Yacht
21

Yacht

Festmacher im Test

Wie sicher ist konfektioniertes Tauwerk?

Kleine Kreuzer

- Abenteuer: Mit der Etap 21i auf großer Fahrt
- Exoten: Catboot-Treffen auf der Schlei
- Bestseller: Sailart 20 im Gebrauchtboot-Test

Geheim-Projekt

Enthüllung von Beneteaus spektakulärem Jubiläums-Coup

Ostsee-Sturmflut

Ein Jahr danach: aktueller Hafenreport

Griechenlands Traum-Inseln

Wo schon die Götter Urlaub machten: auf Törn durch die bezaubernde Welt der Kykladen. Tipps für die besten Routen und schönsten Ziele

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN
Deutschland 7,90 € · Österreich 8,70 € · Schweiz 12,50 SFR
BeNeLux 9,20 € · Italien 10,70 € · Spanien 10,70 € · Frankreich 10,70 €
Slowenien 10,70 € · Dänemark 89,95 DKK · Portugal (cont.) 10,70 €
Nr. 21 · 1.10.2024
H 074 40

BESSER SEGELN

MODERNSTE SEGELTECHNOLOGIE &
MEISTERHAFTE HANDWERKSKUNST

SEGELWERKSTATT STADE

Besuchen Sie uns auf: **segelwerkstatt.de**

Neue Festmacher gefällig? Warum es sich rentiert, die direkte Landverbindung regelmäßig zu ersetzen, erfahren Sie ab S. 82

Viel Sicherheit für ein paar Euro mehr

Ein Vorwort von **MARTIN HAGER**

Die Herbststurmflut im Oktober letzten Jahres hat es eindrucksvoll gezeigt: Das Schicksal der Yachten hängt im Hafen häufig an Festmacherleinen, einem simplen und vergleichsweise günstigen Produkt. Und doch sparen viele Eigner im Bezug auf ihre direkte Landverbindung am falschen Ende. Ausgediente Fallen und Schoten als Festmacher findet man in jeder Marina. Noch dazu mit einem per Palstek eingeknoteten Auge. Kann man machen, sollte man aber nicht – wie unser Festmachertest ab Seite 82 zeigt. Unsere Test-&-Technik-Redakteure Hauke Schmidt und Jan-Ole Puls schlossen sich dafür drei lange Tage im Prüflabor der Firma Liros ein und untersuchten 17 konfektionierte Festmacher mit eingespleißtem Auge und Palstek auf ihre Eigenschaften. Die Erkenntnisse aus diesem Versuchsaufbau sind so lehrreich wie beunruhigend. Wer bis dato auf Leinen mit Palstek statt Spleiß gesetzt hat, wird sich nach der Lektüre die Mühe machen, spleißen zu lernen oder zumindest bei Sturm unruhiger schlafen. Auch werden Sie sicher den Zustand Ihrer Festmacher fortan kritischer beäugen, denn auch nur minimal abgescheuertes Tauwerk büßt rund 50 Prozent seiner Bruchlast ein! Selbst unsere Tauwerk-Experten waren von diesem Wert überrascht.

Es ist die Hardware, die uns im doppelten Sinn am meisten bewegt: Segel. Grund genug, einem Segelmacher einen Tag lang über die Schulter zu schauen. Dafür besuchten wir das Loft der Segelwerkstatt Stade in der niedersächsischen Hansestadt. Reportage ab S. 64.

Weht kein Wind, brauchen wir unseren Motor, der bei den meisten Booten mit Diesel betrieben wird. Das Angebot an Kraftstoffen wird immer größer, weswegen wir ab Seite 90 erklären, was welche Dieselvariante kann und womit das Antriebsaggregat am besten läuft. Viel Vergnügen mit dieser YACHT-Ausgabe!

Erfolgsgeschichte reloaded?

Beneteau, die größte Sportbootwerft der Welt, überraschte die Segelbranche zu ihrem 140-jährigen Firmenjubiläum mit einer kleinen Sensation: der Neuauflage des Verkaufsschlagers First 30.

Das 10,33-Meter-Boot stammt aus dem Rechner von Sam Manuard. S. 70

Familientreffen an der Schlei

Die Geschichten der in Deutschland segelnden Catboote sind vielfältig. Was alle Eigner der knuffigen und meist gaffelgetakelten Kleinkreuzer eint, ist die Leidenschaft für ihre trailerbaren Preziosen. Wir waren beim Catboot-Treffen dabei. S. 34

FOTOS: GROUPE BENETEAU, NICO KRAUSS, HAMBURG, YACHT/CHRISTIAN IRRGANG

Perlen der Ägäis

Das Flair der alten Hafenorte, sehenswerte Kulturstätten und ein niedriges Preisniveau machen die Kykladen zu einer begehrten Charterdestination. Wo es am schönsten ist **18**

Mit Nadel und Faden

Die Segelwerkstatt Stade fertigt Tücher für Fahrten- und Regattasegler. Wir haben einen Tag lang die Produktion begleitet **64**

Sicherer Halt?

Festmacher mit fertig eingespleißtem Auge sind praktisch. Aber sind sie auch so reißfest wie herkömmliche Leinen? **82**

Gleiter für Jedermann

Beneteau bringt eine neue First 30: kompakt, schnell, tourentauglich. Erste Details des spannenden Projekts **70**

21

Andreas Fritsch hat die Charteryacht vor der Kapelle von Ios fotografiert

PANORAMA

6 **Horizont** Klassikerregatta in der Bucht von Palma de Mallorca

8 **Aktuell** Wale in der Ostsee; GfK-Klassiker; Hafenverschlickung; Gefahr durch Tornados

12 **Revier** Welche Häfen in Deutschland und Dänemark die Folgen der Oktobersturmflut 2023 bewältigt haben – und welche nicht

14 **Neue Boote** Fahrtentrimaran Dragonfly 36; Retro-Daysailer

16 **Sport** Segelbundesliga; Sail GP; Défi Azimut: Boris Herrmanns Generalprobe für die Vendée Globe

18 **Griechenland** Die Inseln in der Ägäis ziehen immer mehr Chartercrews an. Warum ist das so? Wir waren in den Kykladen auf Törn

28 **America's Cup** Vor Barcelona lieferten sich die Teams packende Vorrunden-Duelle. Eine Analyse sowie eine Prognose fürs Finale

34 **Szenetreff** Catboote fallen auf, schon wegen ihres weit vorn am Bug stehenden Masts. Impressionen von einer kuriosen Klasse

40 **Blauwasser** Mit seiner Frau hat Rolf Bjelke vor 50 Jahren die Polarregionen fürs Langfahrtsegeln erschlossen. Nun ist er gestorben

44 **Manöverschluck** Gin, Rum, Whiskey oder lieber einen Cocktail? Was jede Bordbar bereichert

50 **Abenteuer** Mit einer Etap 21i hat ein Heidelberger Student Kurs aufs Mittelmeer genommen. Interview über eine nicht alltägliche Reise

58 **Meeresschutz** Wie Segler helfen können, die Ozeane zu retten – Auszüge aus einem neuen Buch

64 **Ein Tag beim … Segelmacher** Wie Groß, Genua, Gennaker und Co. entstehen. Besuch in einem Loft

FOTOS: YACHT/A. FRITSCH (L. O.), YACHT/J. KUBICA (L. M. L.), YACHT/N. TIMM (L. M. R.), GROUPE BENETEAU (L. U.), YACHT/B. KOLTHOF (R. O.), RICARDO PINTO/AMERICA'S CUP (R. M.), YACHT/M. BIELEFELD (R. U.)

TEST & TECHNIK

70 **First 30** Wenig Gewicht, viel Segelpower sowie Rumpflinien, die frühe Gleitfahrt ermöglichen sollen: Beneteau hat ein neues Modell für das Segment der schnellen Fahrtenboote entwickelt

76 **Sailart 20** Kleine Kajütboote sind ideal für kurze Touren auf geschützten Gewässern. Dafür wurde 2002 auch das Sechs-Meter-Modell von Sailart konzipiert. Ist es heute noch zeitgemäß? Der Gebrauchtboot-Test

SKIPPERS MAGAZIN

82 **Festmacher** 17 konfektionierte Leinen im Vergleich: Welche hat die besten Bruchlasten und Dehnungswerte, welche besteht Scheuertest und Zerreißprobe?

92 **Ausrüstung** Ratschblock von Allen; Zweirumpf-Dingi von EZraft; Außenborderhalterung für die Badeleiter; kompakte GoPro

94 **DIY** Tipps, wie sich Relingsdrähte und -stützen optimieren lassen

YACHT-MARKT

95 **Deutschlands aktuellste Wassersport-Börse**

Auf neun Seiten das komplette Angebot für Segler: Gebrauchtboote, Kaufgesuche, Makler- und Versicherungsofferten, Schul- und Charterinserate, Fachmarktanzeigen

104 **Das besondere Boot** Spitzgatterrumpf und Lateinersegel waren die Markenzeichen der schnellen Gozzo. Auf einer kleinen Mittelmeerinsel gibt es noch eins. Porträt

112 **Leserbriefe**

113 **Impressum & Vorschau**

114 **Kielwasser** Warum ein süddeutscher Skipper am liebsten mit Frauen zur Damenregatta antritt

LESER-HOTLINE

Alles unter einer Nummer: Abo-Service, Heftbestellungen und mehr! **05 21 / 55 99 55**

Gute Gebrauchte

Die Boote der Sailart-Werft aus Erftstadt sind gefragt, auch aus zweiter Hand. Wir haben eine 20er getestet **76**

Überflieger

Das Aufeinandertreffen der America's-Cup-Teilnehmer hatte es in sich. Wer es in die nächste Runde schaffte **28**

Wie aus alter Zeit

Ein Gozzo segelten einst italienische Thunfischfänger im Mittelmeer. Heute sind sie eine Rarität. In Carloforte gibt es noch eines. Wir sind mitgesegelt **104**

FOTO: NICO MARTINEZ

All Hands!

FOTO: NICO MARTINEZ

Bis zu 20 Besatzungsmitglieder, vier davon Profis, beschäftigt die Eignerin Tara Getty, wenn sie mit ihrem 72 Fuß langen Klassiker „Baruna of London“ an den Start geht. So wie hier im vergangenen August bei der Regatta Illes Balears Clàssics, die der mallorquinische Club De Mar zum 29. Mal in der Bucht vor Palma ausrichtete. Die von Olin Stephens konstruierte und 1938 fertiggestellte Yawl lässt unschwer die DNA ihrer prominenten Vorläufer „Dorade“ und „Stormy Weather“ erkennen und war schon früh ähnlich erfolgreich. Daran möchte Eignerin Getty nach einer siebeneinhalbjährigen Restaurierung nun anknüpfen, in deren Rahmen die prominente Yacht auch in Norddeutschland Station machte – auf der Werft Robbe & Berking Classics in Flensburg.

Eine deutsche Crew traf südlich der dänischen Insel Ærø auf diese beiden Delphine und filmte sie

Wale und Delphine zu Besuch in der Ostsee

Segler sichten immer häufiger Meeresbewohner, die in dem Binnenmeer gar nicht heimisch sind. Im vergangenen Jahr berichteten wir von der Rückkehr der Thunfische in den Öresund und der Begegnung mit einem Schnabelwal, jetzt wurden Delphine, ein Orca und ein Buckelwal gemeldet

Kein Geringerer als der Leiter des Öresund-Aquariums Jens Peder Jeppesen entdeckte die Sensation. Während er mit Gästen zwischen dem dänischen Seeland und der schwedischen Westküste unterwegs war, um die dort seit ein paar Jahren wieder lebenden Thunfische zu beobachten, sah der Meeresbiologe, wie zwischen den jagenden Raubfischen die Rückenfinne eines Orcas auftauchte. Laut Jeppesen hat es in den letzten Monaten schon einige Schwertwalsichtungen in den schwedischen Gewässern des Kattegats und im Skagerrak gegeben. Im Öresund ist die Sichtung des berüchtigten Jägers neu. Dem nicht genug, sichtete Jeppesen wenige Wochen später bei ähnlicher Gelegenheit nun auch noch einen Buckelwal. Buckelwale erreichen eine durchschnittliche Körpergröße von 13 bis 15 Metern und ernähren sich hauptsächlich von Krill, aber auch von kleinen Fischen wie dem Hering. In der dänisch-schwedischen Meerenge gibt es große Mengen an Makrelen, Heringen und Hornhechten. Experten gehen dennoch davon aus, dass Wale hier nicht heimisch werden. Ebenso wie die großen Delphine, die eine deutsche Crew von Bord ihrer Grinde „Bailey“ aus gesichtet und gefilmt hat. Nach dem Auslaufen aus der dänischen Hafenstadt Marstal auf Ærø stießen sie auf die Meeressäuger und hielten sie zunächst für große Schweinswale. Das Deutsche Meeresmuseum bestätigte anhand der Bilder, dass es sich um Delphine handelte und bittet Segler um Meldungen von Meeressäugern.

WWW.DEUTSCHES-MEERESMUSEUM.DE

Boot 2025 mit neuen Angeboten für Einsteiger

In Düsseldorf sind die Highlights der weltgrößten Wassersportausstellung vorgestellt worden, die vom 18. bis 26. Januar erneut über 200.000 Besucher in die Messehallen an den Rhein locken sollen. Dazu zählen spannende Aktionen für Segelanfänger. Die finden in Halle eine vom Deutschen Segler-Verband unterstützte „Sailing Plaza“ samt „boot Sailing School“. Dort soll es Tipps für Einsteiger geben, es wird eine Boots- und Törnberatung angeboten, und im Segelbecken können unter Anleitung erfahrener Lehrer erste Wenden geübt werden. Führerscheinneulinge dürften sich vor allem über das für sie kostenlose Messeticket freuen. Voraussetzung ist der Erwerb des deutschen Sportbootführerscheins zwischen Januar 2024 und Januar 2025. Alle Informationen hierzu gibt es ab dem 18. September im Ticketshop auf **WWW.BOOT.DE**

Der Hafen Neuenschleuse des Altländer Yachtclubs muss regelmäßig ausgebaggert werden

Aktionsbündnis gegen Verschlickung

Vertreter der Landesseglerverbände Hamburg und Schleswig-Holstein gaben Pläne über eine engere Zusammenarbeit beim Kampf gegen die Verschlickung der Sportboothäfen zwischen Hamburg und der Elbmündung bekannt. Die nimmt infolge der Elbvertiefung mittlerweile derart zu, dass mancherorts infrage steht, ob der Segelsport dort weiter betrieben werden kann. Zugesagte Fördergelder reichen nicht aus oder kommen gar nicht erst an. Unterstützung bekommen die beiden Landesverbände bei ihrem Kampf gegen den Schlick vom Landessportverband Schleswig-Holstein (LSV) und dem Hamburger Sportbund (HSB). Die nun vereinbarte enge Kooperation der Landesverbände ist der Anfang eines breit angelegten Aktionsbündnisses für den Erhalt der Segelreviere entlang der Niederelbe. In den kommenden Wochen und Monaten wollen die Beteiligten ausführlich über aktuelle Maßnahmen und den Fortschritt der Verhandlungen mit den Landesregierungen berichten.

Gipfeltreffen der GfK-Klassiker

Rund 40 klassische GFK-Yachten des 20. Jahrhunderts trafen sich Ende August bereits zum 19. Mal in Maasholm. Der veranstaltende Verein „GFK-Klassiker e. V." stellte dabei sein Vorhaben vor, ab dem kommenden Jahr ein Zertifikat für GFK-Klassiker auszustellen und lud Interessenten dazu ein, Gedanken und Ideen zur Ausgestaltung mit einzubringen.

WWW.GFK-KLASSIKER.DE

Dänen in Sorge wegen deutscher Seekartenpflicht

Vertreter der dänischen Seglerschaft haben eine Anfrage an die deutschen Behörden gestellt, ob die Bußgeldandrohung für das Befahren deutscher Hoheitsgewässer ohne aktualisierte Papierseekarten (YACHT 15/24) auch für privat genutzte Sportboote unter dänischer Flagge gilt. Dort sei es an Bord üblich, mit dem Plotter zu navigieren. In dem Schreiben, das der YACHT vorliegt, heißt es: „… nach derzeitigem Sachstand bliebe nur der Hinweis an Sportboote unter dänischer Flagge, meidet in den Monaten intensiver Kontrollen durch die Wasserschutzpolzei die deutschen Hoheitsgewässer."

FOTOS: PICTURE ALLIANCE; RITZAU SCANPIX; MORTEN STRICKER (L. O.), BOOT DÜSSELDORF (L. U.), YACHT/A. FRITSCH (R. O.), CLASSICS 2024 (R. U. L.), YACHT/N. KRAUSS (R. U. R.)

Wind- oder Wasserhosen kommen auch bei uns vor und sind für Segler sehr gefährlich

Gefahr durch Tornados?

Nach dem Untergang der Superyacht „Bayesian“ wird die Frage laut, ob aufgrund des Klimawandels künftig häufiger mit Wasserhosen zu rechnen ist. Diplom-Meteorologe Sebastian Wache über das außergewöhnliche Wetterphänomen

Die Sommerzeit ist auch die Zeit von Wasserhosen, deren Vorkommen sich noch bis in den Herbst hineinzieht. Denn dann sind die Wassermassen in Nord- und Ostsee sowie im Mittelmeer sehr warm. Warme Luft ist leichter und steigt daher auf. Warmes Wasser verdunstet auch stärker. Sobald wir nun eine Wetterlage haben, die die Bildung von Quellwolken forciert, können die feuchtwarmen Luftmassen als Energie dafür genutzt werden. Dann braucht es erst einmal eine möglichst niedrige Wolkenunterkante.

