschließende Bergen des Spis mit Zieldurchlauf geht problemlos. Viele Boote hinter uns gibt es dieses Mal nicht!

Schade, dass nicht eine weitere Wettfahrt angesetzt wurde. Aber bei diesem starken Wind war es auch vernünftig.

Ergebnis

Der 1. Platz ging an das dänische Boot Martin Staal mit Peter Ovesen und Jacob Grot. Die Segelnummer des Siegers ist DEN 177 und zeigt, dass auch eine „alte“ 806 den vordersten Platz belegen kann. Die beste deutsche Mannschaft mit Helmut Schwer, Klaus Lund und Ole Jeschonnek belegte zunächst Platz 2, nach Protestverhandlung Platz 9. Otto Jeschonnek mit Detlef Laus und Malte Lautwehr belegte Platz 10

Wir kamen auf Platz 15. Werner Schulze belegte mit seinen Söhnen Platz 16.

Wichtiger als die Platzierung war für uns, dabei zu sein, und wir waren es sehr, sehr gerne!

Traditionell werden die Sieger der Dänischen Meisterschaft in die kalte Ostsee geworfen. Einfach beinharte Jungs, diese Dänen!

Bei der anschließenden Preisverleihung bedanken wir uns für die Gastfreundschaft und die vorbildliche Hilfsbereitschaft.

Diese zeigte sich in besonderem Maße am darauf folgenden Montag, als es zum Auskranken ging. Hier kümmerten sich Peter Ovesen und Kim um das (für uns kostenlose!) Auskranken auf der Werft Walstedt. Nach einem herzlichen Abschied erreichten wir in der Nacht vom Montag auf Dienstag wieder unseren Ausgangspunkt.

München, im August 2005
Dieter Linn

Dänische Meisterschaft 2002 und der Mastbruch auf der Vic2ria, DEN 35

Die Dänische Meisterschaft 2002 wurde vom 24. bis zum 27. Juli vor der wunderbaren Kulisse Kopenhagens ausgesegelt und wurde vom Segelklub Lynetten organisiert sowie betreut. -Kopenhagen selbst ist schon die ganze Reise wert und so fanden dieses Jahr zwei deutsche Mannschaften den Weg nach Dänemark: Otto Jeschonek mit crew Ole sowie Jörg Landwehr aus Flensburg und Helmut Schwer mit seinem Bruder Marc aus Hamburg bzw. Berlin. Während die Flensburger mit Ihrem Schiff über Land anreisten, wollten wir zusammen mit unserem dänischen Segelfreund Jesper Klifford dessen Vic2ria (Sprich: Victoria) segeln, die in Vallensbaek südlich von Kopenhagen beheimatet ist. Wir hatten in dieser Konstellation noch nie miteinander gesegelt und rechneten mit einigen Anlaufschwierigkeiten, als Bordsprache war von vornherein Englisch vorgesehen.

Vic2ria ist ein Schiff der ersten Serie, Baujahr 1976, typisch gelber Rumpf, weiß-graues Deck und fährt noch das erste Rigg mit schwarzem John-Mast.

Das Schiff machte insgesamt einen guten Eindruck, Jesper hatte vieles getauscht und nach heutigen Regattabedürfnissen aufgerüstet. Salinge, Mast, alle Stagen und Wanten jedoch waren noch original aus 1976, also immerhin 26 Jahre alt.....

Bevor das Schiff regattafertig war, musste allerdings in einer Gemeinschaftsaktion das Unterwasserschiff überarbeitet und angeschliffen werden, um eine möglichst gute=schnelle Oberfläche zu erzielen. Nachdem alle Vorbereitungen abgeschlossen waren, verholten wir das Schiff gemeinsam mit der Flensburger

„Marionett“ nach Lynetten. Der Rest des Mittwoch verging mit Vermessung, Anmeldeformalitäten und der Begrüßung einer ganzen Reihe dänischer Freunde.

Der erste Regattatag, ein Donnerstag, empfing uns mit kräftigem Wind bereits im Hafen, aber auch Sonne, so dass die 19 teilnehmenden Int.806 bei guter Stimmung auf das weit draußen im Oeresund liegende Regattabiet segelten. Dort empfing uns eine ordentliche Welle, der Wind hatte noch etwas zugelegt, später sprach das Regattaprotokoll von „hard kuling“, also ein harter steifer Wind, so um die 6 Windstärken.-Für uns als leichte Mannschaft schon fast die Obergrenze einer kontrollierten Rennsegelei.-Das erste Rennen lief gut, wir landeten überraschenderweise in der Spitzengruppe, doch dann wurde der Lauf wegen einer deutlichen Winddrehung abgebrochen.

