



Golden Girls auf  
dem Starnberger See:  
Sonderklasseyacht,  
30er- und 40er-  
Schärenkreuzer, L95-  
Boot und 45er-Natio-  
naler-Kreuzer

# Besuch der alten Damen

Die Münchner Woche ist nicht nur eine Regatta mit langer Tradition. Sie ist



auch ein einzigartiges Fest für Liebhaber klassischer Jollen und Yachten



Sonderklassenyacht „Rosenwind“ (o.) des mehrfachen österreichischen Olympia-Seglern Harald Fersberger; Schöpfen vor dem Start auf einem kleinen Gallefakuter (u.), „Arwed II“, 45er-Nationaler-Kreuzer, im Duell mit dem Drachen „Maj-Britt“ (i.)



**W**assereinbruch allenthalben. Es wird gepumpt, geschöpft, gesaugt. Kopfüber hängen die Crews in ihren Booten und versuchen, der Fluten Herr zu werden, die sich durch die Holzplanken drücken. Die meisten der altherwürdigen Boote, die an diesem Morgen vor dem Deutschen Touring Yachtclub auf dem Starnberger See dümpeln, sind erst wenige Tage zuvor ins Wasser gehoben worden. Die kurze Zeit hat offensichtlich nicht gereicht, um die Fugen abzudichten. Mit Pütz und Putzlumpen wird daher nun dem feuchten Nass Einhalt geboten, welches noch lediglich von unten kommt. Doch das soll sich bald ändern.

Mehr als 90 Boote sind in diesem Jahr zur Münchner Woche gemeldet, einer Traditionsregatta betagter Preziosen. Die Anfänge dieser Wettfahrt führen zurück ins Jahr 1909. Seinerzeit hatte die Leidenschaft des Deutschen Kaisers für den Segelsport weite Kreise gezogen. Auch die Bayerischen Könige ließen sich von der Begeisterung Wilhelm II. anstecken. Und da zwischen Preußen und Bayern immer schon ein gesundes Konkurrenzdenken herrschte, wollte man denen da oben im fernen Kiel beweisen, dass auch die weiß-blaue Prinzengarde zu Großem fähig

ist – selbst, wenn man dafür aufs Wasser musste. Die Münchner Woche als Pendant zur Regatta an der Ostsee war geboren. Vor dem Ufer des Königlich-Bayerischen Yachtclubs in Starnberg gaben sich fortan die neuesten Schiffe ihrer Zeit mit den besten Crews aus der ganzen Republik einmal pro Jahr ein Stelldichein.

Einige der damaligen Teilnehmerboote sind heute noch regelmäßig mit von der Partie. Sie haben Zeit und Zeitgeist überdauert, sind inzwischen meist älter als ihre Besitzer: Der „Windhund“ etwa, ein 45er-Nationaler-Kreuzer, stammt aus dem Jahr 1913. Oder der 40er-Schärenkreuzer „Argo V“, der bereits 1950 den Pokal gewann. Damals übrigens im Wettstreit mit Dr. Manfred Curry. Oder auch die Sonderklasseyacht „Cima“. Sie galt vor dem Ersten Weltkrieg als das schnellste Boot zu Wasser. Und selbst 2004 beeindruckt das Schiff nicht nur aufgrund seines eleganten Risses, sondern zuallerst auch wegen seiner ausgezeichneten Sprinteigenschaften.

Einen runden Geburtstag feiert die „Arwed II“, ebenfalls ein Nationaler aus dem Hause Abeking & Rasmussen in Lemwerder. Das Schiff wird in diesem Jahr 80. Die seltsamen Wendun-

gen der Weltgeschichte brachten es mit sich, dass es einige Tage seines Daseins im Schlick des Schiersteiner Hafens im Rheingau verbringen musste. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs wurde die „Arwed II“ von ihrem Besitzer versenkt, der sie auf diese Weise vor dem Zugriff der Amerikaner rettete. Geschadet hat dem Boot das Vollbad nicht. Es ist immer noch eines der Schmuckstücke der Münchner Woche.