Die umliegenden warmen Luftmassen werden dabei wie mit einem Staubsauger hoch in die Wolken gezogen. Es zeigt sich bereits ein Aufwärtssog. Weht der Wind dabei am Boden aus einer anderen Richtung als in der Höhe innerhalb der Wolken, beginnt die aufsteigende Luft zu rotieren.

Unterdruck in der Wolke kühlt dabei die Luft ab und der Wasserdampf wird sichtbar. Es bildet sich ein Trichter aus der Wolke nach unten, der Funnel. Erst wenn dieser Bodenkontakt hat, sprechen wir von Wasser- oder Windhose oder Tornado – drei Begriffe für ein und dasselbe Phänomen.

Es muss aber auch nicht immer bei nur einer Wasserhose bleiben. Jede Quellwolke hat ihre eigenen Aufwindkanäle, sodass gleichzeitig mehrere Funnel oder gar Tornados sichtbar werden können.

Da die Reibung über dem Wasser geringer ist als über Land, halten sich die Wasserhosen oft länger und bilden sich selbst im Sommer und Herbst öfter.

Wie sich eine Wasserhose dreht, ist eine Lotterie der Natur. Die Corioliskraft der Erde, also die Ablenkungskraft durch ihre Drehung, wirkt auf solche kleinräumigen Gebilde nicht.

Regenschauer oder Gewitter braucht es für die Wasserhosen auch nicht zwangsläufig. Hierbei spricht man dann von einem Typ-2-Tornado. Im Gegensatz dazu stehen Typ-1-Tornados in Verbindung mit starker vertikaler Windrichtungsänderung und rotierenden Gewitterzellen. Diese nennt man dann mesozyklonale Tornados. Sie kommen seltener über Wasser vor.

Wie sich Wasserhosen bilden

Wasserhosen können bei vier verschiedenen Wetterlagen entstehen. In kalten Jahreszeiten, wenn kalte Höhenluft auf recht warmes Wasser trifft, es aber insgesamt recht windschwach ist. Im Sommer sollte es auch eher windschwächer zugehen. Gibt es dann sogenannte Konvergenzzonen, in denen Luftmassen zusammengeführt werden, beginnt dort der Prozess, in dessen Verlauf Luftmassen aufsteigen können, sich Cumuluswolken bilden und am Ende möglicherweise sogar eine Wasserhose.

Seltener sieht man diese für Wasserhosen typischen Typ-2-Tornados an starken Böenlinien oder in der Nähe von Superzellen (starken Gewitterzellen). Meist sind es eher die zerstörerischen Typ-1-Tornados, die man dort sieht.

Die Stärke einer Wasserhose

Die Stärke wird dabei anhand der Fujita-Skala ermittelt, ist aber aufgrund ihrer Kurzlebigkeit nur schwer messbar. Die meisten Wasserhosen im Nord- und Ostseebereich fallen schwächer aus und haben meist eine Stärke F0 (90 km/h) bis F1 (bis 150 km/h). Im Mittelmeer sind aufgrund höherer Temperaturen und Feuchtigkeiten auch stärkere Wasserhosen mit F3 (bis 290 km/h) möglich. Die Stärken F4 (380 km/h) und F5 (470 km/h) findet man zumindest auf dem Wasser selten, und auch an Land kommen sie nicht oft vor.

Wie häufig treten sie auf?

Über die Häufigkeiten von Tornados lässt sich kaum eine genaue Zahl festhalten. Zwar werden mittlerweile mehr gemeldet, aber das liegt auch an mehr Augenzeugen und der Möglichkeit, sie mit dem Handy festzuhalten.

Man geht davon aus, dass sich die Anzahl auch in Zeiten des Klimawandels nicht erhöht hat. Seit Beginn der Aufzeichnungen weiß man bis heute von „nur“ 11 Tornados der Stärke 4 in Deutschland. Jährlich sind rund 45 Tornados in Deutschland zu sehen. Davon sind 6 bis 27 Wasserhosen. Das ist also der Durchschnitt pro Jahr auf Nord- und Ostsee.

Im Mittelmeer dürften es aufgrund der Größe und der anderen klimatischen Bedingungen deutlich mehr sein.

Spannend ist der Tagesgang. Die meisten Meldungen von Wasserhosen beziehen sich auf den frühen Morgen und den Vormittag. Dennoch sind sie auch am Nachmittag und Abend möglich. Natürlich auch nachts, doch aus den Zahlen zeigt sich, dass es dafür keine Meldungen gibt, einfach deshalb, weil sie wegen der Dunkelheit dann nicht sichtbar sind.

Wasserhosen beim Segeln

Somit zeigt sich, dass gerade windschwache Wetterlagen dazu neigen, Wasserhosen sich ausbilden zu lassen. Man sollte sich also auch während einer sommerlichen Hochdrucklage und des Champagnersegelns nicht wundern, wenn plötzlich eine Wasserhose aus einer Wolke nach unten wächst. Spätestens dann taucht die Frage auf, wie man sich als Segler auf dem Wasser am besten verhält.

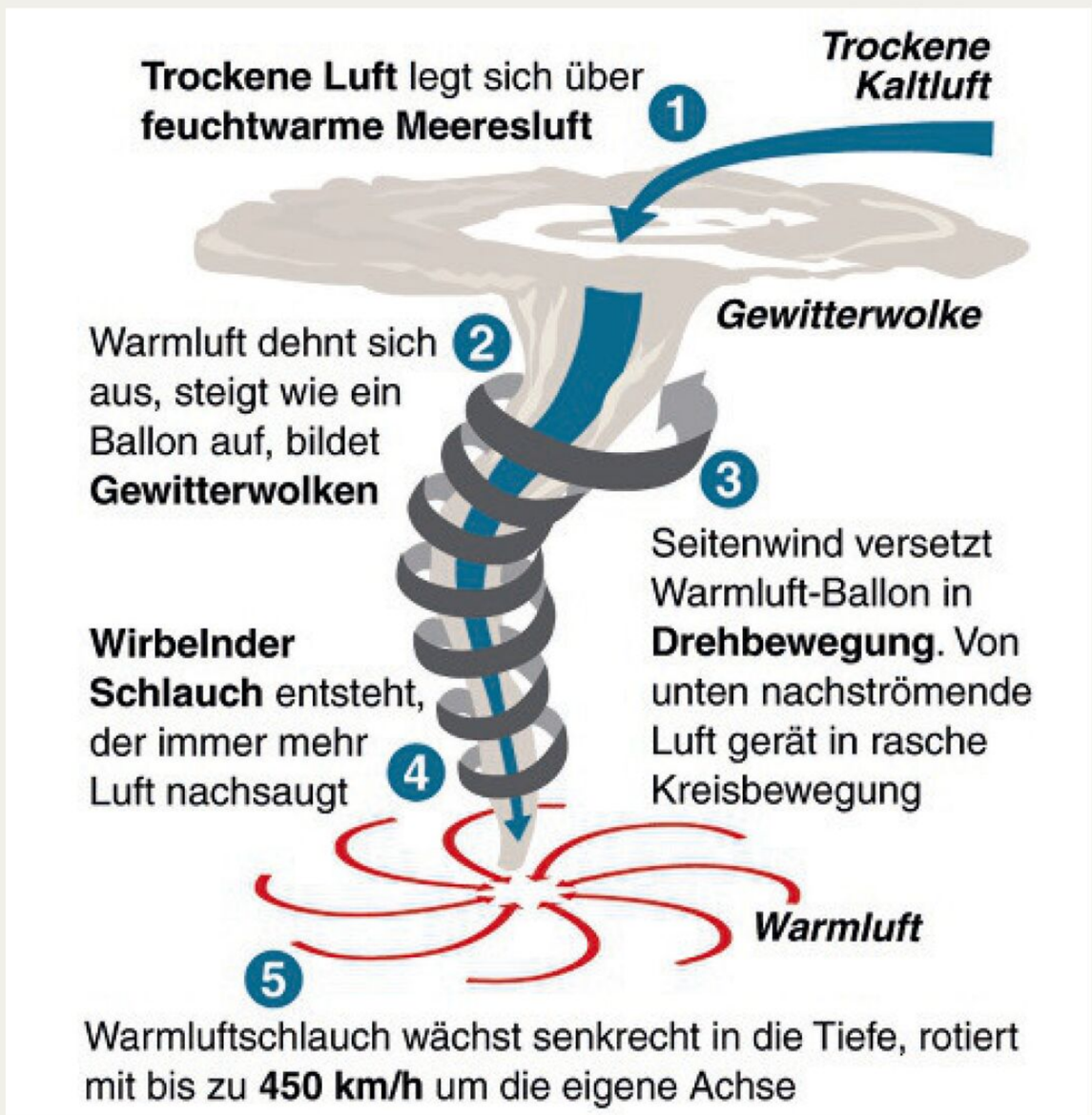
Da dicht an so einem Tornado Windgeschwindigkeiten von mehr als 90 km/h auftreten können, steckt da ja mächtig Druck drin. Sollte man nun einen Funnel oder gar eine Wasserhose sehen, ist es wichtig, den Motor anzuwerfen und alles an losen Dingen zu sichern. Dazu gehören auch die Segel, die man zwingend wegpacken sollte, denn die bieten eine große Angriffsfläche.

Und selbst ohne Segel können vermeintlich schwache Wasserhosen Boote komplett auf die Seite kippen. Meist reicht allein schon der Mast als Angriffspunkt aus. Dazu gibt es reichlich Videos bei YouTube als Anschauungsmaterial. Einfach mal „water spout mooring“ oder „water spout anchorage“ eintippen.

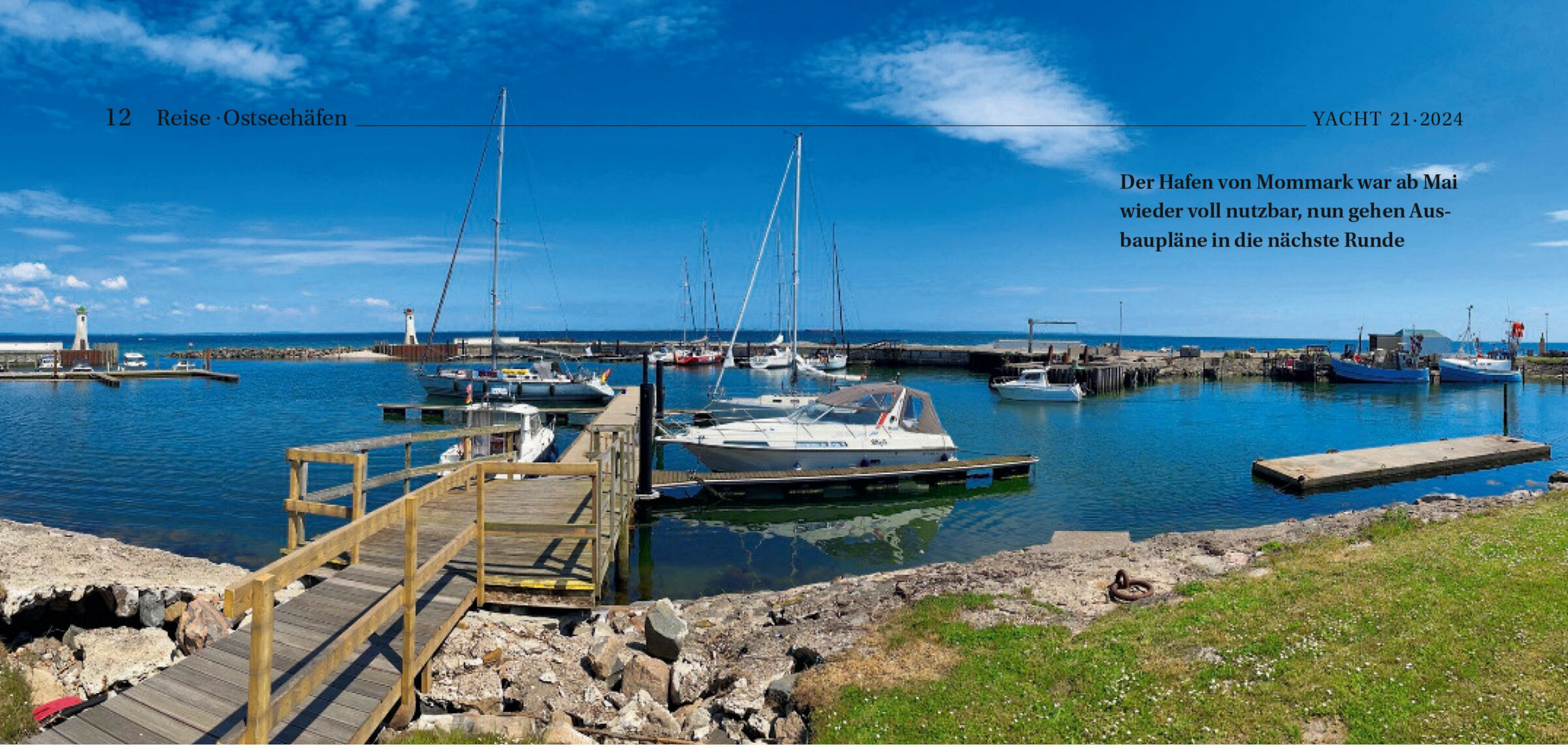
Wenn eine Wasserhose droht, ist es am besten, unter Deck zu gehen, um nicht von umherfliegenden Dingen getroffen zu werden. Sollte ein Rudergänger an Deck bleiben, heißt es einpicken und sehr gut festhalten. Vorher gilt es aber noch, die Zugbahn der Wasserhose zu beobachten, denn meist ziehen sie mit den Wolken mit und sind so kleinräumig, dass es auch möglich ist, ihnen mithilfe des Motors auszuweichen und davonzufahren.

Eine Übersicht über alle Meldungen bietet die Tornadoliste Deutschland, wo man auch selbst melden kann.

Wie entsteht ein Tornado?



FOTOS: DPA-INFOGRAFIK GMBH, ELLEPISTOCK/STOCK.ADOBE.COM



Der Hafen von Mommark war ab Mai wieder voll nutzbar, nun gehen Ausbaupläne in die nächste Runde

Zwischen Fiasko und Neuanfang

Einige Häfen entlang der deutschen Ostseeküste sowie im Nachbarland Dänemark kämpfen noch heute mit den Folgen der Sturmflut. Wie ist der aktuelle Stand? Wir haben nachgefragt

Es waren Kräfte der besonderen Art: die verheerende Sturmflut vergangenen Oktober, die in Teilen Schleswig-Holsteins, Mecklenburg-Vorpommerns und im südöstlichen Dänemark wütete. Löcher in Hafenmolen, versenkte Yachten, zerstörte Stege, Dalben, weggespülte Strandabschnitte.

Das war vor fast einem Jahr. Vieles ist seither geschehen. Deiche wurden repariert – zum Beispiel im besonders betroffenen Arnis – oder neu aufgeschüttet. Es wurden ganze Stege neu beplankt, Pfähle gerammt, Strom- und Wasserleitungen verlegt sowie zugehörige Säulen repariert. So geschehen in Maasholm oder in Kiel-Schilksee, sodass die Saison lief.

Doch es geht auch anders. In Schleimünde sieht die Leuchtturm-Mole noch immer aus, als wäre sie von einem Sprengkörper getroffen worden. Wenige Seemeilen weiter – im Yachthafen von Damp – sind weiterhin Teile der Marina gesperrt. Zusätzlich explodieren dort gerade die Kosten. Ein Problem ist auch das kostspielige Ausbaggern, um das Gemeinde und Marina-Pächter streiten.

Angespannte Lage in Dänemark

Blickt man hinüber ins benachbarte Dänemark, ist die Lage ähnlich. Der Verband der dänischen Marinabetreiber hatte sich bis Anfang dieses Jahres einen Überblick über den Schaden verschafft. Demnach sind 59 Häfen betroffen gewesen. Der Schaden beläuft sich nach diesen Angaben auf rund 90 Millionen Kronen, was zwölf Millionen Euro entspricht.

Und was sich bereits im Oktober abzeichnete, wird heute umso deutlicher: Vor allem die Lage einiger privat betriebener Häfen bleibt weiter angespannt. Ähnlich wie in Deutschland werden sie nicht von staatlichen Fördermaßnahmen berücksichtigt. Reparaturen an Steganlagen, Molen oder im Hafenbecken müssen sie zum Großteil aus eigener Tasche bezahlen. Für viele ist das eine immense Hürde.

Sorge um Avernakø

Zum Beispiel in Avernakø, einer Insel südlich von Fünen und nur wenige Seemeilen von Faaborg entfernt. Der Hafen ist nicht in kommunaler Hand, sondern Eigentum der Inselbewohner.

Während der Sturmflut stieg das Wasser hier mehr als zwei Meter über Normalnull. Das sind etwa 60 Zentimeter mehr als die Höhe der aktuellen Mole beträgt. Im Servicehaus stand das Wasser fast einen halben Meter hoch, und auch das Café am Hafen war überflutet.

Der damalige Hafenvorstand Henning Storm sagte der YACHT: „Wir versuchen, die Saison bestmöglich zu bewältigen.“ Doch die Schäden seien gravierend. Nur der mittlere Steg im Hafen sei inzwischen nutzbar. Dort können 40 Yachten liegen, 20 auf jeder Seite. Die lokalen Boote habe man an den östlichen Steg verlegt.

Die Plätze an der West- und Nordseite habe die Sturmflut komplett zerstört. Wann sie repariert würden, sei ungewiss, so Storm. Jetzt im Herbst soll zunächst einmal die Mole um etwa einen halben Meter erhöht und der Ost-Steg erneuert werden. Auch das Servicehaus sowie das Café sind mittlerweile wieder renoviert.