Das zweite Rennen konnten wir nicht mitsegeln, da ein ernstes Problem mit unserem Großschottraveller aufgetreten war. Im nächsten Lauf konnten wir dann nach einer Reparatur wieder starten, die Schiffe wurden unter vollem Einsatz durch die aufgewühlte See nach Luv gepresst und man sehnte sich nach dem Raumgang nach der Luvtonne. Bei dem üblichen up and down Kurs (kein Dreieck, sondern Kreuz und Vormwindstrecke im Wechsel) wird sehr schnell nach der Tonnenrundung der Spi gesetzt, das Manöver gelang trotz Sprachwirren recht gut und wir erlebten eine massive Beschleunigung. Die Schiffe rutschten die Wellen hinunter und kamen zeitweise ins surfen-ein tolles Erlebnis!

Nach einiger Zeit hörten wir ein helles metallisches Geräusch und - wir trauten unseren Augen nicht!- relativ langsam, aber un-

aufhaltsam, fiel der Mast nach Steuerbord (Lee) vorne um!!!- Zunächst war keiner von uns in der Lage zu erfassen, was eigentlich passiert war, der Mast war jetzt völlig eingeknickt und alle Segel lagen wie ein riesiger Treibanker im Wasser. Welch heilloses Durcheinander, die Bewegungen des Schiffes wurden unruhig und hektisch!

Bald merkten wir, dass kein Schaden an Rumpf oder Deck entstanden war und begannen mit der Bergung der Riggteile und der Segel, was bei den rauen Bedingungen einigermaßen schwierig war. Später kam uns ein Sicherheitsboot zur Hilfe und schleppte uns gegenan zurück in den Hafen.-Dort wurden wir mit Öl (dänischem Bier) und hilfreichen Händen empfangen, so dass die Wuhling an Deck zügig beseitigt war und wir die Riggteile demontierten. Bei der anschließenden Analyse zeigte sich, dass das obere Terminal des Achterstages durch Materialermüdung, kleinste Risse und Korrosion angebrochen war und durch die Belastung beim Vormwindsegeln abgebrochen war (Siehe Foto)!!

Die nächsten beiden Tage vergingen für Jesper, Marc und mich mit kleineren Reparaturen und Pflegearbeiten, ein neues Rigg war kurzfristig nicht zu bekommen, so dass wir das Schiff unter Motor wieder zurück nach Vallensbaek brachten.

Auf der Regattabahn war es natürlich weitergegangen und überraschender Sieger des Starkwindtages war die junge Mannschaft von Lars Rolf Jacobsen, DEN 384, die ein Clubboot des KDY, Königlich Dänischer Yachtclub in Rungstedt segelten und viel trainiert hatten. Zweiter wurde Sören Schramm mit seiner „Fight“, Dritter der Erfahrene Svend Meinertsen mit seinen Söhnen als Vorschoter!

Der nächste Tag brachte leichtere Winde bei weitgehendem Sonnenschein und Otto Jeschonek als einziger verbliebener Deutscher fand zu seiner gewohnten Form zurück und belegte zwei 5. Plätze. Die Abende verbrachten wir in gemütlicher Runde bei Bier und anderen Getränken, wobei sich zu späterer Stunde immer ein Sprachgemisch aus Dänisch, Deutsch, Schwedisch und Englisch ergab.

Am Samstag, dem letzten Segeltag herrschten leichte, teils umlaufende Winde. In der letzten Wettfahrt gelang es Arne Larsen auf den 2. Platz zu segeln, gefolgt von Otto Jeschonek, der einen hervorragenden 3. Platz belegte. Daraus ergab sich folgendes Endergebnis:

Lars Rolf Jacobsen, DEN 384

Sören Schramm, DEN 398

Svend Meinertsen DEN 63 !!

7. Arne Larsen DEN 507

8. Otto Jeschonek GER 103

Insgesamt erlebten wir eine spannende Meisterschaft bei perfekten Segelbedingungen in sehr freundschaftlicher Atmosphäre. Es wäre toll, wenn nächstes Jahr vielleicht mehr Deutsche den Weg nach DK finden würden. Der Termin ist immer Mittwoch bis Sonntag am letzten Juli Wochenende. Weitere Informationen kann man über Rolf Werres oder direkt über mich erhalten.-Wem Dänemark zu weit ist, könnte

durchaus auch einmal auf der wunderschönen Flensburger Förde Int. 806 Regattasegeln, evtl. auch als Mitsegler auf einem gestellten Boot.

