

RAINER PRÜSS



RUM REGATTA

**Lieber heil und zweiter,
als kaputt und breiter ...**



Gibt es auch Danske „Gaffler“?

● Klar gibt es auch dänische Gaffler, wie es auch holländische, schwedische, norwegische Gaffler gibt. Aber die Dänen gehören zu unseren ältesten und treuesten Gästen. Wenn sie kommen, haben die meisten von ihnen gar nicht das Gefühl, ins Ausland zu fahren. „Das is sa sowieso alles Danmark“, sagt Jeppe und grinst. Flensburg lebte schließlich 400 Jahre unter der dänischen Krone, und es ist alles noch gar nicht lange her. Dänische Gaffler reden von „gamle Træskibe“ wenn sie von alten Schiffen reden, das heißt „alte Holzschiffe“. Und natürlich gibt es auch dort eine Vereinigung, die heißt „TRÆSKIBS-SAMMENSLUTNINGEN“ und ist im Vergleich zu den „Freunden des Gaffelriggs“ richtig durchorganisiert. Das hat offensichtlich auch Vorteile, denn in

Sachen Denkmalschutz sind sie uns weit voraus.

Bei der Rum-Regatta spielt das alles keine Rolle. Sie kommen, weil es eine schöne Veranstaltung ist. „Skön, skön, skön“, sagt Jeppe „und außerdem gibt es ein sköne Flaske Rum“ und dann grient er wieder. Sie sind schon seit der ersten Rum-Regatta dabei. So wie Otto Leth mit seinem Schoner BRITA LETH. Er kommt seit 1980. Ähnlich ist es mit KAPEREN, SOLGLIMT oder BONAVIDA, mit ALVILDE oder VIKING, dem traumhaft restaurierten Zollkreuzer der Stadt Svendborg. Ab und zu zeigt sich auch die knallrote LILLA DAN und man sieht das rot-weiß gestreifte Wikingersegel der SEBBE ALS. Wenn man dann am Freitagabend im Flensburger Hafen am Heck der Schiffe auf die Namenstafeln sieht,

auf denen die Heimathäfen eingeschnitzt sind, bekommt man eine Vorstellung von den Anreisewegen. Im Topp weht zumeist der Wimpel der Vereinigung. Ein weißes Dreieck mit einer schwarzen sogenannten Juffer, ein gedrehtes Holzteil, das dazu dient, mit Drahtseilen den Mast abzusteifen. Das Ding sieht aus wie ein Knopf mit drei Löchern. Ein simples Symbol. Selbst als Knopf macht es Sinn. Ein Knopf hält alles zusammen!

Wenn man dann auch noch die Nationalflaggen zählt, merkt man, dass der Anteil dänischer Schiffe über die Hälfte der gesamten Gästeflotte ausmacht. Das ist doch ein echtes grenzüberschreitendes Projekt und ganz friedlich, und alles ohne behördliche Hilfe, und ohne europäische Förderung und ohne alles ... einfach so, seit 25 Jahren! Tak for det.



Drivquasen, Handelsquasen, Zeesboote

Das sind fischende kleine, flache „Querstreiber“, meist in der Mitte offen wie eine Jolle und mit sehr großer Segelfläche. Hier segeln VIKTORIA (Foto), ANITA, SWART JOHANN usw.



Lütfischer bis 10 m

Das sind zumeist kleine offene Fischereifahrzeuge, wie z. B. der Schleikahn, die Buttjolle oder die norwegische Sjegte, die in geschützten Gewässern wie der Förde, der Schlei oder der Elbe gefischt haben. Sie tragen zumeist Lugger- oder Sprietsegel.

Hier segeln FLENS 90, MINNA ROEDER (Foto unten) und ABBI.



Dienstfahrzeuge



Dienstfahrzeuge

sind z.B. Rettungskutter, Zollkutter, Fahrzeuge der Fischereiaufsicht oder ähnliche „Beamtenschiffe“

Hier finden sich die legendären Spitzgatter des norwegischen Konstrukteurs Colin Archer, der überaus seetüchtige Gebrauchsfahrzeuge entwickelt hat. Sie sind in der Regel kuttergetakelt, d.h. ein Mast mit einem Gaffelsegel und zwei Vorsegel, Klüver und Fock, es gibt sie aber aber auch als Galeass geriggt, oder als Yawl. Beides sind sog. Anderthalbmast. Bei der Galeass (auch Ketsch genannt) steht der Rudergänger hinter dem kleinen Mast, bei der Yawl steht der kleinere Mast hinter dem Rudergänger. Schiffe wie ALVEKONGEN, THOR, MAYA oder die dicke DOLLY segeln in dieser Klasse, aber auch die dänische Krydsjagt VIKING.