Spendenaufruf der Inselbewohner

Die Inselbewohner rechnen für die Bauarbeiten mit Kosten von etwa 100.000 Euro. Den Großteil wollen sie durch Fondsfinanzierungen abdecken, aber sie haben auch um private Spenden gebeten. Dafür haben sie ein Plakat im Hafen aufgehängt und auf ihre Lage aufmerksam gemacht. Bisher seien dadurch rund 1.000 Euro zusammengekommen, sagt Storm. Noch hilfreicher sei jedoch das große private Engagement. Storm: „Ein Viertel aller Inselbewohner hat bei uns im Hafen mit angepackt und viele Tage geholfen.“

FOTOS: YACHT

Ein Jahr nach dem verheerenden Herbststurm kämpfen noch immer einige Häfen in Deutschland und Dänemark mit den Folgen der Sturmflut. Wie geht es 2025 weiter für sie?

Ähnlich wie dem Hafen in Avernakø geht es auch anderen – zum Beispiel der kleinen Marina in Mommark. Auch sie wird privat betrieben, auch sie liegt nach Osten hin offen. Carsten Kock hat den Hafen 2013 von der Gemeinde Sønderborg übernommen. Im November 2023 bezifferte er seinen Schaden gegenüber dem dänischen Fernsehsender TV Syd auf etwa acht bis zehn Millionen Kronen.

Keine staatliche Hilfe für Mommark

Auf Sturmflut-Hilfe hofft auch Kock nicht mehr, da Hafen- und Kaianlagen nicht versichert sind. Im Gespräch mit der YACHT erzählt Kock, dass die Saison bisher gut gelaufen sei. Ein Grund sei das schöne Wetter Ende August und Anfang September gewesen. Das hätte die Saison etwas verlängert. Doch insgesamt habe er einen Rückgang von rund 30 Prozent festgestellt.

Ein anderer Teil könnte einen anderen Grund haben, sagt Kock. „Uns hat getroffen, dass viele Segler gedacht haben, dass der Hafen geschlossen sei.“ Noch immer riefen ihn Segler an und würden nachfragen. Dabei sei der Hafen seit Mitte April mit etwa der Hälfte der Plätze geöffnet gewesen, ab Mai sogar vollständig. Bei der Gastronomie oder beim Camping sei alles zu 100 Prozent wieder geöffnet.

Bei den Stegen und der Mole zeigt sich jedoch ein anderes Bild. Die Stege seien bestmöglich zusammengebastelt, aber man sehe noch deutlich die Schäden, so Kock. Auch die Schutzmole sei noch völlig kaputt. 600.000 Euro habe er für die Arbeiten bisher einsetzen müssen. Für die Mole und die Stege würden erneut 800.000 Euro hinzukommen – Kosten, die er selbst zu tragen hat. Aufgrund der Kosten und eines anderen Projekts ist die Restaurierung der zerstörten Mole noch ungewiss. Der Hafen soll nämlich erweitert werden. Es sollen 180 neue Plätze für Sportboote und ein Industriehafen entstehen. Die wichtigsten Genehmigungen haben er und die Investoren bereits, so Kock. Das Projekt soll 20 Millionen Euro kosten, und der Bau könnte in zwei bis vier Jahren beginnen.

Fiasko in Hesnæs

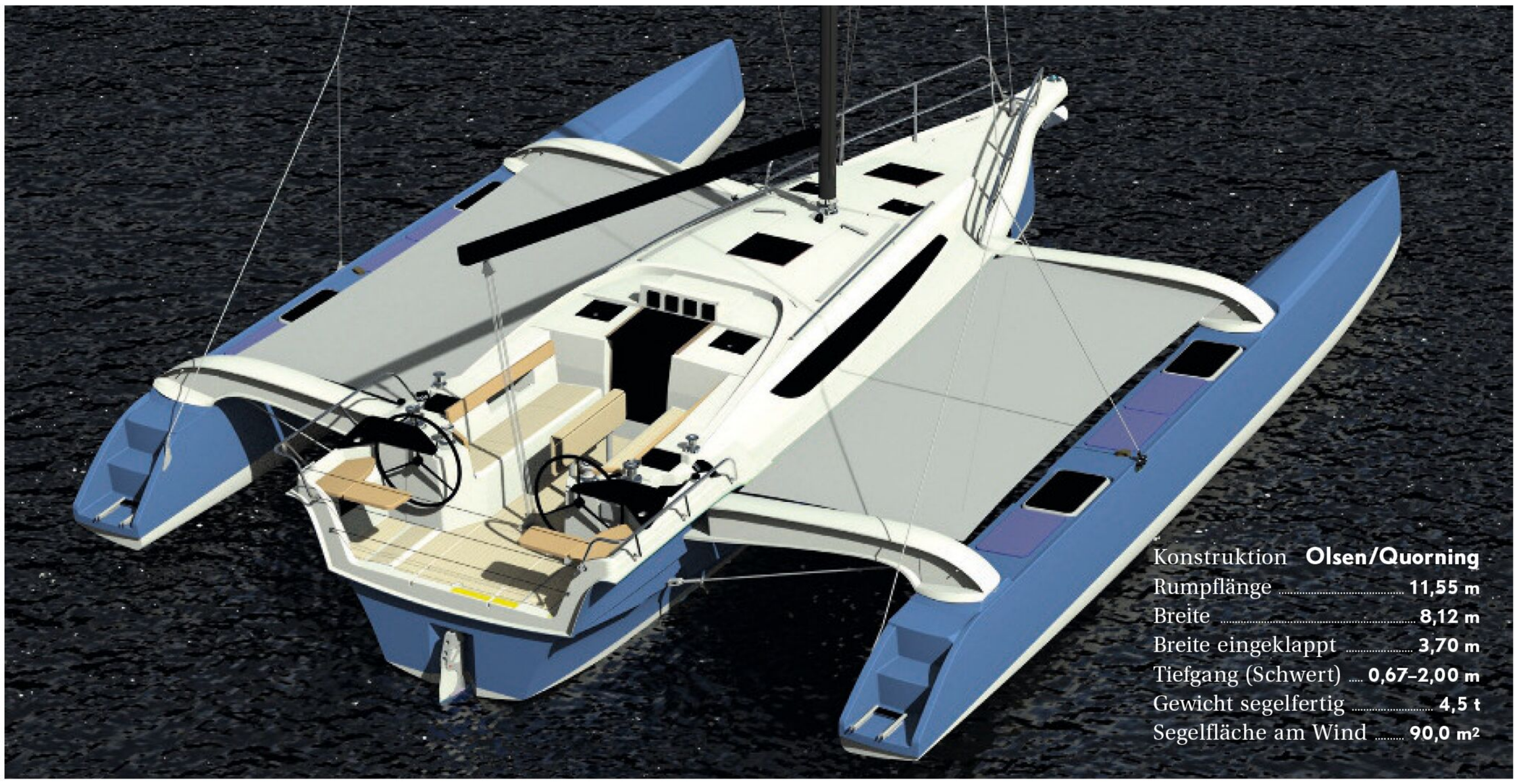
Während in Mommark und Avernakø eine gewisse Aufbruchsstimmung zu spüren ist, bleibt es in Hesnæs auf Falster eher düster. Der Hafen gehört zu den besonders stark getroffenen in Dänemark. Teile der Anlage wurden völlig zerstört. In dieser Saison blieb der beliebte Hafen geschlossen.

Manche lassen sich davon nicht abhalten: „Obwohl der Hafen geschlossen ist, fahren immer noch Segler hinein“, sagt Hafenmeister Kristian Magnussen. Das sei nicht ungefährlich, denn im Hafenbecken liegen große Felsbrocken. Dazu kommt der Kai im Osten des Hafens. An mehreren Stellen sei der Beton aufgebrochen.

Einen konkreten Plan für das weitere Vorgehen gibt es nicht, sagt Magnussen. Zunächst stehe die Reinigung des Hafenbeckens an. Im nächsten Frühling soll es von Steinen und Schutt befreit werden.

Auch die Idee, den beschädigten Betonkai vorübergehend mit Holz zu bedecken, wird diskutiert, denn der Neubau wäre sehr teuer. Im 2025 wolle man dann auch wieder für Segler öffnen, wenn alles wie geplant verläuft.

YACHT-POOL
Versicherungen
45 Jahre
Innovator & Trendsetter
Pionier
der Allgefahrendeckung für Yachteigner
Erfinder der
Skipper-Haftpflichtversicherung für Charterskipper
Wenn kommt, was man nicht will.
YACHT-POOL Deutschland
Tel.: + 49 / 89 7467 34 80
info@yacht-pool.de
YACHT-POOL Österreich
Tel: + 43 5356 2043300
info@yacht-pool.at
YACHT-POOL Schweiz
Tel.: + 41 / 44 941 49 57
info@yacht-pool.ch
www.yacht-pool.com

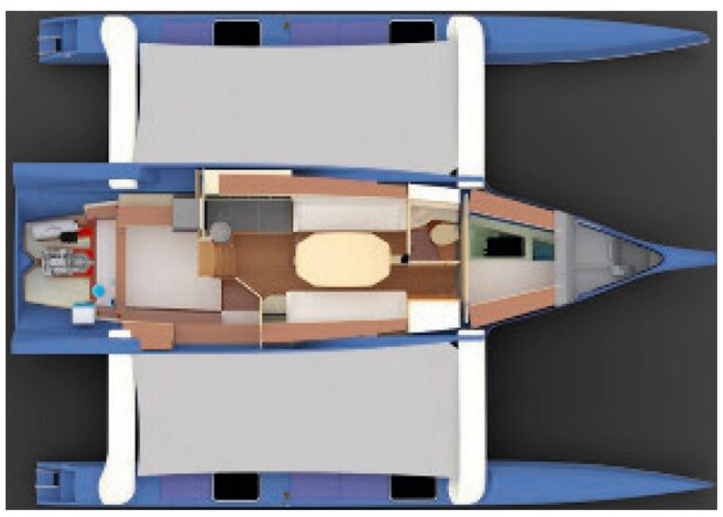


Konstruktion	**Olsen/Quorning**
Rumpflänge	**11,55 m**
Breite	**8,12 m**
Breite eingeklappt	**3,70 m**
Tiefgang (Schwert)	**0,67–2,00 m**
Gewicht segelfertig	**4,5 t**
Segelfläche am Wind	**90,0 m²**

Überraschungspaket aus Dänemark

Quorning Boats kündigt einen neuen 11-Meter-Trimaran mit einklappbaren Seitenschwimmern an. Die Weltpremiere wird im Februar 2025 auf der Messe boot in Düsseldorf stattfinden

Der Dragonfly 36 wird in zwei Varianten angeboten. Beide Ausführungen verfügen über ein Rigg aus Kohlefaser, unterscheiden sich aber in ihren Segelkonfigurationen. Die einfachere Touring-Version bietet sich für Segler an, die Wert auf einfache Handhabung legen. Sie ist mit einer Selbstwendefock ausgestattet und besitzt einen 16,50 Meter langen Mast. Wer mehr Action will, bekommt bei der Performance-Variante einen zwei Meter höheren Mast und eine größere überlappende Rollgenua sowie insgesamt deutlich mehr Segelfläche. Die Bauweise aller drei Rümpfe sowie auch die Gewichte bleiben identisch. Ähnlich wie beim größeren Dragonfly 40 (Test YACHT 14/2020) zeigt auch der 36er ein Cockpitlayout mit zwei Steuerrädern. Wie bei allen Booten von Quorning Boats in Dänemark sind beim neuen Tri die beiden Seitenrümpfe schwenkbar und erlauben so eine Reduktion der Breite von 8,12 Meter auf ein hafentaugliches Maß von 3,70 Meter. Der Grundpreis ab Werft liegt bei 589.050 Euro (brutto, inkl. 19 % Mehrwertsteuer).



Schnell segeln und komfortabel wohnen. Der Ausbau im Mittelrumpf sieht zwei geräumige und abgetrennte Doppelkabinen vor

Aufregend schön, exklusiv gebaut

In der YACHT-Ausgabe 5/2021 wurde die schöne De Cesari 33 im Test vorgestellt, ein Design aus der Feder von Giovanni Ceccarelli. Jetzt hat der Konstrukteur im Kundenauftrag dasselbe Konzept in einer größeren Version umgesetzt. Der knapp 13 Meter lange Weekender wurde in der Holzbau-Manufaktur von Cantiere Navale Checchi in der Toskana fertig gebaut und sorgt nun unter dem Namen „Lulunikka“ für begehrliche Blicke. Gebaut wurde das Boot vollständig aus Mahagoni.

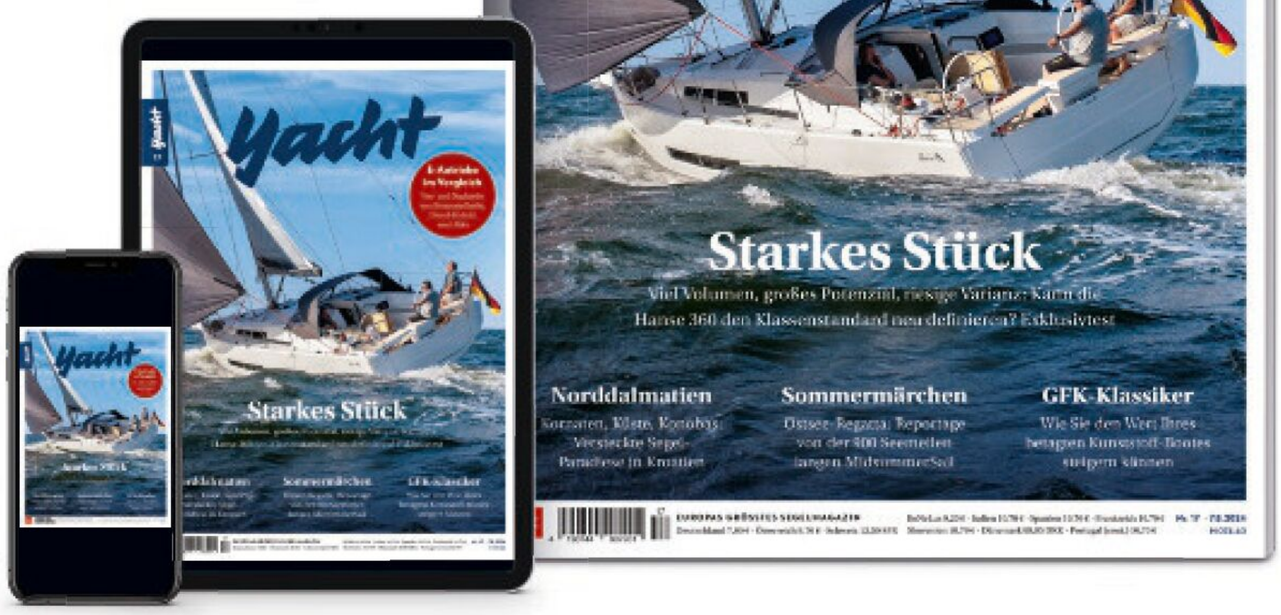
Konstruktion	**Ceccarelli Y. D.**
Rumpflänge	**12,86 m**
Gesamtlänge	**14,50 m**
Breite	**3,16 m**
Tiefgang	**2,78 m**
Gewicht	**6,4 t**
Segelfläche am Wind	**95,0 m²**

FOTOS: DRAGONFLY (2), WERFT

VORTEILSABO

ENTSPANNT AUF KURS BLEIBEN

MIT DEM VORTEILSABO UND EINEM 2025ER KALENDER



YACHT-ABO

- 25x YACHT ab 179,90 €
- Willkommens-Geschenk nach Wahl
- Ersparnis gegenüber dem Einzelkauf
- Keine Ausgabe mehr verpassen
- Inkl. Digital-Abo

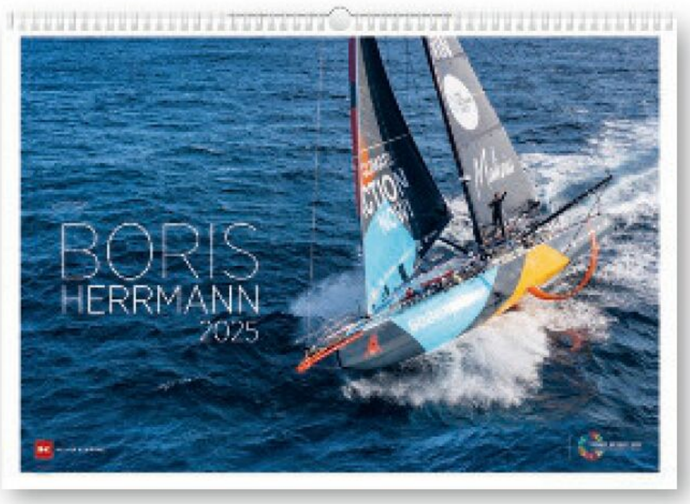
YACHT-DIGITAL-ABO

- 25x YACHT für nur 149,90 €
- Zugang zu allen verfügbaren E-Paper-Ausgaben in der App
- Auch offline lesbar

IHR GESCHENK

z.B.:

KALENDER
YACHT 2025*



KALENDER
BORIS HERRMANN 2025*

KALENDER
SCHÖNHEIT DES SEGELNS 2025*

JETZT ABO SICHERN...

jetzt-lesen.link/yac-05897

+49 (0) 521 - 55 99 55

Falls Sie telefonisch bestellen, geben Sie bitte die Kampagne 5897 an.

Nach 25 Ausgaben kann das Abo jederzeit gekündigt werden.
* Lieferung nur solange der Vorrat reicht.