Das älteste Schiff aber ist mit 108 Jahren unangefochten „Gerd“, ein 75-m<sup>2</sup>-schwedischer-Schärenkreuzer. Getauft wurde er 1896 in Stockholm, für den Namen könne er also nichts, entschuldigt sich Ernst Simmerding, Bootsbauer aus Lioni und jetziger Besitzer von „Gerd“, verschmitzt mit einem Achselzucken. Vor vier Jahren holte er die in die Jahre gekommene Schönheit an den Starnberger See. Dort kennt inzwischen jeder das „weiße Schiff“ mit dem in diesen südlichen Gefilden eher seltenen Gaffelrigg. Die bewundernden Blicke der Menschen an Land wie zu Wasser sind „Gerd“ sicher, wann immer der Methusalem seine Bahnen zieht. Auch während der Münchner Woche, obwohl sich die Konkurrenz keineswegs zu verstecken >

Schön sportlich. Die betagten Yachten sind durchaus flott unterwegs





## Schlanke Linien. Viele der Boote haben Zeit und Zeitgeist überdauert

braucht. Große und kleine Jollenkreuzer tummeln sich auf dem See, 5,5-m- und 6-m-R-Yachten, Niedersachsen- und Hansajollen und nicht zuletzt einige Chiemseeplätten. Zusammen sind das gut und gerne einige tausend Jahre Bootsbaugeschichte, was die Lokalzeitung in ihrer Wochenendausgabe wie folgt auf den Punkt bringt: „Der Starnberger See wandelt sich wieder einmal zum segelnden Museum.“

Dermaßen viel graue Eminenz verlangt gebührenden Respekt sowie ein entsprechend honorables Auftreten. Und so werden die Crews in der Regatta-Ausschreibung angehalten, „die Messinge ihrer Boote zu polieren, die Leinen aufzuschließen und sich gemäß den Regeln des Yachtsports in Weiß zu kleiden – sofern es das Wetter erlaubt“. Das aber ist an diesem Samstag nicht der Fall. Bereits am Morgen spielen sich am Himmel dramatische Szenen ab. Mächtige Wolkenformationen stauen sich an der Nordflanke der Alpenkette und tünchen das sonst so einladend türkis schimmernde Wasser in finsternes Grau. Für die Oberbayerischen Seen wird eine Sturmwarnung ausgesprochen. Mit Ölzeug sind die Crews daher besser beraten als mit reglementsgerechtem hellem Zwirn.

Bald weht es dann auch schon mit knackigen 6 Beaufort aus Südwest, durchsetzt von giftigen Böen bis Stärke 8. Die Drachen haben noch vergleichsweise leichtes Spiel. Für viele andere Bootsklassen sind diese Verhältnisse dagegen eindeutig zu viel des Guten. Nicht nur die für leichte Winde mit viel Tuch ausgestatteten Kreuzer – aus gutem Grund auch „Flautenläufer“ genannt – haben ihre liebe Not. Wohl dem, der rechtzeitig die Segel gerefft hat. Für den Steuermann der „Rosenwind“, einer Sonderklasse, wird jede Kreuz zum bangen Kampf mit den Elementen. Eindeutig übertakelt legt sich das Schiff mehrmals beängstigend weit auf die Seite. Dabei ergießen sich immer wieder beachtliche Mengen Wasser ins Cockpit. Es wäre nicht das erste Mal, dass ein Boot bei der Münchner Woche kenterte. 1993 war die L-Klasse „Toy for the boy“ in einer Bö so weit gekrängt, dass das offene Kielboot voll lief und auf den Grund des Sees sank. Die Mannschaft konnte sich retten, das „Spielzeug“ wurde zwei Tage später mithilfe von Luftsäcken geborgen.