Kontaktmann hierfür ist Otto Jeschonek.

Es hat sich wieder einmal gezeigt, dass sehr alte und neue Boote gleich schnell sind, bei viel als auch wenig Wind. Das kommt der Stabilität und weiteren Entwicklung der Klasse sehr zugute.- Allerdings müssen bei alten Booten die Verschleißteile regelmäßig ausgetauscht werden, wenn man auch bei stärkerem Wind segelt. Dazu gehören auch Stagen und sämtliche Wanten. *Ich denke, nach gut 15 Jahren sollte das stehende Gut ausgetauscht werden, der Mast kann bei regelmäßiger Wartung und Kontrolle durchaus länger benutzt werden.*

Darüberhinaus sind zum Regattasegeln gute Segel erforderlich, dabei hat sich diesmal die führende Stellung von **North Segeln** eindrucksvoll unter Beweis gestellt (Plätze 1, 2, 3 mit kompletter North Sails Besegelung). Bei Starkwind bietet die neue Pentex Fock PJ-3 eindeutige Vorteile, der überarbeitete Gradient Spinnaker AL-2 hat verbesserte Eigenschaften. Der Trimm unserer Trimmanleitung von 2001 (Sören Schramm-Helmut Schwer) hat sich auch diesmal bei Starkwind bewährt (download über northsails.de).

Übrigens hat Jespers Versicherung Pantaenius DK, die dänische Tochter von Pantaenius in Hamburg, den Schaden übernommen.

Helmut Schwer, Hamburg

Gruß an alle 806er Freunde!

Philipp Einfeldt

Bin neu im Geschäft, wenn es um Eure - und nunmehr auch meine - Klasse geht, könnte mir aber vorstellen, daß es eine schöne Sache sein könnte, wenn sich einmal einige "Südländer" auf meinem Heimatrevier blicken lassen.

Zur Vorgeschichte:

Seit Geburt, d.h. seit ca. 33 Jahren bin ich auf dem Revier der Ostsee zu Hause.

Mein Stammrevier erstreckt sich dabei ausgehend von Eckernförde über die dänische Südsee gen Norden via Anholt / Laesö / Göteborg / Koster-Inseln bis nach Bergen und gen Osten bzw. NE nach Bornholm/Gotland / Sareema / Tallin, Heisinki, die Aalands / Stockholm und zurück.

Erst seit kurzer Zeit bin ich stolzer Eigner eines 806ers. Nach dem Opti ist der 806er mein zweites Boot.

Wie Ihr Euch vorstellen könnt, mußte und durfte ich zwischen Opti und 806 viele verschiedene Schiffe segeln um nunmehr zu der Erkenntnis zu kommen, daß das "H-Boot für Schnelle" mich begeistern kann.

Durch einen dummen Zufall habe ich kurz vor der Flensburger Herbstwoche davon gehört, daß ein 806er irgendwo bei Tempo 90 vom Trailer geplumst ist.

Bis dato hatte ich mein Kaufinteresse eher auf eine X-79 bzw 11-metre one design focussiert.

Als ich jedoch bei den recht was windigen (5 - 8 Windstärken) Bedingungen aus sicherer Perspektive von Bord der "Sciurus" (einer C&C 33) - beobachten konnte, daß der 806er an der Kreutz der kleinen X einfach so davonfährt, waren für mich die Würfel gefallen.

Nachdem wir mit unserer "Sciurus" im nächsten Jahr zum 25. Mal an der Flensburger

Herbstwoche - in Folge - teilnehmen, weiß ich nur zu gut, wie wichtig die Seegängigkeit eines Bootes sein muß, damit die Kreuzerei auch bei Welle noch Spaß bringt - vernünftiges Ölzeug vorausgesetzt.

Gerade weil ich leider auf einigen verschiedenen Schiffen bereits für die nächste Regattasaison ausgebucht bin, werde ich vielleicht nur wenige sog. "Mittwochwettfahrten" auf meinem Heimatrevier mitfahren - Sicher ist, daß ein kurzer Urlaub drin sein muß.