	Kürzel	Name	1. ST.	2. ST.	3. ST.	4. ST.	5. ST.	Overall
1	NRV	Norddeutscher Regatta Verein	3	8	3	1	3	18
2	MSC	Seglervereinigung 1903	1	3	4	2	11	21
3	SV03	Mühlenberger Segel-Club	5	1	6	8	4	24
4	MYC	Münchner Yacht-Club	9	9	1	7	8	34
5	SMCÜ	Segel- und Motorboot Club Überlingen	12	13	2	3	9	39
6	BYC	Bayerischer Yacht-Club	6	12	8	4	10	40
7	JSC	Joersfelder Segel-Club	2	15	10	10	6	43
8	BYC	Berliner Yacht-Club	17	2	11	13	2	45
9	BYCÜ	Bodensee-Yacht-Club Überlingen	8	11	9	15	5	48
10	KYC	Kieler Yacht-Club	7	6	5	18	13	49
11	SVI	Segelvereinigung Itzehoe	4	18	14	6	12	54
12	DYC	Düsseldorfer Yachtclub	16	5	7	11	16	55
13	VSaW	Verein Seglerhaus am Wannsee	18	10	12	16	1	57
14	RSN	Regatta-Segler Neuruppin	10	4	17	9	17	57
15	ASVW	Akad. SegelVerein Warnemünde	13	7	13	14	15	62
16	KYC	Konstanzer Yacht Club	15	14	15	5	14	63
17	WYC	Württembergischer Yacht-Club	11	17	18	12	7	65
18	FSC	Flensburger Segel-Club	14	16	16	17	18	81

Hamburger Rekordsieger auf Titelkurs

Der NRV bleibt in der Bundesliga hungrig: Nach sieben Vereinsmeisterschaften seit 2013 führen die Hamburger auch in dieser Saison vor dem Showdown die Tabelle an

Vier Liga-Regatten lang hatte der Mühlenberger Segel-Club die Erstliga-Tabelle in dieser zwölften Bundesliga-Saison angeführt. Die mögliche erste Vereinsmeisterschaft für die Segler vom Blankeneser Elbstrand im Duell mit den Hamburger-Platzhirschen vom Norddeutschen Regatta Verein (Foto) lag in der Luft. Der MSC hatte sich seine Spitzenposition nach den ersten beiden Saison-Dritteln mit den Regatta-Ergebnissen 1, 3, 4 und 2 verdient. Doch im Endspurt haben sich die siebenmaligen Rekordsieger vom NRV wieder heran- und zuletzt auf dem Starnberger See auch vorbeigepirscht. Die NRV-Ergebnisse bei den ersten vier von sechs Erstliga-Regatten: 3, 8, 3, 1. Tendenz: aufsteigend. Beim vorletzten Liga-Gipfel im Süden kam jetzt ein dritter Platz dazu. Das reichte NRV-Steuerfrau Julia Kühn mit Moritz Gießelmann, Luisa Krüger und Mats Schönebeck bei einem Durchschnittsalter von nur 24 Jahren in nasskalten Bedingungen und teilweise harten Winddrehern zur erstmaligen Tabellenführung in dieser Saison.

Vor dem ebenfalls auf dem Starnberger See steigenden Showdown (17. bis 19. Oktober) hat der NRV drei Punkte Vorsprung vor dem MSC, für den Jacob und Benjamin Ahlers, Lucas Schroeder und Laura Bo Voss vor Starnberg auf Platz elf segelten. Den Erfolg des NRV-Kaders begründete NRV-Seglerin Luisa Krüger mit einem „guten Mix aus jungen und erfahrenen Seglern und einem starken Wissenstransfer“. Den Sieg beim fünften Liga-Event holte sich der Verein Seglerhaus am Wannsee vor dem Berliner Yacht-Club und dem NRV.

Jubiläumsfest beim Maxi Yacht Rolex Cup

Seit Mitte der 1980er-Jahre sind der Yacht Club Costa Smeralda und der Uhrenhersteller Rolex Partner bei XL-Segelregatten. Das feierten sie im 40. Jahr ihrer Partnerschaft mit dem Maxi Yacht Rolex Cup vor Sardinien. Dabei waren die Winde stürmische Gratulanten: Drei der fünf Regattatage mussten entfallen. Der Abschlusstag war in schönen Westwinden ein Genuss für alle. Joost Schuijffs Farr 100 „Leopard 3“ gewann die 1. Rolex IMA Maxi 1 WM. Die IRC 72 „Proteus“ setzte sich in der Division Maxi 2 durch. Die Mylius 65 „Oscar 3“ gewann in Maxi 3, die Vallicelli 78 „H2O“ in Maxi 4, wo die deutsche Wally 80 „Rose“ Vierte wurde. Die J-Class „Svea“ hatte bei den Supermaxis den Bug vorne. Claus-Peter Offens Wally 101 „Y3K“ segelte hier auf Platz vier.

Martine Grael greift im SailGP an, Team Germany trainierte mit neuen T-Foils

SailGP: erste Steuerfrau, Bruch vor Bermuda

Den guten Nachrichten folgten die schlechten: Dass mit der brasilianischen 49erFX-Doppel-Olympiasiegerin Martine Grael erstmals eine Frau ein Steuer im SailGP übernehmen wird, hat die Segelwelt in Vorfreude versetzt. Dass es ausgerechnet ihre sechsköpfige Crew war, die im erstmals von der Liga ausgerichteten Trainingscamp vor Bermuda die Folgen eines Materialfehlers beim dramatischen Bruch des F50-Flügels zu spüren bekam, war Pech. Die Segler blieben dabei unverletzt. An den Folgen litt auch Sebastian Vettels Germany SailGP Team. Steuermann Erik Heil und die gesamte Mannschaft waren zur Trainingschance angereist, um ihren Rückstand auf die etablierten Teams als bislang jüngster Liga-Neuzugang zu verkürzen. „Leider hatten wir nicht so viel Zeit auf den neuen T-Foils", sagte Erik Heil. „Trotzdem konnten wir einige Eindrücke sammeln." Bei einem Test der T-Foils nach dem Saisonfinale hatte ein Team um Phil Robertson bereits einen neuen Speed-Rekord von 101 km/h aufgestellt. Die fünfte SailGP-Saison startet am 23. November in Dubai.

Boris Herrmanns „Malizia – Seaexplorer" rast der Vendée Globe entgegen

Boris Herrmann mit Cole Brauer Zehnter bei der Generalprobe

Kurz vor seinem zweiten Vendée-Globe-Start hat Boris Herrmann Platz zehn im 48-Stunden-Rennen des Imoca-Klassikers Le Défi Azimut belegt. Seine getestete Segelgarderobe mit J0 und Spinnaker vs. Masthead-Kites der Konkurrenz passte in den Bedingungen aber nicht ganz. Ein kleiner Navigationsfehler kam dazu. „Ich habe viel gelernt, hatte Spaß beim Rennen und gute Begleitung", zog Boris Herrmann Bilanz. Zu Gast war Cole Brauer. Sie hatte bei der Global Solo Challenge als erste Amerikanerin eine Nonstop-Einhandregatta um die Welt beendet. Boris Herrmann möchte sie für Team Malizia gewinnen, er sagte: „Ich glaube, sie ist eine wirklich sehr gute Seglerin. Und auch eine coole Socke."

FOTOS: ANDRÉ LUIZ MELLO/AGIF; SAILGP, ROLEX/CARLO BORLENGHI, WORLD SAILING/JEAN-LOUIS CARLI; ALÉA

FOTOS: YACHT/ANDREAS FRITSCH

Eine Yacht segelt in der Bucht Livadi am Fuß der Altstadt von Serifos. Die thront hoch oben am Berg und ist unbedingt einen Besuch wert

Kykladen im Schongang

Das Revier im Herz der Ägäis wird immer beliebter und voller. Im Sommer fegt zudem der Meltemi über den Archipel. Deutlich entspannter ist die Vor- und Nachsaison – in beiderlei Hinsicht

Für Ägäis-Einsteiger ist der Frühling perfekt. Dann weht der Meltemi noch nicht so stark und in den Häfen gibt es genug freie Plätze

Ankerlieger vor den Felsen von Kleftiko im Südwesten von Milos. Die griechische Küche ist in den Kykladen am besten. Tolles Bodenmosaik auf Syros. Die Balkone und Türen der Fischerhäuser von Klima auf Milos sind farbenfroh. In Parikia lockt ein Café mit Plätzen unter dem Geäst eines Baums

FOTOS: YACHT/ANDREAS FRITSCH

Dem Meltemi ein Schnippchen schlagen, das war die Idee. Einfach die noch nicht so windige, heiße, volle Hauptsaison meiden und stattdessen Ende Mai, Anfang Juni kommen. Sanftes Thermik-Gleiten, so der Plan. Aber Pustekuchen! Kaum aus Lavrion raus, im Kanal zwischen Kea und dem Festland, feuert der Wind aus Nordost, der typischen Meltemi-Richtung, mit 22 bis 30 Knoten los. Schaumkronen, hohe Wellen. Ein Glück, dass wir auf stolzen 55 Fuß Boot sitzen, raumschots ist das erst einmal ein Vergnügen. Hinter Keas Südspitze ändert sich das allerdings.

Mit zweitem Reff in Groß und Genua folgt wildes Gebolze hoch am Wind, um das Nordkap von Kythnos zu runden. Dann gehen die Schoten auf – und „Apollon“ hebt ab: Mit teils zweistelligem Speed fliegen wir gen Syros, die Hauptinsel der Kykladen. Immerhin, Frühling in der Ägäis heißt, bereits in Shorts und leichter Ölzeugjacke gegen die Gischt segeln zu können. Denn immer wieder mal fegt Wasser einer sich an der Bordwand brechenden Welle übers Deck. Für einen Ostseesegler quasi liebliches Sommerglück.

Man kann es nicht anders sagen: Zum Sonnenuntergang nageln wir geradezu ums Eck in die Bucht Foinikas an der Westseite von Syros. Segel eingerollt und gleich zwei Überraschungen: super Windschutz und reichlich Ankerlieger. Ich bin irritiert. Die Kykladen, das Herz der Ägäis, Ende Mai, da hat man doch die Buchten für sich! Jedenfalls war das früher so. Längst jedoch boomt das Revier. Es hat sich herumgesprochen, dass die Ägäis noch nicht so überlaufen ist wie Kroatien oder die Balearen. Und dass die Liegegelder unvergleichlich günstig sind, die Preise an Land moderat.

Wir finden noch einen Platz in der Bucht. Schnell das Dingi aus der wie auf einer Megayacht anmutenden, aber durchaus praktischen Heckgarage geholt, den stylischen E-Außenborder dranmontiert (Praxis-Urteil: Top!), und dann ab in die Taverne. Die ersten 53 langen Seemeilen sind absolviert. In puncto Gastronomie ist alles noch so, wie ich es kenne: freundliche Wirte, gutes und günstiges Essen. Das Preisniveau liegt unter dem von Deutschland.

Am nächsten Morgen sind dann auch Wind und Wetter so, wie es sich für die Jahreszeit gehört: Wie ein stahlblaues Tuch liegt die Ägäis still in der Sonne, ein Hauch von Wind weht übers Deck. Geht doch!

Und so wird es ein sanftes Gleiten rüber nach Ermoupoli, der Metropole der Kykladen und dem Zentrum der Ägäis. Mit rund 11.000 Einwohnern ist es die größte Stadt auf den Inseln, wirtschaftliches und kulturelles Schwergewicht. Vor allem aber: noch nicht vom Tourismus überlaufen, obwohl es dazu allen Grund gäbe. Spektakulär zieht sich Ermoupoli über zwei steil aufragende Bergrücken, deren Kämme mehrere Kirchen zieren, umgeben von einer verwinkelten Altstadt.

Schon die Ansteuerung gerät zum Spektakel. Auch wegen Hafenmeister Thanasis. Der steht im knallbunten Outfit auf der Pier und ruft herüber: „Skipper, a lot of chain for your anchor, much swell from the ferries here! Leave more room to your side!“ Ein Hafenmeister, der Crews beim Anlegen hilft, ist in Griechenland nicht selbstverständlich. Also legen wir trotz nur sechs Meter Tiefe rund 60 Meter Kette und fahren, mit guten eineinhalb Metern Abstand zum Nachbarn, an die Pier.

Thanasis nimmt die Heckleinen an und gibt weitere Tipps: „Wenn die Schnellfähren fahren, ist hier viel Schwell. Setzt eure Kette richtig gut durch, fendert sorgfältig ab, und wenn ihr von Bord geht, Gangway hoch und so viel Abstand mit den Heckleinen wie möglich – welcome to Syros!“ Wir quatschen ein bisschen über den Hafen, die Insel und erhalten dann die Rechnung: 8,53 Euro Liegegeld für ein 55-Fuß-Schiff. Plus 15-Euro-Verbrauchskarte für Wasser und Strom. Das wäre dann wohl der Moment, in dem Kroatien-Seglern die Tränen in die Augen schießen dürften. In Dubrovnik würden wir 210 Euro zahlen!

Bleibt mehr Geld für den Bummel durch Syros’ Altstadt. Die hat sich seit unserem letzten Besuch gemausert. Überall werden die alten, schönen Häuser renoviert, Megayachten liegen an der großen Pier, die ➢

Weine im Meltemi

Wer in Paros Halt macht, verbindet das idealerweise mit einem Besuch des Weinguts Moraitis (vorab buchen!). Dort lernt man viel über die Besonderheiten des Anbaus und der Rebsorten in den Kykladen. Die Winzerfamilie in vierter Generation handelte schon im 19. Jahrhundert mit dem wichtigsten Natur produkt der Insel. Infos und Buchung: **MORAITISWINES.GR**

vielen Cafés in den Seitenstraßen sind deutlich schicker. Man merkt: Es läuft in Griechenland, und die Einheimischen investieren. Die Ägäis wird vielerorts schick.

Die Hauptstadt ist aber nicht so touristisch wie die Kykladen-Hotspots Mykonos oder Santorin. Syros ist noch fest in der Hand der Bewohner, nicht der Touristen. Es gibt kleine Handwerksbetriebe, Manufakturen, die Dinge fürs alltägliche Leben herstellen. Dazu eine große Werft, eben Infrastruktur und Geschäfte, die auch im Winter gebraucht werden und funktionieren.

Der nächste Stopp ist als Kontrastprogramm gedacht: Mykonos. Seit Jahren erzählt mir jeder Skipper, den ich treffe: Zu touristisch, zu voll! Bei meinem letzten Besuch war es zwar wirklich voll, aber ein Abend in Little Venice hat noch jede Crew abgeholt, oder? Für die Probe aufs Exempel machen wir uns bei absoluter Flaute mit dem Motor auf die Überfahrt. Es gibt für uns auch noch einen anderen Grund für die Insel: Mykonos Farmers. Die Familie von George Syrianos ist in dritter Generation Schafs- und Ziegenzüchter und zugleich Betreiber einer Käserei, die Besuchern die traditionelle Herstellung der Produkte nahebringt. Und das ausgerechnet auf der Jetset- und Party-Insel! Das wollen wir uns ansehen.

Was schon immer für Mykonos galt: Es gibt zu wenige Liegeplätze. Trist und staubig ist die Marina, obendrein muss man vorher reservieren. Das übernimmt auf Nachfrage der Vercharterer. Doch strategisch ist es der sicherste Platz. Die große Ankerbucht südlich der Stadt ist sehr voll, tief, und in die Stadt sind es fünf Kilometer.

Vor dem Bummel durch die berühmte Altstadt mit der Hafenzeile am Fuß der Windmühlen besuchen wir die Käserei. Etwas im Hinterland erzählt der Besitzer, wie er ausgerechnet auf der touristischsten Insel der Kykladen zur Landwirtschaft fand: „Meine Familie hatte schon seit Generationen Schafe und Ziegen und machte Käse. Aber wie das so ist, als junger Mensch wollte ich weg. Ich studierte in Athen Elektrotechnik. Dann gründete ich meine eigene Firma und führte 25 Jahre lang ein Geschäft auf Mykonos, als die Insel boomte und wuchs."

Aber irgendwann merkte George Syrianos, dass er ausgebrannt war. Da besann er sich auf die Landwirtschaft, die seine Vorfahren betrieben hatten. „Alle sagten, ich sei verrückt, ich solle doch ein Hotel bauen, das sei der einfachste Weg zu Reichtum! Aber ich wollte etwas für *mich* tun."

Monatelang arbeitete er mit seinem Vater und den Tieren, machte aus deren Milch Käse. „Das war anstrengend, aber ich merkte, wie ich immer mehr zu Kräften kam, mein Verstand wieder klar wurde." So gründete er die Käserei. Heute

Ermoupoli, Hauptstadt der Region Kykladen auf der Insel Syros, in der Abenddämmerung. Der größte Stadthafen im Revier erfordert sehr aufmerksames Festmachen, da reger Fährverkehr herrscht. Unten: Der kleine Hafen Naoussa auf Paros zählt zu den schönsten Zielen des Törns

FOTOS: YACHT/ANDREAS FRITSCH

bietet er Besuchern die Möglichkeit, Spannendes über die Insel und die Produktion zu lernen. Etwa dass auf den Kykladen nur Schafe und Ziegen ohne Zufütterung überleben können. Dass der Käse früher oft salzig war, damit er ohne Kühlung haltbar blieb. Oder dass die Lämmer in Griechenland im August geboren werden und nicht wie bei uns um Ostern herum. Was am milden griechischen Winter liegt.

George Syrianos erzählt und erklärt immer weiter: Der klassische Käse von Mykonos sei der eher würzige Kopanisti, den aber nur die Einheimischen kennen würden. Außerdem könne man auch Zitrone statt Lab nehmen, um aus der Milch Käse zu machen. Es ist spannend, ihm zuzuhören. Wer also Lust auf ein wenig ursprüngliches Griechenland hat, ist bei Mykonos Farmers genau richtig.

Wir verlassen George Syrianos jedenfalls mit reichlich neuem Wissen – und einem Rucksack voller Käse. In Mykonos-Stadt angekommen, könnte der Kontrast kaum größer sein. Ewig quält sich erst das Taxi durch überfüllte Straßen, dann, nach dem Aussteigen, schieben wir uns durch die Menschenmenge. Dabei haben wir noch Glück: Vorm Hafen ankert nur ein einzelnes Kreuzfahrtschiff. In der Hochsaison sind es bis zu acht.