Auch Ernst Simmerding und seine Crew auf „Gerd“ müssen kämpfen. In der Hoffnung, dass die 100 Jahre alte Pinne nicht gerade jetzt ihren Dienst versagt, versucht der Skipper, so



Die Oldtimer am Steg des Deutschen Touring Yachtclubs in Tutzing (L.); ein 30er-Schärenkreuzer mit im Sturm gebrochenem Mast (o.); Startgetümmel vor der zweiten Wettfahrt, dem Tutzinger Trüffel (u.)

gut es geht, die mühsam gewonnene Höhe zu halten. Was nicht einfach ist. Unter dem Druck des großen Gaffelsegels neigt sich die schlanke Yacht mehrfach bedrohlich weit nach Lee, sodass auch in ihren Bauch einige Liter Seewasser gelangen. Die elektrische Lenzpumpe meldet sich glücklicherweise zuverlässig zum Dienst. Ans Reffen sei nicht mehr zu denken gewesen, meint Simmerding später an Land. Ohne eine stützende Dirk war ihm das viel zu gefährlich. „Wenn der Baum einmal Schwung holt, gibt es kein Halten mehr“, so der Skipper.

Drei Stunden später will der Wind noch immer nicht abflauen. Im Gegenteil, noch einmal holt er tief Luft. Schaumkronen überziehen die Wellenkämme. Für die Mannschaften in den offenen Chiemseeplätten geht es mittlerweile um alles oder nichts. Selbst der Passagierdampfer „Bayern“, der sonst eher wenig Rücksicht auf Segler nimmt, zeigt Mitgefühl und passiert in ungewöhnlich großem Abstand. Eine Platte gibt schließlich auf und lässt sich in den Hafen schleppen. Das hätte eine der anderen Crews auch tun sollen. Sie kentert, die beiden Segler können das Boot aber wieder aufrichten. Auch für ein Luggerboot sind die Bedingungen suboptimal. Es läuft voll, kann aber noch gerettet werden. Pech hat hingegen ein 30-m<sup>2</sup>-Schärenkreuzer- ➤





22-m<sup>2</sup>-Rennjolle „Regina“ von Norbert Wagner, Sieger des Triangels in der Gruppe eins, und der 40er-Schärenkreuzer „Argo V“ von Stefan Frauendorfer vor Tutzing (o.); poliertes Messing und edles Holz auf der 7-m-Rennyacht „Troll“ (u.)



zer, dem der Mast bricht. Andernorts muss ein Mannschaftsmitglied nach einer schmerzhaften Kollision mit dem Baum abgeborgen und ins Krankenhaus gebracht werden. Die Helfer auf den Regatta-Begleitbooten haben alle Hände voll zu tun. Für schwache Nerven ist dieser Wochen-Auftakt wahrlich nichts.

Kein Wunder, dass das Wetter dann auch alles beherrschendes Thema ist, als am Abend auf der Wiese des Ambacher Yachtclubs die Sieger der Rodeofahrt um den Ambacher Kurpokal gekürt werden. Wer das Treppchen erklimmt, ist letzten Endes unerheblich. Gewonnen haben irgendwie alle – zumindest an Erfahrung. Dick geschwollene Hände werden hoch gehalten und inspiziert, brenzlige Manöver gestenreich und lautstark rekapituliert. Jetzt, da alle trockenen Boden unter den Füßen haben, ist die Anspannung der vergangenen Stunden vergessen.

Selbst die einheimischen Segler erklären, dass ein so konstant kräftiger Wind die Ausnahme sei. „Klar, wenn eine Gewitterfront durchzieht, dann kann es schon mal ordentlich kacheln“, meint Andreas Listl, Sprecher der Bayerischen Traditionsklassenflotte und als Lokalmatador mit seinem „Windhund“ selber am Start. Doch üblicherweise sei nach wenigen Minuten der Spuk wieder vorüber.