- und wenn's auch nur bis nach Anholt oder Kopenhagen geht, der 806er macht das locker mit !!

Nachdem ich den von E.-L.Linn - sehr nett geschriebenen - Artikel über die letztjährige dänische Meisterschaft in Vordingborg aufmerksam gelesen habe, könnte ich mir vorstellen, daß man im nächsten Jahr vielleicht noch einige weitere "Südcracks" nach Skaeiskoer locken sollte, indem man vielleicht in einer kleinen Flottille von z.B. Eckernförde oder Flensburg aus eine kleine, lustige Tour durch die dänische Südsee unternimmt.

Um so etwas sicher zu bewältigen, muß ich einschränkend bemerken, daß auf jedem Boot eine gewisse Sicherheits - Grundausrüstung an Bord sein sollte, mit der mindestens zwei Crewmitglieder auch wirklich umgehen können.

Da ich in der vergangenen Saison mehrere Nächte auf See damit verbracht habe den Weg nach Tallin/Estland zu finden, hielt ich es für notwendig, daß man auch auf diesen kurzen - von mir zu schildernden - Tagesetappen von vielleicht maximal 60 sm. wirklich gut vorbereitet ist.

Wie stelle ich mir diese Tagesetappen eigentlich vor ? - werdet Ihr Euch jetzt fragen.

Nun gut, hier die - durchaus modifizierbare Idee- - Anregungen sind erwünscht !

In Eckernförde kann man sein Schiff problemlos kranen, muß allerdings rechtzeitig beim Hafenmeister Bescheid sagen. (der Kerl ist ein "Gnadderkopf" aber eigentlich unheimlich nett !)

Nach dem Kranen wird sicherlich etwa eine bis zwei Stunden dafür einzurechnen sein, das Boot aufzuriggen und mit Proviant zu bestücken. (Für ein einzelnes Boot - bei einer Gruppe von Segler/Innen mag sich diese Zeit vielleicht auch verdoppeln.)

Von Eckernförde sind es bis nach Söby ca. 40 sm. Ein lockerer Tag - estörn also, wenn man morgens einigermaßen rechtzeitig in die Hufe kommt.

Alternativ ist auch denkbar, Faaborg anzusteuern. Dieser Hafen bietet etwas mehr Landprogramm als Söby und ist nur unwesentlich weiter vom Ausgangshafen entfernt.

Empfehlenswert wäre es, den folgenden Tag gen Svendborg zu starten. Der Svendborg Sund ist ein malerisches Revier, wenn auch manchmal mit ordentlicher Strömung zu rechnen ist. Svendborg selbst kann man getrost auf der Backbord Seite liegen lassen und sollte sich vielmehr nach Troense verholen. Dort gibt es neben einem kleinen netten Dorfidyll ein kleines aber feines Schifffahrtsmuseum. Darüber hinaus liegt man mit seinem Schiff ruhig im kleinen Hafen.

Von Troense könnte man tags drauf als Etappenziel entweder Lohals auf Langeland oder Lundeborg gegenüber auf Fünen ansteuern. Da die Tagesdistanz nur etwa 20 Meilen betrüge, wäre es zeitlich locker möglich und kulturell unerlässlich für einen Zwischenstop bei Waldemar Slot am Fähranieger festzumachen. (Der Tiefgang eines 806ers läßt dieses zu, solange kein häßlicher Ostwind bläst.)

Von Lohals bzw Lundeborg ist es dann nur noch ein Katzensprung

über den großen Beit - hinein in den malerischen Fjord von Skaelskoer.

Auch wenn ich für eine solche Tour lediglich vier Tage einkalkuliere, glaube ich, daß in Wirklichkeit eine Woche zu rechnen ist, da niemand vorhersehen kann, welche Wetterbedingungen herrschen werden. Die Wetterfrage wird relativ unwichtig, wenn man sich auf freiem Wasser befindet - hier jedoch schlage ich eine Route durch teilweise enge Gewässer vor und da ist es schon von Bedeutung wie die Großwetterlage sich verhält.

Sollte es wettermäßig ungünstig sein, durch die dänische Südsee zu segeln, so bliebe immer noch die Möglichkeit via Bagenkop und Spodsbjerg durch den Großen Belt zu gehen. Dort gibt es zwar erheblich mehr (gefährliche) Berufsschiffahrt, aber selbst bei starken NNE-Winden kann man dort sauber aufkreuzen, da es sich um ein tiefes, und damit sicheres Gewässer

handelt. Auch bei schwierigen Bedingungen ist die Orientierung an Langelands Ostküste einfach, auch wenn kein GPS an Bord sein sollte.