Die bunte Häuserzeile am Meer vor den Windmühlen ist trotz alledem noch immer schön. Gut gelaunte Gäste aus aller Welt sitzen zu Lounge-Musik am Meer, nippen an unverschämt teuren Drinks. Doch das Defilee der Massen geht auch dort weiter. Die Crew empfindet das alles als Stress, genießen kann es so recht keiner. Alle Restaurants, alle Bars platzen aus den Nähten. Wie soll das erst zur Hauptferienzeit werden? Zurück an Bord sind wir uns einig: Ohne den Abstecher zu Georges Farm muss Mykonos nicht unbedingt sein.

Also weiter gen Süden, Richtung Paros. Doch wieder wird es zäh. Morgens ist der Wind fast gleich null, erst am Nachmittag baut sich eine leichte Thermik auf, als die Sonne die Inseln erhitzt hat und die Luft aufsteigt. Das bedeutet Wind erst ab 14, 15 Uhr, was wiederum spätes Ankommen am Ziel mit sich bringt. Nachts ist dann wieder Flaute. Segeln ➢

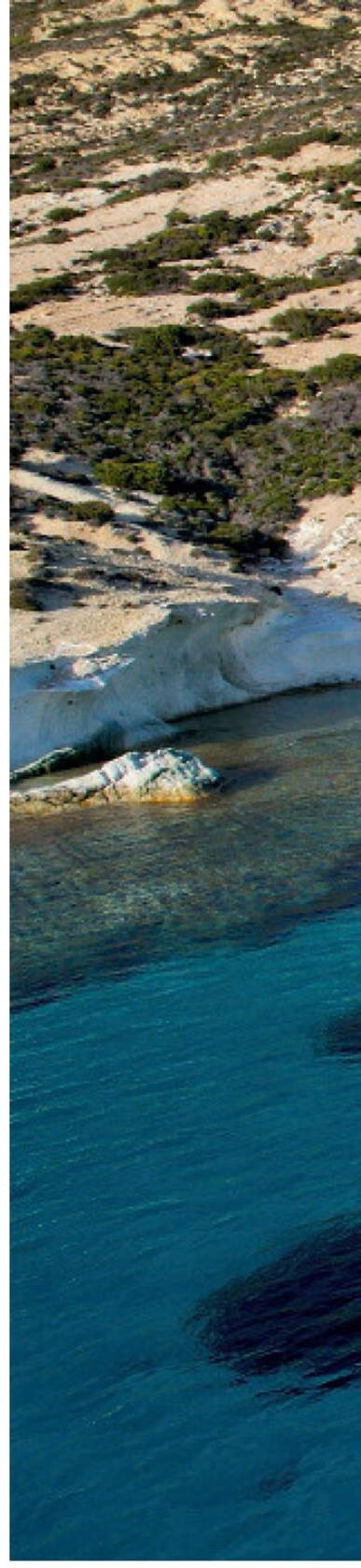
Mehr als Feta

Mykonos kann nicht nur Partytourismus: Der Landwirt und Käsereibesitzer George Syrianos bietet für Interessierte die Möglichkeit, selbst Käse herzustellen. Alternativ können mit den Produkten in einem dreistündigen Kochkurs einige traditionelle griechische Gerichte gekocht werden. Auch eine etwa einstündige Käseprobe kann gebucht werden. Besichtigungen vorab reservieren. Informationen unter:

MYKONOSFARMERS.COM

in der Vorsaison hat seine eigenen Regeln. Wie zur Entschädigung spielen im glatten Wasser zwei Streifendelphine ums Boot.

Die Insel Paros lockt mit einem der schönsten kleineren Stadthäfen des Reviers: Naoussa im Nordosten. Um das winzige Becken der Fischer reihen sich Cafés und Restaurants, unter Bougainvilleen kann man dort wunderschön den Blick aufs Meer zum Sonnenuntergang richten. Die kleine Marina daneben verfällt leider etwas und hat auch nur wenige Plätze. Dafür kann man vortrefflich ankern, besonders jetzt, wo kein Meltemi die Bucht trifft. Das türkise Wasser, die hübsche Silhouette der Stadt mit ihren weißen Würfelhäusern, die Kirche über dem Zentrum, die geschwungenen Hügel rechter Hand – schlichtweg schön!



FOTOS: YACHT/ANDREAS FRITSCH

Wenn man mit dem Dingi übergesetzt hat, hält Naoussa sogar noch mehr, als die Stadt optisch bereits verspricht: In den verwinkelten Gassen finden sich gemütliche Cafés. Teils sitzt man direkt am Wasser. Die Menschen sind freundlich und entspannt. Auffällig oft treffen wir auf Amerikaner, nicht nur hier, auch auf den anderen Inseln. Warum das so ist, erzählt uns später der Charterbasisleiter von Olympic Yachting: Der Tourismusminister von Griechenland, der in den USA studierte, hat mit seinem Kollegen dort eine Kooperation eingefädelt. Nun landen jeden Tag zehn riesige Verkehrsmaschinen aus US-Metropolen in Athen. So einfach kann es sein.

Die Crew ist sich jedenfalls schnell einig: Paros ist die perfekte Alternative zu Mykonos – mindestens genauso schön, aber der Tourismus noch deutlich moderater. Auch die Preise sind auf Paros noch nicht explodiert. Also lieber einen Tag hier anhängen.

Den nutzen wir für den Besuch eines Weinguts. Paros ist neben Santorin eine der Inseln der Kykladen, die für ihren Weinanbau bekannt sind. Nur wenige Minuten zu Fuß vom Ort liegt das Weingut der Familie Moraitis. Wir machen eine Führung mit, Thonos Sponopoulos zeigt uns Keller und Weinberge. Er berichtet: „Die Familie Moraitis ist in vierter Generation Winzer. Zugleich war sie auch Händler. Der Großvater des heutigen Inhabers produzierte selbst Wein, kaufte weiteren Wein anderer Inselbewohner, füllte ihn in Fässer und segelte mit einer Holz-Kaiki, dem alten griechischen Arbeitsboot der Fischer, von Insel zu Insel. Dort belieferte er Tavernen und Bewohner, zapfte direkt aus dem Fass ab.“ Noch heute ist der Weinanbau neben dem Tourismus eine der wichtigsten Einnahmequellen von Paros.

„Paros ist eine der Kykladeninseln mit relativ viel Grundwasser, das ist gut für den Wein“, erklärt Thonos Sponopoulos. „Die Reben brauchen etwa fünf Jahre, dann erreichen ihre Wurzeln dieses Wasser tief im Boden.“ Wegen des starken Winds im Sommer sowie des Sciroccos im Winter können die Reben nur halb so hoch angebaut werden wie anderswo. Zudem setze man auf alte heimische Sorten, die an das Klima angepasst sind. „Hauptsächlich bauen wir Monemvasia an, doch es gibt auch rote Weine wie den Mandilaria.“

Eine gute Stunde lang weiß Thonos Sponopoulos Spannendes vom Weinanbau zu erzählen. Sie vergeht wie im Flug.

Während der folgenden Tage hangeln wir uns in eher flauen Winden weiter von Insel zu Insel: Zum steil aufragenden Ios mit der tollen Altstadt auf dem Berg. Zur unbewohnten Insel Poliagios mit ihren Traum-Ankerplätzen. Und von dort weiter zu einem Highlight, für das der wenige Wind ideal ist: die Südküste von Milos. Dort gibt es einen kurzen Küstenstreifen namens Kleftiko mit steilen, weichen Kalksteinfelsen. Die sind stark erodiert, Säulen und Tore haben sich gebildet. Landschaftlich ist das spektakulär, aber die Küste ist nur bei ruhigen Bedingungen für einen Ankerstopp gut. So fahren wir frühmorgens in der Flaute mit Motor hinüber.

Tatsächlich ist der Platz wunderschön. 30, 40 Meter ragen die Felsnadeln auf, an der Wasseroberfläche sind sie teils durchlöchert; man kann durch einige der Öffnungen hindurchschwimmen. Das Wasser

Im Frühsommer sind auf den Inseln die Zitronen reif. Die „Apollon“ ankert an der Westküste der Insel Polyaigos auf glasklarem Wasser. Überlaufenes Tourismusziel: das Zentrum von Mykonos, „Little Venice“. Vor Paros begleiten Delphine das Boot. Die Altsadt von Sifnos ist zauberhaft

Die Kykladen sind schick geworden: Die Besitzer von Restaurants, Bars und Geschäften haben die guten Jahre im Tourismus für Modernisierungen genutzt

leuchtet wegen des Kalks besonders türkishell. Ein magischer Platz – aber nur für wenige Stunden: Gegen Mittag fallen Heerscharen von Ausflugsbooten ein. Zu viel für das Naturidyll, frühes Kommen lohnt!

Wir wechseln in den Hauptort Adamas. Eher unspektakulär mit viel Fährverkehr und Ausflugsbooten. Da lohnt schon eher der kurze Stopp vor dem Dorf Klima mit seinen bunten Häusern, die man bei der Einfahrt in die riesige Hafenbucht sieht. Eigentlich würde es jetzt, am südlichsten Punkt des Törns, auf den Rückweg gegen den Meltemi aus Nord gehen. Doch der lässt noch immer auf sich warten. Allmählich sehnen wir ihn herbei.

Zwei Top-Inseln warten auf dem Rückweg: Sifnos und Serifos. Sifnos ist die wohl am meisten unterschätzte, vielseitigste Insel der Kykladen. Mit Pharos, Vathi und dem Hauptort Kamares hat sie tolle Ziele, zwei, drei Tage sind hier gut investiert. Wir stoppen in der verschlafenen, kreisrunden Ankerbucht Vathi, die von imposanten Berghängen eingefasst ist. Bei Meltemi gibt es Fallböen, doch jetzt geht es hier friedlich zu wie auf einem Binnensee. Baden, Mittag essen in einer Taverne direkt am Strand, Kräuterduft zieht von den Hängen herab: Griechenland-Idyll.

Der Ort Kamares schmiegt sich an den Fuß einer Steilwand. Am besten ankert man in der flachen Bucht davor, mit Panoramablick auf den trubeligen kleinen Inselort. Abends kommen Landtouristen hierher, um mit Meerblick zu dinieren. Wer mag, fährt mit dem Taxi zehn Minuten nach Chora hoch oben in den Bergen. Der Ort mit seinen enorm steilen Gassen voller Restaurants, Bars und Geschäften ist urig, die Aussicht über die Ägäis phänomenal.

Und so stellt sich am Ende des Törns ein wohliges Gleichgewicht ein: Man hat die vielen Facetten der Kykladen gesehen und versteht, wie unterschiedlich jede Insel ist. Trubel, Kulturgeschichte auf der einen Seite, grandiose Landschaft, verschlafene Inseldörfer und tolle Ankerbuchten auf der anderen. Wer das alles ohne stürmischen Meltemi erleben will, kommt früh oder spät im Jahr, muss dann aber die relativ weiten Distanzen zwischen den Inseln mit Motorstunden bezahlen. Oder langsamer am Nachmittag segeln. Aber wie sagt der Grieche: „Siga, siga – langsam, langsam!“

Andreas Fritsch

Revier-Informationen auf einen Blick

Anreise
Flüge nach Athen von vielen deutschen Flughäfen ca. 400 bis 500 Euro. Transfer von dort nach Lavrion ca. 35 Minuten für 50 Euro.

Charter
Wir waren mit einer 14 Jahre alten Bavaria 55 des griechischen Familienbetriebs Olympic Yachting unterwegs. Die Firma, die rund 20 Schiffe verchartert (Jeanneau/Bavaria), gewann eine YACHT-Umfrage für die am besten gewartete Flotte im Mittelmeer (YACHT 7/2024). Das Schiff war in einem Top-Zustand. Das gilt auch für die neuen Schiffe. Der Ausrüstungsstandard ist hoch: Solarpaneele, kräftigere Ankerwinschen, E-Toiletten mit Süßwasserspülung, E-Außenborder, Crew-Funk-Headsets für den Anleger und anderes mehr. Das Schiff kostet je nach Saison 3.880 bis 6.710 Euro/Woche.
OLYMPICYACHTING.COM

Häfen & Ankerplätze
Vor allem kommunale Häfen, in denen oft mit Buganker und Heck zur Pier angelegt wird. Wasser und Strom vorhanden, seltener Sanitäranlagen. Das Preisniveau ist mit Abstand das niedrigste im europäischen Mittelmeer, oft unter 10 Euro plus ca. 10 bis 20 Euro für Wasser- und Stromverbrauch für 55 Fuß! Sehr gute und viele Ankerplätze, oft Sandgrund.

Wind & Wetter
Ab Juni baut sich allmählich der Meltemi auf, der erst im September langsam wieder nachlässt und oft mit 4 bis 6 Beaufort weht. Starkwindphasen mit bis zu 8 Beaufort sind für einige Tage möglich. Der Topografie der Inseln geschuldet wird er regional deutlich verstärkt, es gibt viele Düsen- und Kapeffekte und Fallwinde an den bergigen Seiten der Inseln, etwa südöstlich von Kos.

Literatur & Seekarten
Rod Heikell: „Griechische Küsten“, Edition Maritim, 69,90 Euro.
Die besten Seekarten für das Revier sind die griechischen Sportbootkarten von Eagle Ray.

1

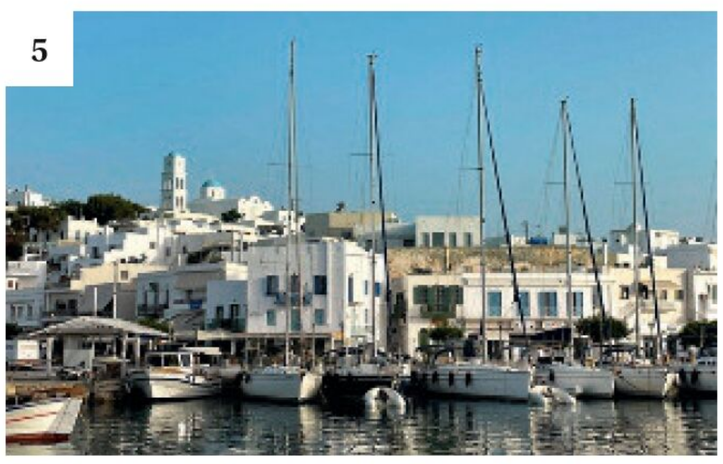
Kithnos
Die Insel ist für die meisten Crews ab Athen oder Lavrion der erste oder der letzte Stopp. Wer ankern will, kann dies wunderschön in der Doppelbucht Kolona an der Nordwestspitze. Dort ist ein Restaurant mit Traumblick bei Sonnenuntergang. Früh reservieren! Hafen-Alternative ist Merichas etwas südlich: lange Pier, sogar Duschen, guter Schutz bei viel Meltemi. An der Ostküste ist der kleine Hafen Loutra ein schönes Ziel.

FOTOS: YACHT/ANDREAS FRITSCH

Syros
Verwaltungssitz der Region und ein unterschätztes Ziel, das unbedingt lohnt. Viel Kette stecken und Anker gut einfahren. Viel Abstand zum Nachbarn. Restaurant-Tipp: das „Port“ in der Akti Papagoi 60 – ursprünglich und gut.

Naoussa auf Paros
Die verwinkelte Altstadt ist ein Traum. Der Hafen ist bei starkem Meltemi etwas unruhig und teils flach. In der riesigen Bucht jedoch gute Ankerplätze. Tipp: der Ort Parikia. Wegen des dortigen, unruhigen Hafens per Taxi hinfahren.

Ios
Die besten Liegeplätze beim Einlaufen gleich rechts, da stört der Fährenschwell am wenigsten. Die Altstadt auf dem Berg ist beliebte Party-Hochburg vieler Briten. Gastro-Tipp mit genialem Ausblick: „Grandma’s Restaurant“!



Milos
Wer die Felsen von Kleftiko sehen will, rundet die Insel am besten von Süden kommend im Uhrzeigersinn. Übernachten dort nur bei wenig Wind. Der Haupthafen Adamas ist bei Meltemi gut geschützt, bei Wind aus Süd meiden!

Sifnos
Die vielseitigste Insel des Reviers: Die verschlafene Bucht Vathi im Südwesten ist urig, der Haupthafen Kamares im Nordwesten ein toller, lebendiger Urlaubsort. Ankern in der Bucht ist netter als an der lauten Hafenpier zu liegen.

Serifos
Guter Hafen, sonst ankern weit westlich in der Bucht mit viel Kette, östlich viel Stein! Ein Abend in der Altstadt hoch oben am Berg ist ein Muss, mit dem Bus geht es ab dem Hafen hinauf (4 Euro). Restaurant-Tipp: das „Seriani“!

Erwiesen sich schon in den ersten Wochen im Louis Vuitton Cup als stärkste Herausforderer: „Britannia“ und „Luna Rossa“

In Barcelonas Fanzone: Schon die Vorrennen fanden große Beachtung

Wer kann das Team New Zealand schlagen?

Vor Barcelona tobt der Kampf der Herausforderer. Wer im 37. Match um die „Auld Mug" als Herausforderer antreten darf, entscheidet sich in diesen ersten Oktober-Wochen. Es wird spannend

Ein stolzer Verlierer mit Comeback-Potenzial. Kuhglockengeläut für die Eidgenossen nach ihrer Achterbahnfahrt durch die Vorrunde. Angeschlagene amerikanische Hoffnungsträger. Kraftstrotzende Azzurri mit Silberpfeil. Eine die Wogen zunehmend auch in leichten Winden beherrschende „Britannia". Und Verteidiger, die vor allem Stärke zeigten. Das alles prägte die große Auftaktrunde in der Herausforderer-serie zum 37. America's Cup. Es war eine vielversprechende Segelschau, auch wenn sich in einigen Rennen gravierende Klassenunterschiede auftaten. Die Essenz der doppelten Round-Robin-Serie, in der jedes Team zweimal auf jedes andere traf, zeigte anschließend das Halbfinale im Louis Vuitton Cup (bei Redaktionsschluss noch nicht beendet) der vier besten Herausforderer im Zeitalter des AC75-Foilings.