Vielleicht, so wird in einer hinteren Ecke des Festzelts gemunkelt, sind die Windverhältnisse ja auch dadurch zu erklären, dass die Tutzinger, genauer gesagt der dort ansässige Deutsche Touring Yachtclub, von wo aus man am Morgen aufgebrochen war, seit kurzem ja sozusagen direkten Kontakt „nach ganz oben“ habe. Vor wenigen Wochen erst ist die neue Zapfanlage des Club-Casinos in Betrieb genommen worden, aus der seither Untergäriges vom Heiligen Berg in Andechs sprudelt. Und wie das nun mal Brauch ist in Bayern, hatten die Klosterbrüder einen der Ihren zur feierlichen Zeremonie abkommandiert, um der Zapfanlage und dem Haus, in dem sie steht, sowie dem ganzen Drumherum den kirchlichen Segen auszusprechen. Das, so das Fazit aus der hinteren Zeltecke, könnte jedenfalls eine Erklärung für die ungewöhnliche Wetterlage sein.

„Den Stürmen der letzten Tage folgte heute ein ziemlich leichter Wind, mit durchschnittlich 3 s/m, Richtung WNW, immer mehr nördlich strahlend, zuletzt in NO. Nur vereinzelt setz-

„Erschwerend kam damals hinzu“, erzählt Stefan Frauendorfer, Kommodore der Bayerischen Traditionsklassenflotte, „dass quasi über Nacht ein neues Material Einzug in den Yachtsport gehalten hatte. Glasfaser hieß der Trend der Zeit. Holz war plötzlich unbeliebt.“ Den Besitzern der alten Boote sei das Leben zunehmend schwerer gemacht worden. Ihre Schiffe wurden mit schlechten Yardstick-Zahlen belegt, und viele Yachtclubs gaben ihnen keine Liegeplätze mehr. „Ich erinnere mich noch an den Brief, den mein Vater vom Vorstand seines Clubs erhielt. Er könne sich viel Ärger und Geld sparen, hieß es darin, wenn er sein altes Schiff durch ein neues ersetze.“

Viele Jahre später, 1989, saß Stefan Frauendorfer mit Segelfreunden am See und schaute aufs Wasser. Es sei an der Zeit, dass sich jemand der alten Boote annehme, befanden sie. So gründeten sie ihr „Auffangbecken für Boote mit nicht mehr existierender Klassenvereinigung“, wie Frauendorfer sagt. Noch im selben Jahr wurde die erste Münchner Woche der Neuzeit eröff-

## Fein herausgeputzt. Die Statuten gebieten eine adrette Erscheinung

ten etwas kräftigere Brisen ein, die aber meist nicht durchhielten, während andere Teile des Sees fast unter vollständiger Flaute zu leiden hatten.“ So verhielt es sich vor 91 Jahren, nachzulesen in einem Bericht der YACHT-Ausgabe aus dem Jahr 1913 über die damalige Münchner Woche. Und so soll es auch 2004 sein: Auf den Sturm folgt der Schwachwind.

Am Sonntag brennt die Sonne erbarmungslos vom weißblauen Himmel und lässt die Pellen der Weißwürste, die zum Frischschoppen auf der Seeterrasse gereicht werden, rapide schrumpeln. Doch wen kümmert das. Das muntere Geplapper an den Tischen schwappt hinüber bis zu den Stegen, lässige Betriebsamkeit beherrscht die Kulisse. Von der Aufregung des vergangenen Tages keine Spur.

Beim Start zur zweiten Wettfahrt der Veranstaltung, dem Tutzinger Triangel, verursachen gleich zwei Boote der Gruppe zwei einen Frühstart. Doch das scheint die Beteiligten ebenso wenig zu stören wie das ein oder andere verpatzte Spimanöver. Tags zuvor hatte solches Fehlverhalten noch für böse Beschimpfungen und massive Stabilitätsprobleme gesorgt, heute zählt, ganz urbayerische Gemütlichkeit, allein der Spaß an der Freude. „Grüß' dich, Rüdiger“, schallt es in Höhe der Luvtonne übers Wasser. Auch dort hatten die Begrüßungsrituale gestern einen deutlich schärferen Ton.