Damit zum Thema Ausrüstung der Schiffe:

- UKW Funkgerät- wenn man's hat, kostet es nichts, wenn man sich von Boot zu Boot unterhält.
- Kann ein sehr wichtiges navigatorisches bzw. informatives Hilfsinstrument sein -

- Hilfsweise ein Handy und eine entsprechende Liste der Telefonnummern aller anderen Schiffe

- Aktuelle Seekarten nebst Stechzirkei, Kursdreiecken etc.

- Man darf nicht darauf vertrauen, aber zur Kontrolle ist ein GPS immer gut geeignet.

Da ich neu in dieser Bootsklasse bin, will ich nicht Oberlehrerhaft wirken, wenn ich derartige Anregungen gebe - zumal ich überhaupt nicht einschätzen kann, wie es bei den 806ern wirklich

zugeht.

Seid Ihr eher Daysailors oder eher Offshore-typen ??

Mein Fazit ist Folgendes: Aufgrund verschiedener Dinge bin ich neugierig auf Eure Klasse.

Da wäre zunächst einmal der langjährige Wunsch ein Boot in etwa dieser Größe mein Eigentum nennen zu können. Dann der Zufall, daß ex "Velocita" vom Trailer fiel und ich davon per Zufall Kenntniss erlangte, wissend, daß es für mich ein Leichtes sein würde, die Reparatur durchzuführen.

Es folgte ein leider viel zu kurzes Treffen mit Otto Jeschoneck auf der Hanseboot, wo ich feststellen konnte, daß mein 806er nicht schlechter aussieht, als ein Neubau obgleich meine Kiste 11 Jahre alt ist. Insoweit sei ein großer Dank an Helmut Schwer dafür ausgesprochen, daß er sich so penibel um sein ehemaliges Boot gekümmert hat ! Ich profitiere jetzt davon.

11 Liter Sprit für Fünen rund und Samsø inklusive? (Bei leichtem Wind)

In Svendborg fand diesmal die „Dänische“ statt, genau gesagt in Rantsausminde, einem Vorort von Svendborg. Wir waren vor Jahren schon mal hier zum Regatieren.

Neu ist hier ein Kran bis zu 2t, unter den unsere 806 gerade paßt. Das ist praktisch, da wir uns die Kosten für einen Auto- kran sparen können. Auf der großen Wiese vor dem Klub- haus stehen Auto und Trailer in guter Obhut.

Zum Ende der Regatta kommt meine Frau und wir beladen das Schiff mit der notwendigen Urlaubsausrüstung. Ob unsere Petroleumheizung wirklich notwendig ist, das wissen wir natürlich noch nicht, denn das Wetter ist noch durchwachsen, eine steife Brise weht und Dänemark zeigt uns etwas von seiner windigen Seite. Auslöser ist ein Tief über Norddeutschland. Der Wetterbericht ist allerdings optimistisch und wir haben auch eine Wettervorhersage der „Yacht“, die bis Mitte August optimales Wetter vorhersagt.

„Hunamadaka“ und Mousse...“ sind gepackt und wir machen erst einmal einen ganz kleinen Schlag von 1,5 Stunden bis nach Troense. Wir wollen zum Waldemar Schloß und uns erst einmal an Bord einleben. Im Hafen liegt eine 806, die ein dänisches Ehepaar segelt. Er ist ehemaliger Folkebootsegler und ganz wild auf Kreuzen und das bei jedem Wetter. Bei dem windigen Wetter, die letzten Tage, ist er erst recht gegenan gebolzt. Die beiden sind sehr nett und wollen nächstes Jahr bei der „Dänischen“ dabei sein.

Da wir Westwind haben, fahren wir Richtung Osten, also links- herum um Fünen. Mal schau ob die Rechnung aufgeht. Im Urlaub kreuzen wir nicht so

gern, sondern fahren lieber unter Spi (die Genua haben wir an Land gelassen, damit wir einfaches Handling haben). Das Wetter ist jetzt optimal und wir segeln am nächsten Tag Richtung Nyborg, dem Fährhafen an der E20. Wenn wir an Land sind, gehen wir gerne Spazieren, schauen uns um und kehren irgendwo zum Abendessen ein. Von Nyborg gehts weiter nach Kerteminde, der Hochburg der Folkeboot-Segler und dem Heimathafen unserer 806- Bekanntschaft von Troense.