Barcelonas Port Vell und das Segelrevier direkt vor der Haustür der kosmopolitischen Segel-Metropole sind die Gastgeber. Die Bühne ist zum dritten Mal in der Cup-Geschichte eine spanische. Bisheriger iberischer und europäischer Höhepunkt war die gefeierte Valencia-Edition 2007 mit sagenhaften zwölf Teams aus neun Ländern und den ersten deutschen Cup-Herausforderern vom United Internet Team Germany. Es folgte 2010 das juristisch durchgesetzte Miss-Match zwischen BMW Oracle Racings Trimaran „USA 17" und dem Schweizer Katamaran „Alinghi 5" im selben Revier, das die gerichtlich in den USA bestätigten amerikanischen Herausforderer gewannen.

Barcelona wählten die insgesamt viermal und zweimal in Folge siegreichen Neuseeländer zum Austragungsort, weil daheim nicht genügend Geld für eine Erfolg versprechende Verteidigung zusammenkam. Ein Regierungsangebot zu Hause von rund 55 Millionen Euro und Sachleistungen reichte den Kiwis laut Journalisten vom Magazin Stuff nicht. Für den sportlichen Erfolg riskierten sie bei ihrer Entscheidung für eine Übersee-Verteidigung lieber die Unbill der Landsleute.

Barcelona erhofft sich vom Cup in der Stadt wirtschaftliche Auswirkungen von bis zu einer Milliarde Euro. In den modernisierten America's-Cup-Hafen von Port Vell sind Renovierungsmaßnahmen im Wert von rund 120 Millionen Euro geflossen. Etwa 1,2 Milliarden Menschen sollen bis Ende Oktober via TV und Live-Streaming erreicht werden. Abgerechnet wird im Ziel.

»Wir wissen nicht, wer den Cup gewinnt. Aber wir könnten uns einen America's Cup schon im Jahr 2026 vorstellen.«

GRANT DALTON

Das gilt auch auf dem Wasser. Für das französische Orient Express Racing Team kam das Aus früh. Der elegante dunkelblaue AC75-Foiler, den die Last-Minute-Kampagne mit Mini-Budget nach einem von den Cup-Verteidigern entworfenen Design-Paket gebaut hat, überstand den Kampf von fünf Herausforderern um vier Halbfinalplätze nicht. Nur ein Sieg über die Schweizer bei neun Niederlagen ließ den „Orient Express" die Endstation erreichen. Les Bleus waren als Letzte gekommen und mussten als Erste gehen. Dennoch waren sie mit ihrer schillernden Cup-Vergangenheit und dem bereits erklärten Willen zum Comeback eine Bereicherung. Seit 1970 und der ersten französischen Herausforderung durch Baron Marcel Bich mit „France" hat die Segelnation nunmehr ein Dutzend Male am Cup-Establishment gerüttelt – und wird weitermachen. ➢

FOTOS: RICARDO PINTO; AMERICA'S CUP

Vor Barcelona wurden die Halbfinalbegegnungen ohne Trikolore fortgesetzt. Die große Auftaktrunde endete nicht, wie sie begonnen hatte. Wäre es eine einfache und keine doppelte Runde gewesen, dann wäre das Duell der Kellerkinder nach dem Sieg der Franzosen über die Schweizer im ersten Rennen des Louis Vuitton Cup anders ausgegangen: Ernesto Bertarellis wankender Rennstall Alinghi Red Bull Racing hätte in den sportlichen Abgrund hinabstürzen können, an dem er schon stand. Erst die geglückte Schweizer Revanche im Rückrunden-Duell mit dem „Orient Express", ein Siegpunkt aus dem Duell gegen NYYC American Magic und die Aufgabe der Italiener im letzten Match der Round-Robin-Serie verhalfen den Schweizern zum Sprung ins Halbfinale.

„Wir haben sehr intensiv an der Performance-Analyse gearbeitet, warum wir nicht die erwartete Leistung bringen konnten. Das gilt insbesondere im Vergleich zu unserer Leistung im Training und in den Übungsrennen", sagte Silvio Arrivabene im tobenden Kampf gegen das frühzeitige Aus. Die beiden Mastbrüche auf dem Schweizer „BoatOne" vor Cup-Beginn, so der Co-Generalmanager von Alinghi Red Bull Racing, hätten sich jedoch „ganz und gar nicht" auf das Leistungsvermögen ausgewirkt.

Auf Schlingerkurs segelte das US-Team American Magic im Armdrücken der Herausforderer. Die mit SailGP-Star, Laser-Olympiasieger und Motten-Weltmeister Tom Slingsby und dem olympischen Laser-Olympiasieger und Motten-Weltmeister Paul Goodison an beiden Steuern hockkarätig besetzte „Patriot" ließ Höhepunkten immer wieder Rückschläge folgen. Ihre Round-Robin-Serie ergab eine beinahe makellose Zickzacklinie der sich abwechselnden Siege und Niederlagen. Bestritt das Team vom New York Yacht Club zwei Rennen an einem Tag, resultierten daraus unter dem Strich immer eine Niederlage und ein Sieg. „Unsere Konstanz muss sich verbessern", wusste Slingsby früh, „wir haben gezeigt, dass wir in guter Form Team New Zealand schlagen und Rennen gegen jeden gewinnen können. Wenn wir nicht in Form sind, verlieren wir Rennen gegen Teams, denen wir nicht unterliegen sollten."

Auf Rückfrage der YACHT, was genau er mit „Konstanz" meint, sagte Tom Slingsby: „Gute Frage! Wir machen nicht jedes Mal die gleichen Fehler. Wenn wir in den Manövern zu hoch fliegen, ist das leicht abzustellen. Aber manchmal sind wir ein bisschen zu hoch, dann ein bisschen zu tief, manchmal wenden wir nicht im richtigen Winkel, manchmal machen wir vielleicht nicht das Richtige mit den Segeln. Wir müssen eine beständige Wiederabrufbarkeit erreichen. Wenn unsere Manöver gut sind, dann sind sie so gut wie die der anderen. Das haben wir in den Daten gesehen. Aber wenn sie schlecht sind, dann sind sie noch schlechter als die der anderen."

Dass sich dazu an einem Tag mit zwei Rennen auch noch Seetang um das „Patriot"-Ruder und ein Foil schlang, war unglücklich. Und für jeden sichtbar, als das Foil hochkam und für eine Weile so aussah, als hätte man ihm eine grüne Langhaarperücke übergestülpt. Slingsby: „Wir haben das Unkraut auf der letzten Kreuz gegen die Franzosen aufgegabelt. Man konnte es am Ruder fühlen. Dann fällst du mit fast 50 Knoten und dem Zeug am Ruder ab. Das ist nicht schön! Da wirst du ab irgendeinem Punkt zum Passagier. Dann geht das ganze Zeug ins Wasser. Es gibt einen heftigen Ruck. Was sehr schwer zu steuern ist."

EMIRATES TEAM NEW ZEALAND

Auf Kurs zum dritten Triumph in Folge?

Position: Verteidiger

Verein: Royal New Zealand Yacht Squadron

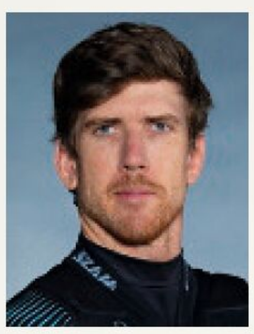
Bootsname: „Taihoro"

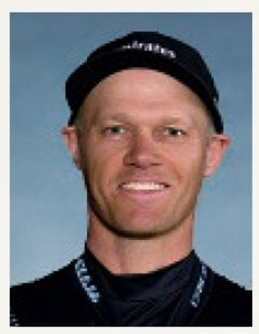
Teamchef: Grant Dalton

Steuermänner: Peter Burling / Nathan Outteridge

Größte Sponsoren: Emirates, Omega, Toyota, Explora, Estrella

America's-Cup-Siege: 4 (1995, 2000, 2017, 2021)





Noch nie in der 173-jährigen Cup-Geschichte konnte dasselbe Team die „Auld Mug" dreimal hintereinander gewinnen. Werden die Kiwis die ersten sein? Ihre Muskelschau in den Duellen mit den Herausforderern in der doppelten Round-Robin-Runde war imposant. Zwischendurch überstand „Taihoro" einen Sechsmetersturz aus dem Kran in den Lagerbock. Ein Match verloren sie kampflos, eines auf dem Wasser gegen „Luna Rossa". Nach fast makelloser Gala nahmen die Verteidiger für Halbfinale und Finale im Louis Vuitton Cup die gewohnten Zuschauerplätze ein und schauen zu, wer ab 12. Oktober ihr Gegner im 37. America's-Cup-Match sein wird.

Auch mussten die Amerikaner einen weiteren Rückschlag verkraften: Co-Pilot Goodison hatte sich bei einem Sturz an Bord verletzt, musste durch den Argentinier Lucas Calabrese ersetzt werden. Wie man auch in der Formel 1 des Automobilrennsports nicht eben einen Max Verstappen austauschen kann, ergab sich dadurch auf dem US-Boliden eine neue Herausforderung: Mit Calabrese kam ein weniger routinierter Steuermann an Bord. Dazu musste die so wichtige Kommunikation zwischen den Piloten – nun Slingsby und Calabrese – erst warmlaufen.

Erst zwei Tage nach dem Unfall informierte das Team NYYC American Magic offiziell, aber ohne weitere Angaben zum Unfallhergang oder zu den Verletzungen Goodisons über den Wechsel am Steuer. Über eine Meldung des Segel-Blogs Sailing Anarchy war zuvor bekannt geworden, dass Paul Goodison sich bei einem Sturz an Bord in eine Luke wohl mehrere Rip- ➢

INEOS BRITANNIA

Kommt der Cup zurück ins Mutterland?

Position: Challenger of Record

Verein: Royal Yacht Squadron

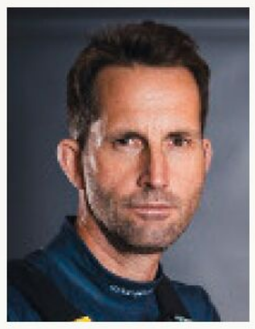
Bootsname: „Britannia"

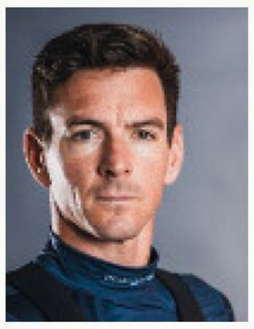
Teamchef: Ben Ainslie

Steuermänner: Ben Ainslie / Dylan Fletcher-Scott

Größte Sponsoren / Partner: Ineos, Grenadier, Belstaff, Mercedes AMG, Formula One Applied Science

America's-Cup-Siege: als Team keine, Ainslie 2013 mit Oracle





Klappt es für Sir Ben Ainslie und sein Team im dritten Anlauf unter britischer Flagge endlich, die „bodenlose Kanne" in ihr Ursprungsland zurückzuholen? Dorthin, wo 1851 alles begann? Der mit vier Goldmedaillen erfolgreichste Olympiasegler der Sportgeschichte und sein Team hatten mit Schwächen bei der Vorregatta Erinnerungen an die beiden vorherigen Anläufe mit zu langsamen Booten wach werden lassen, dann aber im Louis Vuitton Cup imposant aufgedreht. Als beste Herausforderer der Qualifikationsrunde ließ der Rennstall Englands Segelenthusiasten träumen. Ein Match verloren sie kampflos, eines auf dem Wasser gegen „Luna Rossa".

LUNA ROSSA PRADA PIRELLI

Klappt es im siebten Versuch?

Position: Herausforderer

Verein: Circolo della Vela Sicilia

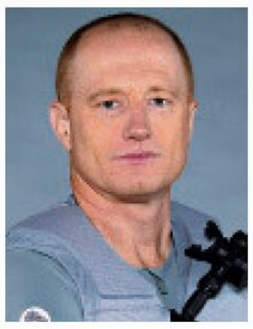
Bootsname: „Luna Rossa"

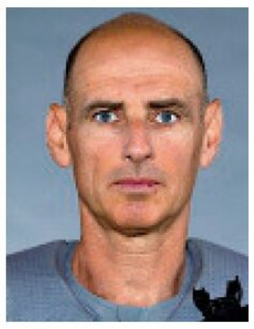
Teamchef: Patrizio Bertelli

Steuermänner: Jimmy Spithill / Francesco Bruni

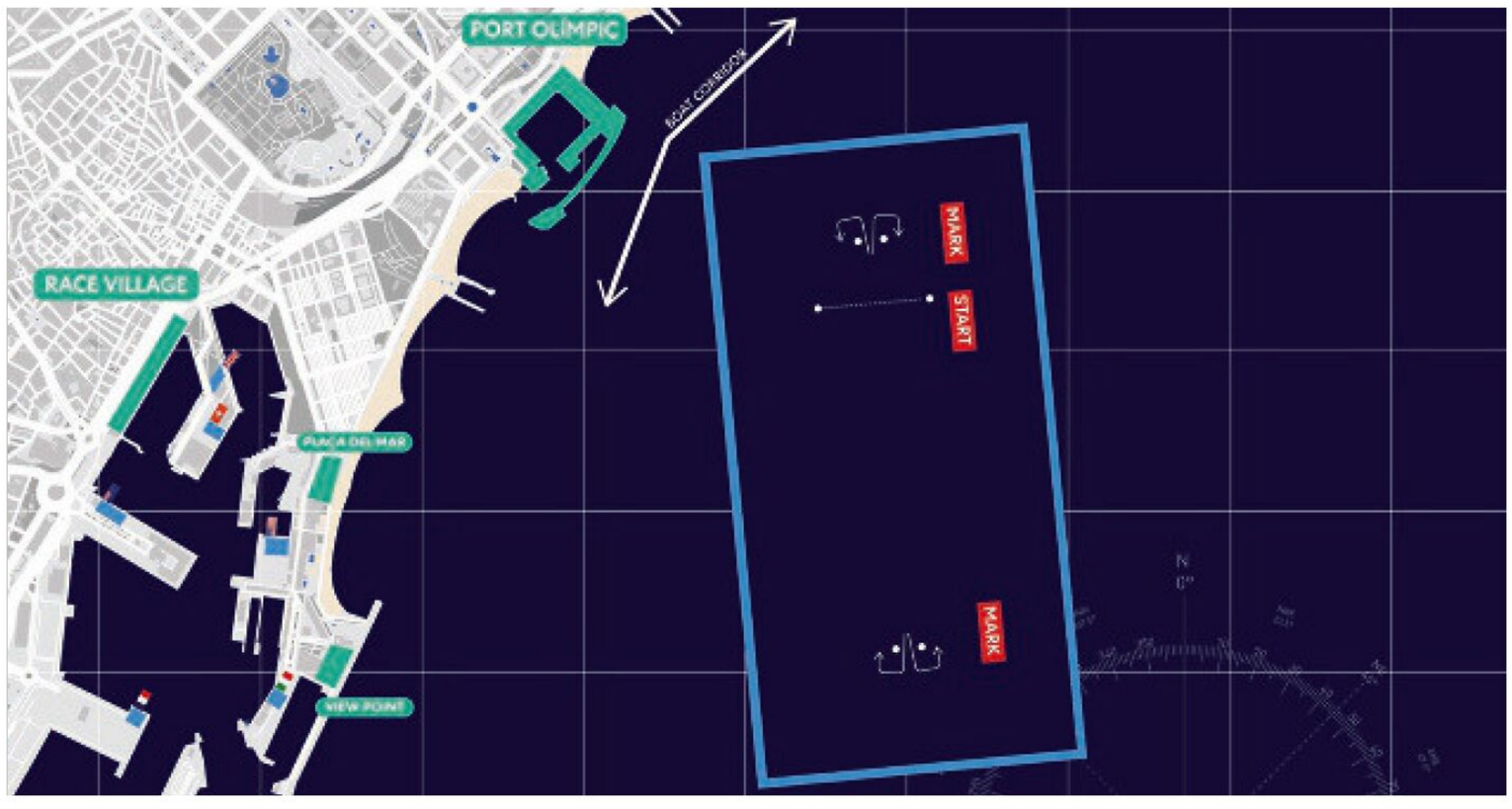
Größte Sponsoren / Partner: Prada, Pirelli, Unipol, Panerai

America's-Cup-Siege: keine, im siebten Anlauf dabei





Eine „bella figura" machte das italienische Team schon in der Vorregatta zum 37. America's Cup. Als potenter Silberpfeil stürmte die von Design-Koordinator Horacio Nicolas Carabelli und seinem fast 40-köpfigen Team entwickelte Azzurri-Rakete „Luna Rossa" des passionierten toskanischen Cup-Jägers und früheren Prada-Chefs Patrizio Bertelli durch die ersten Runden. Erst die Niederlage im Duell mit „Britannia" im Kampf um den Sieg in der Herausforderer-Qualifikation auf Kurs Halbfinale hatte klargemacht, dass „Luna Rossa" doch starke Konkurrenz im Kampf um das Recht hat, Neuseelands Verteidiger im 37. Match um den America's Cup herausfordern zu dürfen.