Insgesamt besteht die Münchner Woche aus vier Regatten, die an zwei aufeinander folgenden Wochenenden von vier verschiedenen Clubs veranstaltet wird: Den Auftakt macht der Deutsche Touring Yachtclub mit Sitz in Tutzing. Als weitere Gastgeber folgen der Yachtclub Ambach, der Bayerische und der Münchner Yachtclub, allesamt am Starnberger See angesiedelt. In früheren Jahren waren auch der Ammersee und zeitweise sogar der Chiemsee in das Renngeschehen einbezogen. Doch ließ sich die wachsende Teilnehmerzahl mit bis zu 200 gemeldeten Booten bald nicht mehr bewältigen, sodass man das Feld in einzelne Klassen unterteilte. Eine Entscheidung, die zwischenzeitlich das Aus für die Münchner Woche bedeuten sollte. Das Interesse an der Traditionsveranstaltung ebnete rapide ab. 1950 wurde die Regatta für lange Jahre zum letzten Mal angeschossen.

net. Gesegelt wird heute in zwei Gruppen, und zwar alle Boote bis Yardstick 100 sowie alle Boote über Yardstick 100. Dass dabei Chiemseeplätten gegen Achter antreten, sei mit einem Augenzwinkern zu sehen, meint der Kommodore.

Doch weder Platte noch Kreuzer kommen an diesem Sonntag so richtig in Fahrt, der See liegt da wie Öl. Nur hin und wieder kräuselt sich die Wasseroberfläche unter einer Bö. Für die „Flautenläufer“ ist das zwar genug, um wenigstens ein bisschen Fahrt aufzunehmen. Doch von Wettfahrt kann nun wirklich keine Rede sein. Kurz vor 16 Uhr wird die Regatta abgeschossen. „Schade – jetzt, wo wir endlich mal ein paar Boote in unserem Kielwasser haben“, bedauert ein Mitsegler auf „Gerd“.

Das Tutzinger Triangel in der Gruppe eins entscheidet am Ende Norbert Wagner, Trainer des olympischen Damen-Yngling-Teams, mit seiner 22-m<sup>2</sup>-Rennjolle für sich. Dank taktischem Kalkül und seglerischem Geschick hatte er bereits bei der zweiten Kreuz das Feld der Schärenkreuzer und der Nationalen eingeholt. In der Gruppe zwei siegt die „Maus“, ein 15er-Jollenkreuzer – und zeigt damit den Elefanten in ihrer Klasse, dass Größe allein eben doch nicht alles ist.

Weniger Glück hat Wagner allerdings am zweiten Wochenende. Bei der Umrundung der Luvtonne fädelt die Gaffel seiner Rennjolle im Rigg eines Schärenkreuzers ein. Er und seine Crew gehen baden. Schlimmer als der Schreck ist der materielle Schaden für den Eigner, denn unter der Belastung bricht der Mast des Schiffs.

Die Hosen sind wieder getrocknet und die Kontrahenten zu Wasser versöhnt, als am Sonntagabend auf der Terrasse des Münchner Yachtclubs der Gesamtsieger der Münchner Woche gekürt wird. Nach fünf ereignisreichen Segeltagen mit Sonnenschein, Flaute, Sturm und Graupelschauern steht fest, dass der 40er-Schärenkreuzer „Santa Fé“ von Florian Böhm und seiner Mannschaft vom Ambacher Yachtclub das Rennen gemacht hat. Es ist zwar kein Blaublütiger, der dem Sieger, wie in den guten alten Tagen üblich, den silbernen Pokal überreicht. Die Freude der erfolgreichen Crew ist angesichts des neuen Trinkbeckers dennoch königlich.

Sabina Griffith