Der nächste Hafen bei Fyns Hoved ist ein Lieblingshafen von uns und wir freuen uns schon, ihn wieder zu besuchen. Ein wunderschöner Naturhafen mit Ankerbucht, der Möglichkeit in den bewachsenen Dünen spazieren gehen zu können und optisch ein Genuß, da die Dünen alle von den Naturgewalten, dem Eis geschliffen worden sind. Wenn man um die Nordspitze herumfährt, sollte Abstand gehalten werden, aber das Wetter ist prächtig, der Grund zu sehen und die Tiefe durch die unterschiedlichen Grüntöne gut abzuschätzen. Wir haben kein Echolot an Bord aber die Seekarte ist gut. Wir kürzen etwas ab, fahren den Bogen enger und fahren dann noch einen spitzen Kurs unter Land jetzt mit Spi. (Eine junge Crew wollte uns überholen; mit ihrem etwas kleineren Schiff und der Möglichkeit des Hubkiels hatten sie ganz gute Chancen, aber wir finden die Ideallinie und der Spi vergrößert merklich den Abstand. Macht richtig Spaß wieder Regatta zu fahren und etwas zu pokern). Im Hafen haben wir beide 806er dann auch das Glück der Tüchtigen und bekommen 2 schöne Liegeplätze.

Die anschließende Fotosafari bei heißem Wetter ist ein schöner Abschluß. Der nächste Hafen auf Samsø heißt Ballen und ist vielen bekannt als Durchrei-

sehafen. Im Hafen können wir Geld tanken und noch einmal einkaufen, da der Wunschhafen Langør etwas sparsam ausgestattet ist.

Späten Vormittag gegen 11 Uhr werfen wir die Leinen los und sollten eigentlich mit schönem Abstand einen Bogen um das Besser-Reff machen. Wir haben die Fock drauf, es ist leichter Wind, die Sicht prima und die Karte gibt uns eine Möglichkeit vor, direkt am Reff zu segeln. Das probieren wir aus und pirschen uns am Strand längs. Am Ende vom Reff kommen wir wieder in dunkles Wasser und sehen die Algen nicht mehr am Grund. Jetzt kommt schon die Einfahrt nach Langør, die recht genau gesegelt werden sollte. Der Hafen begrüßt uns mit 2 leeren Boxen und natürlich die Armada der Dickschiffe, die immer schon sehr früh aufbrechen, um dann mittags noch einen Platz zu ergattern, damit sie nicht auf Päckchen liegen müssen. Wir haben den Rythmus des 8-m-Seglers: d.h. lange schlafen, gut frühstücken und den Vormittag genießen. Nachmittags ab 17 Uhr laufen wir dann in der Regel im nächsten Hafen ein und können eigentlich immer in einem freien Platz festmachen oder an einem Stück Kaimauer, daß für die langen nicht paßt.

Also Segler, wenn Du nach Langør kommst, miete ein Fahrrad und fahre nach Nordby. Dieser kleine Ort ist die Strampelei wert. Viele kleine, ganz adrette aber romantische Häuschen laden zum Verweilen ein. Künstler haben sich hier niedergelassen und die Kombination mit den kleinen Cafes ist sehr gelungen. Ein Fotomotiv jagt hier das nächste. Und Radfahren bringt die Beine wieder in Schwung.

Am nächsten Tag ist die Windrichtung für Norsminde auf Jütland günstig. Das ist übrigens ein großer Vorteil von Däne-

mark: viele Häfen. Der nächste Hafen ist selten weit und wenn der Wind dreht, kann man gut einen Ausweichhafen anlaufen .

Den Hafen von Norsminde kann man nur erreichen, wenn man in den kleinen Fluß hineinfährt. Sehr malerisch schmiegt sich der Hafen an das Steilufer. An Land besuchen wir den alten Kro mit den vielen verschiedenen Elefanten und werden mit einem Eisbuffet beglückt, daß eine Rückkehr wahrscheinlich macht.

Snaptun heißt der folgende Hafen. Hier trennen sich die Wege von „Hunamadaka“ und „Mousse...“, da wir etwas mehr Zeit haben.

„Hunamadaka“ wird in Bogense ausgekrant, bei der Charterfirma.