Barcelonas Cup-Arena

Es gibt nur wenige Metropolen, die ein America's-Cup-Revier direkt vor der Haustür zu bieten haben. Barcelona hat es! Zwar konnten die recht weit auseinanderliegenden Team-Hauptquartiere nicht den geballten Cup-Hotspot wie in Valencia schaffen, doch wurde mit Public-Viewing-Arenen, Fanzonen und dem frei zugänglichen Race Village (Moll de La Fusta) rund um Port Vell viel für Cup-Fans getan. Das Revier und der Up-and-down-Kurs prüfen die Teams sehr vielseitig in einem breit gesteckten Wind- und Wellenbereich. Die Rennen werden live auf der Veranstalterseite www.americascup.com und auf Youtube übertragen.

FOTOS: RICARDO PINTO; AMERICA'S CUP (3, O.), IVO ROVIRA; AMERICA'S CUP (4, M.), CAMERON GREGORY; INEOS BRITANNIA (2, M. M.); KARTE: AMERICA'S CUP

ALINGHI RED BULL RACING

Gelingt das Comeback mit neuem Team?

Position: Herausforderer

Verein: Société Nautique de Genève

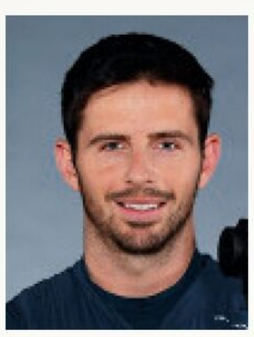
Bootsname: „Boat One“

Teamchef: Ernesto Bertarelli

Steuermänner: Arnaud Psarofaghis / Maxim Bachelin

Größte Sponsoren / Partner: Red Bull, Tudor, UBS, Prysmian

America's-Cup-Siege: 2003 als erstes europäisches Team sowie 2007



Zweimal hat der Schweizer Segler, Rennstallbesitzer und Milliardär Ernesto Bertarelli den America's Cup mit Team Alinghi gewonnen. Die ersten europäischen Cup-Siege waren eine Sportsensation, bescherten dem Segelsport über Teammitglied Jochen Schümann auch hierzulande viel Aufmerksamkeit. Dann vertrieb ein vom US-Team BMW Oracle Racing gerichtlich erfochtenes Miss-Match, das Alinghi 2010 vor Valencia verlor, nicht nur die Eidgenossen aus dem Cup. Nach mehr als einem Jahrzehnt abseits vom Cup, ist Bertarelli mit einem neuen Segelteam (jüngste Crew, Durchschnittsalter: 30) zurück. Zum Auftakt hatten die Schweizer mehr einzustecken als erwartet.

NYYC AMERICAN MAGIC

Können sich die Amerikaner steigern?

Position: Herausforderer

Verein: New York Yacht Club

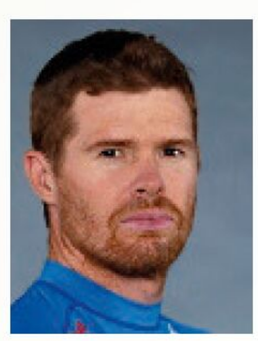
Bootsname: „Patriot“

Teamchefs: Hap Fauth / Doug DeVos

Steuermänner: Tom Slingsby / Paul Goodison

Größte Sponsoren: TSI Instruments, Pensacola Florida, Quantum Sails, Mahou San Miguel

America's-Cup-Siege: als Team keine, USA-Teams gewannen 30 Mal



Von 36 America's-Cup-Editionen haben Amerikaner 30 gewonnen, eine Siegquote von rund 83 Prozent. Auch die 132-jährige ungebrochene US-Siegstrecke seit der Cup-Premiere 1851 ist legendär. Der letzte US-Sieg gelang 2013 mit dem Sport-Comeback des Jahrhunderts, als das US-Team im Duell mit Neuseeland aus einem 1:8 Rückstand noch einen 9:8-Triumph machte. Mit gutem Boot und den Top-Steuerleuten Tom Slingsby und Paul Goodison konnte das Team zu Beginn des Louis Vuitton Cups teilweise glänzen. Mangelnde Konstanz, eine Unfallverletzung und die Auswechslung Goodisons sowie schnell stärker werdende Gegner dämpften die Hoffnungen.

pen gebrochen und obendrein eine Gehirnerschütterung zugezogen hatte.

Als Herausforderung für alle Cup-Jäger erwiesen sich die Segelbedingungen im Cup-Revier vor Barcelona. „Über einen Meter hohe Wellen machen es jedem foilenden Boot schwer. Noch schwerer ist es, wenn der Wellengang nicht in die gleiche Richtung geht wie der Wind“, sagte Tom Slingsby, der als bester Foiling-Steuermann des Planeten gilt.

Weniger bekannt ist, dass auch Ben Ainslies Co-Pilot Dylan Fletcher-Scott Motten-Weltmeister von 2022 und ein Zauberer seiner Zunft ist. Der 49er-Olympiasieger von 2021 ersetzte auf der vom deutschen Design-Koordinator und Foil-Experten Martin Fischer intensiv mitentwickelten „Britannia“ Vorgänger und Finn-Olympiasieger Giles Scott. Die Neubesetzung scheint den Briten beim Segelschach mit den fliegenden Booten gutzutun. Sie kommt nicht von ungefähr, wie der Cup-Veteran und TV-Kommentator Peter Lester aus Neuseeland festhielt: „Dylan Fletcher-Scott ist ein 49er-Goldmedaillengewinner. Ich glaube, dass diese 49er-Segler angesichts ihres Verständnisses für den scheinbaren Wind und wie der mit dem Boot in-

Das französische Team mit dem kleinen Budget und der knappsten Vorbereitungszeit schied erwartungsgemäß als erstes aus, verdiente sich aber den Respekt der Konkurrenz und wird wiederkommen

teragiert, Maßstäbe setzen." Die Briten ackerten sich nach dem ernüchternden vierten Platz bei der Vorregatta, die schnell Erinnerungen an zwei weniger erfolgreiche Cup-Jagden mit zu langsamem Boot weckte, in zunehmend zwingender Weise durch die Round-Robin-Runden. Aus zehn Matches holten sie sieben Punkte. Das reichte zum Gleichstand mit der potenten italienischen „Luna Rossa", Spitzname „silver bullet". Das Stechen um den Herausforderer-Sieg in der doppelten Round-Robin-Runde gewannen die Briten. Damit durften sie sich ihren Gegner für das Halbfinale im Louis Vuitton Cup selbst wählen. „Es war definitiv keine Selbstgänger-Entscheidung", kommentierte Ben Ainslie die Wahl von Alinghi Red Bull Racing, die alle erwartet hatten.

»Wir wollen in diesem Cup den ganzen Weg bis zum Ende beschreiten. Das geht nur, wenn man es Schritt für Schritt tut.«

BEN AINSLIE

Mit dem Voranschreiten des Louis Vuitton Cup und der beständigen Verbesserung von Crew-Handling und Booten sind auch kritische Felder dieser 37. America's-Cup-Edition etwas kleiner geworden. Die Boote klatschten in flaueren Winden kaum mehr wie Pfannkuchen von den Foils. Die Rennen sind enger geworden. „Wir befinden uns in der zweiten Generation der Boote. Dazu kommen die sehr wechselhaften Bedingungen in Barcelona. Einen Tag kann der Garbi mit 18 Knoten wehen, an einem anderen Tag gehen die flauen Winde auf fünf, sechs Knoten runter. Das sorgt für mehr Spannung", erklärte Ainslie. Der Fluch der recht schmalen Kurse, auf denen bei konsequenter Deckung kaum Überholspuren zu finden sind, ist durch die zunehmende Ebenbürtigkeit gemildert worden. Bleibt die Frage, ob eines oder mehrere Teams noch bislang zurückgehaltene Entwicklungen im Köcher haben.

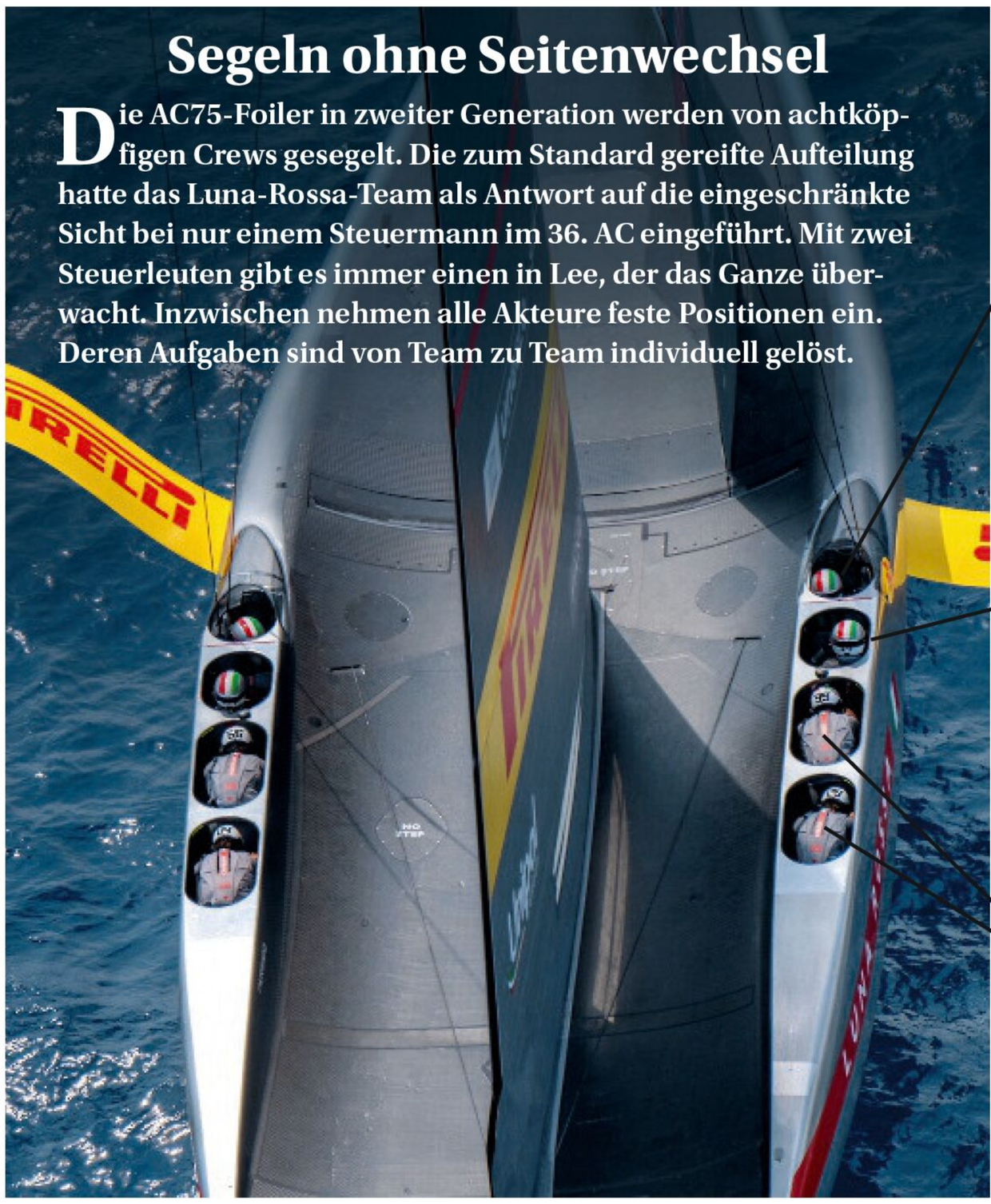
Sie könnten nötig werden, denn die Kiwis hatten in der Round-Robin-Serie eine imposante Muskelschau hingelegt – und beim Warmlaufen alle Herausforderer geschlagen. Dass der Fuchs überhaupt im Hühnerstall auf Punktejagd gehen und seine potenziellen Gegner in der Anfangsphase des Louis Vuitton Cups studieren durfte, ist der nicht unumstrittenen Vereinbarung mit dem britischen Challenger of Record geschuldet. Weil jedes Team bei dieser Auflage nur ein Boot haben darf, hätte den Neuseeländern sonst jeglicher Regattavergleich gefehlt. Gleichzeitig konnten auch die Herausforderer die Kiwi-Yacht „Taihoro" besser kennenlernen.

Für welche Seite der Deal hilfreicher war, wird erst das 37. Match um den America's Cup ab 12. Oktober zeigen. Wer zuerst sieben Siege auf dem Konto hat, nimmt die „Auld Mug" mit nach Hause – und bestimmt die Regeln für den nächsten Cup. Davor steht das Finale im Louis Vuitton Cup, das gerade begonnen hat.

Tatjana Pokorny

Segeln ohne Seitenwechsel

Die AC75-Foiler in zweiter Generation werden von achtköpfigen Crews gesegelt. Die zum Standard gereifte Aufteilung hatte das Luna-Rossa-Team als Antwort auf die eingeschränkte Sicht bei nur einem Steuermann im 36. AC eingeführt. Mit zwei Steuerleuten gibt es immer einen in Lee, der das Ganze überwacht. Inzwischen nehmen alle Akteure feste Positionen ein. Deren Aufgaben sind von Team zu Team individuell gelöst.



Trimmer / Piloten

Für diese Jobs gibt es wie auch für die Steuerleute auf jeder Seite des Bootes einen. Sie lassen das Boot via Foil-Einstellungen „fliegen" (Piloten) und stellen die Segel ein (Trimmer). Das Großsegel wird von Luv aus getrimmt. Die Piloten sitzen eher in Lee. Die Trimmer geben den Steuerleuten auch Performance-Feedback. Auf „Luna Rossa" sitzen die Trimmer vorne und niedriger als die direkt hinter ihnen positionierten Steuerleute.

Steuerleute

Alle Teams operieren mit zwei Steuermännern. Diese haben auch Optionen, bei der Foil-Justage oder beim Trimmen zu helfen. Die Aufteilung ist intern geregelt. Gefahren wird das Boot in der Regel vom Steuermann in Luv. Die beiden Steuermänner verantworten auch Taktik und Strategie. Die Steuerverantwortlichkeit kann je nach Bedarf blitzschnell wechseln. Auch die Steuermann-Positionen können von Team zu Team andere sein.

Power Group

Die Radfahrer bilden eine Vierergruppe zur Krafterzeugung. Sie haben die herkömmlichen Grinder ersetzt, weil Beine mehr Kraft erzeugen können als Arme. Auf jeder Seite des AC75-Foilers arbeiten zwei Biker. Vielfach sind olympisch erfolgreiche Kraft- / Ausdauersportler im Einsatz. Während die Foils per Akkus betrieben sind, wird die von den Radfahrern erzeugte Kraft ins hydraulische System übersetzt, das die Segel bewegt.

FOTOS: RICARDO PINTO; AMERICA'S CUP (3, L.), IVO ROVIRA; AMERICA'S CUP (4, L. M.), IAN ROMAN; AMERICA'S CUP (R.)

Die Flotte der knuffigen Boote vor der Schleswiger Stadtkulisse mit Dom und Yachthafen

Des kleinen Mannes Yacht

Catboote sind simpel zu segeln, leicht zu transportieren und haben reichlich Platz. Für ihre Eigner sind sie daher die idealen Segelboote. Wir haben ihr Treffen an der Schlei besucht

FOTO: YACHT; CHRISTIAN IRRGANG

Schuld ist eigentlich die YACHT, genauer gesagt ihr damaliger Herausgeber, der Journalist und Filmemacher Horst Stern.

Im Jahr 1969 berichtete das Magazin erstmals von dessen Plan, einen einfach zu bedienenden Kleinkreuzer auf den deutschen Markt zu bringen. Das Boot sollte als Kielschwerter auch für flache Gewässer geeignet sein und genügend Platz und Komfort für eine kleine Besatzung bieten.

Gerhard Gilgenast bekam den Auftrag, den Riss zu zeichnen. Der Designer hatte eine Zeit lang an der amerikanischen Ostküste gearbeitet und war deshalb mit den dort verbreiteten Catbooten vertraut.

In Deutschland war dieser Typ damals weitgehend unbekannt, aber mit dem einfachen Rigg entsprach er ziemlich genau den Vorstellungen von Horst Stern. Eine Schot, ein Segel, so lautete die Regel, und so lautet sie bis heute.

In der Saison 1970 wurden die ersten Boote aufs Wasser gesetzt, und so begann die Geschichte der „Seezunge“.

Zwei Größen wurden entworfen, mit Rümpflängen von 5,40 und 7,10 Meter und Breiten von 2,50 und 3,15 Meter.

Auf der Suche nach einem Namen fiel den Konstrukteuren die Ähnlichkeit des Grundrisses mit einem Plattfisch auf, und so kamen sie auf „Seezunge“. Tatsächlich recht naheliegend bei einem Längen-Breitenverhältnis von annähernd 2:1.

„Kurz und gut“ wäre auch passend gewesen. Einen Entwurf dieses Namens hatte es tatsächlich einmal gegeben, Anfang des Jahrhunderts. Niemand weiß jedoch, ob der jemals realisiert wurde.

Nichts zu tun haben die Catboote übrigens mit Katamaranen, die gelegentlich auch als Cats bezeichnet werden.

Erste Boote mit Cat-Rigg gab es in Deutschland bereits in den 80er-Jahren des 19. Jahrhunderts und sie waren wohl damals schon recht beliebt. Nur eben nicht sehr verbreitet. Daran hat sich bis heute nicht allzu viel geändert. Kaum mehr als 100 Boote dieses Typs segeln in Deutschland.

Und so ist es eine eingeschworene Clique von Liebhabern, die sich an einem Wochenende im August in Fahrdorf an der Schlei trifft. zwölf Boote dümpeln ➢

vor der Kulisse des Schleswiger Doms am Steg. Jedes ein kleines Schmuckstück, liebevoll gepflegt, wenn nicht sogar vom Eigner selbst gebaut.

So etwa die „Mósí“, ein Great Southbay Cat, aus feinsten Hölzern gebaut vom Eigner Jannik Lukat, einem jungen Bootsbaumeister aus Glückstadt. Ein offenes Boot, das hier auch deshalb auffällt, weil es länger und schmaler ist als die anderen typischen Catboote, die sich in seinem Hochglanzlack spiegeln.