Sonderpreise

Schnelle modifizierte Repliken

Schöne Nachbauten mit „kleinen Eingriffen“, wie z. B. hohl verleimten Masten, Niro-Ausstellungen, Kunststoff- oder Ferrozement-Rümpfen o.ä.

Schnellster Gaffler über alles

Er gewinnt den Piet Henningsen-Wanderpreis. Ein schöner Messing-Kompass. Meist geht er an VALDIVIA, BRITA LETH oder VIKTORIA.

Wikingerpreis

Meistens treten nur SEBBE ALS und FREYA BYRDING an. Wir freuen uns, dass sie da sind und oft auch rudern das Ziel erreichen.



„Ausgezeichnetes Schiff“

Preis für beste Restaurierung, vergeben durch die internationale Jury.

weitere Sonderpreise

werden je nach Bedarf und Vorkommnis neu geschaffen:

Penner auf der Startlinie

Rüpelpreis

Last Ship Home

Maschinenpreis

Stilbruchpreis u.v.m.



SEBBE ALS, Wikingerschiff aus Augustenborg von der Insel Alsen kämpft mit stark gerefftem Rahsegel wacker gegen die Regenböen. Lenzen, lenzen, lenzen ...

Sturmregatta



Der Wind peitscht über die Förde. Diesmal ist Sturmregatta. Yachten laufen bei solchem Wetter nicht mehr aus, aber die großen, schweren Schiffe brauchen Wind, um richtig in Fahrt zu kommen, und sie können ordentlich was vertragen. Die absoluten „Rennziegen“ der Rum-Regatta racen ernsthaft um den ersten Platz: TINA, das offene Zeesboot aus Rostock, JOHANN EHLERS, Schoner aus Brunsbüttel und VALDIVIA, Schoner aus Flensburg. Sie haben die Wendetonne schon gerundet und sind auf dem Rückweg.

Gegen ein solches Aufgebot können die Wikinger auf der SEBBE ALS nichts ausrichten. Jede Wende ist bei diesem Wind ein halsbrecherisches Manöver. Mitten in der Wende steht der Wind voll von vorne „back“ gegen das breite Rahsegel, dann läuft das Boot rückwärts, und das Rahsegel wird gedreht. Wenn alles klappt, nimmt das Boot langsam wieder Fahrt auf. Das ist bei mäßigem Wind schon eine mühselige Plackerei.

Die Wikinger fahren Cabrio. Der Rumpf ist offen. Es gibt keine trockene Stelle. Niemand kann mal eben „unter Deck“ gehen, um sich aufzuwärmen. Es gibt nur einen Trost: Der Rum ist ihnen sicher. Die Schiffe segeln mit großem Abstand. Wer nicht gerade überholt, hält sich weiträumig frei. Die Mannschaften stehen unter Strom. Bei diesem Wetter sind Fehler schwer zu korrigieren. Es ist rutschig. Ständig liegt das Deck im Wasser. Auf der MALTZAHN reißen vier Mann an der Schot und versuchen, das Vorsegel dichter zu holen. Es ist aussichtslos. Der Kutter jagt durch die Wellen und die Gischt fliegt bis zum Rudergänger. Der steuert mit der Pinne. Die ist trotz über drei Meter Länge bei solchem Wind nicht zu halten und muss mit einer Talje geführt werden. Die Gäste kauern mit Schwimmwesten auf der großen Luke. Wer jetzt über Bord geht, hat schlechte Karten. BONAVISTA hat das Großsegel schon geborgen: „Wir müssen ja nik sso snell fahn, nikwah?“

Dann geht eine Schauerbö über das Schiff. Im Nu ist auch die letzte Jeans klitschenass, und das Wasser läuft in alle Ritzen.

Ewer MARIA hat noch das Toppsegel stehen gehabt, und die Mannschaft versucht jetzt mit großer Mühe, die freipendelnde Spiere zu bergen. „Fier wech, fier wech... los, los, los, los!“ Es ist zu viel Wind für das leichte Schönwetter-Segel, aber der Skipper ist churgeizig – es hat noch einen Knoten mehr Fahrt gebracht. Auch ein paar kleine Boote lassen sich nicht schrecken. Bis an die Ohren im Ölzeug fährt ein kleiner Spitzgatter U-Boot. Der Vorschoter schnappt nach Luft und versucht, bei jedem Wellental seinen Gummistiefel auszugießen. Schließlich landet die Brühe in hohem Bogen im Gesicht des Rudergängers.

„Oh Seefohrt, wat büst du so schöön ...“