Weil wir Horsens noch nicht kennen, ziehen wir eine wunderschöne Spillinie durch den Fjord, besuchen die Stadt und kreuzen dann entsprechend wieder zurück.

(Kreuzen macht eigentlich auch wieder Spaß, wenn etwas Konkurrenz da ist.) An Snaptun vorbei wird der Wind immer weniger und mit Mühe und Geduld kommen wir abends nach Juelsminde und hier haben wir dieses Jahr den Superhit gefunden: Softeis mit Lakritzstreusel. Julsminde ist ein leicht abgehobener Hafen mit den vielen Möglichkeiten, die die vielen Segler hier interessieren können. Boutiquen, Geschäfte, Restaurants, Yachtclub, Werft, Gogade, Strand und die Filiale vonSnaptuns Fischfabrik mit ihrem guten Fischangebot.

Ein Telefonat mit Harry / Hunamadaka ergibt ein Rendezvous in Strib, da die Marina bis Montag geschlossen hat und dann erst das Schiff ausgekrant werden kann. 2 Tage Urlaub zusätzlich, das bringt. Wenig Wind zwingt uns zum partiellen Motoren. In der Enge von Fredericia briest es wieder auf und

wir können wieder kreuzen. Jede Menge Tümmler (Schweinswale) sind zu sehen und einmal glaube ich den Kopf eines Seehunds zu sehen. Dieses Jahr habe ich bestimmt 30 Tümmler gesehen; das ist eine enorme Steigerung im Verhältnis zu den letzten 20 Jahren. Das Wasser ist übrigens generell sehr gut und die Häfen haben in der Regel die blaue Flagge gesetzt.

Strib ist einHafen im Umbruch, der Schrotplatz ist entfernt worden und eine Reihe Häuser sind geplant, die einen Hafenplatz bekommen sollen. Die Lage ist sehr schön, besonders bei Abendsonne. Heute ist Opti-Regatta und ca. 60 Stck wuseln nur so auf dem Wasser. Aber der Wind reicht nicht aus und die Regatta wird abgebrochen. Pech für die vielen, die von Auswärts gekommen sind. Vielleicht ist am Nachmittag mehr Wind.

Das Wette ist übrigens permanent gut und 25-30 Grad sind normal. Wir gehen viel schwimmen und machen einen betont faulen Urlaub. „Hunamadaka“ macht sich auf den Heimweg und wir motoren und segeln an Middelfahrt vorbei. Das Leben pulst hier durch die vielen Segler, Motorbootfahrer und die Marine. Eine kleine Brise läßt uns hoch am Wind über den kleinen Belt nach Arö By segeln. An Land ist wieder Fotosafari angesagt und den Abschluß bringt der Kro-Besuch im Ort. Den nächsten Tag haben wir wieder nur leichten Wind gegenan und ich bedaure, die Genua nicht dabei zu haben.

Abends laufen wir in Dyrebro ein und genießen nach des Tages Hitze ein kühlen Spaziergang durch den naheliegenden Forst.

An Faaborg vorbei schippern wir Richtung Aerø und besuchen Åerosköbing diesen herrlichen Ort, der uns immer wieder fasziniert. Hier kann man vieles anschauen und manches Sou-

venir für zuhause erstehen.

Im Fotoladen haben wir unsere Filme zum Entwickeln abgegeben und freuen uns schon auf die Bilder. Abends laufen wir noch aus bis Drejø By und sortieren unterwegs die Bilder in die Alben, so wenig Wind ist. Letzer Abend vor der Heimkehr, etwas Melancholie macht sich breit, denn der Urlaub war sehr schön und nur die Erinnerungen und die Bilder spannen die Brücke in die Vergangenheit. Aber noch ist nichts vorbei, am nächsten Tag gehen wir ausgiebig schwimmen und motoren langsam Richtung Svendorg. In Rantsausminde finden wir ein schönes Plätzchen zum Ausladen, verholen das Schiff zum Kran und kranen abends noch aus. Das war gut so, denn anderntags ist der Kran belegt und wir sind so gut wie auf Tour.

Nächstes Jahr müssen wir unbedingt an der Ostküste Schwedens Richtung Stockholm segeln. Vielleicht trailern wir bis Gotland und segeln dann gleich in den Ostschären?

Das Ende eines schönen Urlaubs kann man wirklich nur mit der Planung zum nächsten überstehen.

Rolf und Trude Werres
GER 380

„Mousse au Chocolat...3.80“