Eine Kollektion von Superlativen ist hier versammelt. Der Teilnehmer mit der weitesten Anreise kommt aus Holland, heißt Theo Nieuwenhuizen und hat seine „Pleione“ 700 Kilometer aus Burgh in Zeeland hierhergetrailert.

Der älteste Teilnehmer, Gerhard Reck, ist 89 Jahre alt, kommt mit „Mariecula“ aus Berlin und sitzt heute mit seinem Sohn Kai-Christian in einem Boot.

Das kleinste Boot ist ein Cornish Cormorant, die „Sputnik“, offen und nur 3,73 Meter lang. Und selbstverständlich gibt es auch ein ältestes Boot. Sage und schreibe 102 Jahre ist der (sic!) „Krümel“ alt, gebaut 1922 bei Abeking & Rasmussen in Lemwerder. Muss erwähnt werden, dass dem Oldtimer sein Alter nicht anzusehen ist?

Ein baugleicher Vorläufer mit der Baunummer 401 wurde 1915 getestet – und auch das in der YACHT. Unter der Überschrift „Des kleinen Mannes Yacht im nationalen Geschmack der Völker“ wurden damals fünf Boote vorgestellt, und die 401 konnte trotz ihrer sehr kompakten Abmessungen durchaus gefallen.

So wurde lobend herausgestellt, dass die Kajüte bei einer Bootslänge von 4,50 m und einer Breite von 2,00 m „in der Tat zwei jungen Leuten einen nicht unbequemen Aufenthaltsort, insbesondere zum Schlafen und Kochen“ bietet. Sehr beeindruckt zeigten sich die Tester auch von der guten Geschwindigkeit, das hatten sie nicht vermutet.

Baugleich, wie gesagt, „Krümel“ mit der Baunummer 1501. An Bord sitzen Eigner Rasmus Braun und Freund Peter im kleinen Cockpit. Auf dem Kopf tragen sie Wollmützen in Form schwarzer Wikingerhelme mit weißen Hörnern. Ein weißer Rauschebart reicht Rasmus bis über die Brust. Und im Gespräch mit ihm fällt dann irgendwann der Satz, der alles auf den Punkt bringt: „Catbootsegeln ist auch ein Way Of Life“. So muss es wohl sein.

Woher der Name Catboot kommt, kann übrigens keiner so genau erklären. Manche sagen, es sei der kurze, gedrungene Rumpf, der an eine geduckte Katze erinnern würde. Vielleicht auch die schnelle Wendigkeit der kleinen Boote, aber so richtig überzeugend klingt das alles nicht.

Wie dem auch sei, es handelt sich um eine Gattung, die als gemeinsames Merkmal den weit vorn am Bug stehenden, oft

Die Catboote sehen trotz der nahezu identischen Takelung höchst unterschiedlich aus

unverstagten Mast aufweist, an dem ein einzelnes Segel, meistens an einer Steilgaffel, gefahren wird.

An den Küsten Neuenglands wurden sie als Arbeits-und Fischerboote benutzt, geschätzt wegen ihrer großen Breite, die eine hohe Zuladung ermöglichte.

Und nun kommt zum dritten Mal die YACHT ins Spiel. Denn 1992 gab es einen Konstruktions-Wettbewerb, initiiert vom damaligen Chefredakteur Harald Schwarzlose. Dem war ein Brief vom Hamburger Yachthafen in Wedel auf den Schreibtisch geflattert. Darin stand, dass alle Wedeler Mitglieder das Recht hätten, „für ihren Vereinsbeitrag einen Wasserliegeplatz für ein Segelboot bis acht Quadratmeter Schiffsfläche unentgeltlich zu nutzen“.

Ein Platz am Steg zum Nulltarif, das war schon damals so etwas wie ein Lottogewinn. 20 Konstrukteure im In-und Ausland nahmen im Auftrag der Redaktion die Herausforderung an, so einen Winzling, der ja noch dazu zwei Kojen unter Deck bieten sollte, zu entwerfen.

Auch Schwarzlose selbst beteiligte sich und reichte einen Entwurf ein. „Pixel“ nannte er das Bötchen. In Rot und Weiß lackiert sah es ganz genau so aus, wie es heute, über 30 Jahre später, hier am Steg liegt. Und auf dem steht Harald Schwarzlose, 86 Jahre alt inzwischen, und man sieht ➢

Woher der Name Catboot kommt, kann keiner so genau erklären. Manche sagen, es sei der kurze, gedrungene Rumpf, der an eine Katze erinnert

Das Catboot „Clambake“ des Hamburgers Timm Lange ist auf der Elbe zu Hause. Der Bootsname bedeutet in Neuengland übersetzt Strandpicknick

Günther Hallitschke und Harald Schwarzlose, einst Chefredakteur der YACHT, auf „Pixel“

Jannik Lukat beim Auftakeln seiner naturlackierten „Mósi“. Der Bootsbaumeister aus Glückstadt hat das Grat Southby Catboot selber gebaut

FOTOS: YACHT; CHRISTIAN IRRGANG

Frank Telwest beim Segelbergen auf seiner „Fortuna“. Das typische Gaffelsegel wird mit Reihleine und Rollen am Mast gefahren, der steht an Deck und ist unkompliziert klappbar

»Gemeinsames Merkmal der Catboote ist ein weit vorne am Bug stehender, meist unverstagter Mast, an dem ein einzelnes Segel gefahren wird

Kurz und gut

Catboote entstanden Mitte des 19. Jahrhunderts an der US-amerikanischen Ostküste. Sie wurden dort als einfach zu bedienende Arbeitsfahrzeuge in der Kleinfischerei, aufgrund ihrer verhältnismäßig großen Zuladung aber auch als Transportfahrzeuge an den Küsten Neuenglands eingesetzt. Bald schon entdeckten Sportsegler dieser Regionen den simpel zu segelnden Bootstyp zu schätzen, der auch von kleinen Bootsbauereien angefertigt werden konnte und in dem Ruf stand, äußerst seetüchtig zu sein. Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte das Catboot als Arbeitsfahrzeug seine Bedeutung verloren. Als Freizeitboot aber war es weiterhin beliebt. Nachdem 1962 das erste Exemplar aus GfK entstand, erlebte das Catboot in den USA einen regelrechten Boom, der auch wieder zu vermehrten Bauten aus Holz führte. Eine Spurensuche in Deutschland führt zu ersten Berichten über Catboote im Jahr 1880. Damals war der Typ bereits auf allen Berliner Gewässern als Boot zum Wasserwandern bekannt. Nach dem Ersten Weltkrieg beschäftigten sich nahezu alle namhaften Werften und Konstrukteure mit dem Bootstyp und seit 1969 entstand die von der YACHT initiierte und von Georg Gilgenast konstruierte Seezunge.

Auch auf der renommierten Werft von Henry Rasmussen sind mehrere Catboote entstanden

An Bord der kleinen Catboote kommt das Gefühl auf, auf einem viel größeren Fahrzeug zu sitzen. Gemein ist ihnen auch das simple Rigg

In der kleinen Kajüte von „Mariecula“ ist es aufgrund des edlen Holz-Ausbaus und des klassischen Interieurs äußerst gemütlich

ihm an, wie sehr er sich freut, als er „seinem“ Bötchen noch einmal aufs Deck steigt, um mit Günther Hallitschke, dem neuen Eigner, zu fachsimpeln.

Nach einer kurzen Steuermannsbesprechung werden um 10.00 Uhr die Festmacher losgeworfen und alle Boote gehen auf die Reise. Draußen auf der Schlei weht inzwischen ein mäßiger Südwind, genug, um die kleine Flotte voranzutreiben.

Ein paar Ups and Downs vor der prächtigen Kulisse des Schleswiger Doms, dann zeigt das Führungsboot, die „Pleione“ von Theo, die rote Flagge. Was das bedeutet, hatte er vorhin erklärt. Admiralssegeln, eine alte niederländische Tradition.

Alle Boote reihen sich in Kiellinie hintereinander, was bei dem halben Wind problemlos klappt. Wenn dann die weiße Flagge hochgeht, fahren alle eine Drehung um 90 Grad nach Steuerbord, was bei diesem Wind einen Aufschießer bedeutet.

Danach ist die Ordnung dahin, aber das macht überhaupt nichts. Früher oder später sind sie alle fest am Anleger vor der Jugendherberge in Borgwedel, wo schon die Würstchen auf dem Grill dampfen.

Peter Plate ist hochzufrieden. Er hat das hier alles organisiert und auf die Beine gestellt. Das erste Treffen dieser Art in Deutschland.

Die größte Freude, wie das immer so ist bei Seglern, macht ihm das Wetter. Noch gestern war der Himmel grau, der Südwestwind so stark, dass an der geplanten Ausfahrt nur einige mutige Catbootsegler teilnahmen. Doch heute ist alles so, wie es sein soll.

So schön und warm ist es, dass Henning Schild und Tochter Ida zur Abkühlung erst mal ins Wasser springen. Sie kommen aus Nordfriesland, segeln ihre „Fjordsang“ meistens im Wattenmeer.

Auch dieses Boot ist auffällig anders als die anderen. Es ist ein Norwalk Island Sharpie, entworfen von Bruce Kirby, dem wir unter anderem die Laser-Jolle zu verdanken haben.

Mit dem Sharpie-Entwurf beteiligte auch er sich am YACHT-Wettbewerb von 1992. Wichtigstes Merkmal der Sharpies ist der schmalere, scharfe (engl. sharp) Rumpf, in Knickspantbauweise aus Sperrholz hergestellt. Außerdem sind sie hochgetakelt, jedenfalls die von Kirby.

Auf dem Rückweg weht der Wind merklich frischer. Vor allem fegen nun kräftige Böen übers Wasser. Frank Telwest sitzt am Ruder seiner „Fortuna“ und wechselt lieber von Lee nach Luv, denn an der Pinne zu ziehen ist einfacher, als sie zu drücken.

Auch die „Clambake“ dreht in den Drückern ein paarmal deutlich mit der Nase in den Wind. Von Sonnenschuss zu sprechen, wäre übertrieben, aber was Eigner Timm Lange da machen muss, um sein Boot auf Kurs zu halten, sieht schon ein bisschen nach Arbeit aus.

Clambake, das hatte Lange vorhin erklärt, ist der in Neuengland gebräuchliche Ausdruck für ein Strandpicknick mit Clams, also Seafood, Muscheln und Krebsen. Er hat eine Weile dort drüben gelebt.

Jetzt wohnt er in Hamburg und segelt meistens auf der Elbe. Da muss er hin und wieder schon mal einen Motor zu Hilfe nehmen. Manche Catboote fahren einen Einbaudiesel, einige haben einen Außenborder am Heck, aber Lange hat seinen Außenborder in einem Schacht hinten im Cockpit versteckt. Deckel drauf, man sieht ihn gar nicht. Zum Gasgeben benutzt er einen Gasgriff vom Motorrad, den er provisorisch auf einen Besenstiel montiert hat. Vor vielen Jahren schon. Nichts ist ja bekanntlich dauerhafter als ein Provisorium.

Kurz vor dem gemeinsamen Abendessen taucht noch ein Gaffelsegel in der Hafeneinfahrt auf. Die „Regula“, eine Ketsch, Typ Thales 22, mit ihren zwei Masten der Exot der Flotte.

Wolfgang Friedhelm hat es nicht rechtzeitig zum Beginn des Treffens geschafft, er war noch auf Urlaubstörn in Dänemark. Gestern früh ist er in Marstal aufgebrochen und trotz der widrigen Umstände – starker Südwest – bis Schleimünde und heute dann hierhergesegelt.

Morgen ist ja auch noch ein Tag. Und dabei sein ist schließlich alles.

Christian Irrgang

FOTOS: YACHT; CHRISTIAN IRRGANG

Die Antarktis. Anfang der Achtziger zog es Rolf Bjelke und Deborah Shapiro dorthin. Ihre Reisen waren Inspiration für viele andere Segler

Bis an die Enden der Welt

Thies Matzen und Kicki Ericson haben ein besonderes Faible für die hohen Breiten. Auslöser waren die Polartörns von Rolf Bjelke auf „Northern Light“. Eine Hommage

Es ist schwer zu sagen, wann genau die Antarktis für uns als Segelziel „mental“ zugänglich wurde. Vielleicht durch die Reisen des Briten Bill Tilman auf „Mischief“ und des Franzosen Jérôme Poncet auf dessen „Damiens“. Beide waren Ende der Sechziger- und Anfang der Siebziger-Jahre Segelpioniere in der Antarktis. Desgleichen David Lewis mit seinem Einhandtörn auf „Icebird“ und Gerry Clark mit seiner verrückten Antarktis-Umrundung auf „Totorore“ – auch wenn wir uns ein knappes halbes Jahrhundert später kaum noch an ihre Namen und Reisen erinnern.

Es waren heikle, risikoreiche Vorstöße in eine lebensfeindliche Eiswelt. Hinein in eine Abgeschiedenheit, deren Ausgang man nicht kannte. Ohne Sicherheitsnetz, ohne Wettervorhersagen, meist auch ohne Radiokontakt. Und ohne GPS. Im letzten Jahrhundert wurden sie zudem in einem medialen schwarzen Loch gesegelt. Drang überhaupt etwas aus diesem heraus, dann nur zeitverzögert und ganz altmodisch in Form eines Buchs. Dieses wiederum hatte, wie es sich gehörte, viele Worte, aber wenige Fotografien.

Die raren Berichte all der einsamen Abenteurer änderten wenig daran, dass es einem damals nicht in den Sinn kam, als Paar in die Antarktis zu segeln. Das änderte sich, als Anfang der Achtziger-Jahre Rolf Bjelke und Deborah Shapiro – er Schwede, sie Amerikanerin– am polaren Horizont erschienen. Im englischen, doch auch im deutschen Sprachraum war es ihr 1986 erschienenes Buch über ihre Reise von der Arktis in die Antarktis auf ihrer 40-Fuß-Stahlketsch „Northern Light“, das dem Segeln in den hohen Breiten das Eis brach. Denn: Dieses Buch war anders; es hatte nicht nur Text, sondern einen ebenbürtigen Anteil an Fotos. Auf diesen war fast immer die eindrucksvolle und rot hervorstechende „Northern Light“ im Fokus.

Diese Bilder riefen in uns etwas wach, das unterhalb einer Vernunftebene lag. Sie zogen uns in sich hinein und damit in eine menschenleere Wildnis, die in uns selbst noch wie gefroren lag. Seither, über mehr als 30 Jahre hinweg, setzten Rolfs und Deborahs zahlreiche Reisen in polare Regionen den Standard für jeden, der es ihnen gleichtun wollte.

Die Nachricht von Rolfs Tod lässt mich an meine stille Befangenheit zurückdenken, als ich ihn und Deborah 1986 – kurz nach dem Erscheinen ihres Buchs – zum ersten Mal traf. Ich lebte auf „Wanderer III“ und arbeitete als Holzbootsbauer im norwegischen Risør. Eines der ersten Risør Trebåtfestivals hatte ihnen einen Grund geliefert, die Vorbereitungen für ihr nächstes Vorhaben – eine Überwinterung in der Antarktis – zu unterbrechen. Sie waren von Fiskebäckskil an der schwedischen Westküste hinübergekommen.

Was sich mir damals einprägte, war die Sorgfalt, mit der sie ihr Schlauchboot wuschen, falteten und verstauten. In einer so ruhigen, methodischen, fast akribischen Weise, selbst für nur knapp 60 Seemeilen übers Skagerrak im Sommer. Mir wurde klar: Wenn das der Ansatz war, eine Reise in die Antarktis anzugehen, hatte ich eine ganze Menge zu lernen.

Drei Jahre später setzte sich mein Unterricht an der US-amerikanischen Ost- ➢

FOTO: THIES MATZEN

küste fort. Und zwar im Dezemberfrost auf dem Intracoastal Waterway in North Carolina. Völlig überraschend hatten „Wanderer“ und „Northern Light“ sich im Wartemodus vor einer Hebebrücke bei Norfolk, Virginia, getroffen. Von dort ab folgten wir einer gemeinsamen Route südwärts, in einem für mich magischen Rhythmus.

Für fünf unvergessliche Tage startete ich – da auf dem langsameren Boot – jeweils vor ihnen früh in den Morgen. Irgendwann im Lauf des Tages überholten sie mich, wählten einen Platz für die Nacht, an dem ich neben ihnen ankerte und zu ihnen hinüberruderte. Das Abendessen simmerte da meist schon. Jeder einzelne dieser Abende füllte mich mit den Details antarktischen Segelns.

Ihre Erfahrungen im Eis, die Vor- und Nachteile spezifischer Bootsdetails und Riggs, Sturmtaktiken im Südmeer für Yachten mit langem Lateralplan, dazu Fotografie, Schreiben, Schokolade, Wein: All das und mehr kam auf den Tisch.

Das ging so, bis sich unsere Kurse trennten. Sie steuerten gen Antarktis, um dort zu überwintern. Ich segelte in die Karibik, um dort Kicki zu treffen. Nicht, dass ich es damals schon wusste, aber während dieser fünf Tage waren Rolf und Deborah zu Paten meines zukünftigen Segelns geworden.

Ich mochte ihre „Northern Light“ auf Anhieb, sowohl ihr Aussehen als auch ihre durchdachte, funktionale Stärke. Ihre Rumpfform ist identisch mit Moitessiers „Joshua“, aber es ist ihr kraftvolles Rigg, das sie zu nichts anderem als einer ästhetisch

»Ihre Liebe zu den Wildnissen dieser Welt stand stets im Mittelpunkt ihrer Art zu Segeln«

THIES MATZEN

gelungenen Segelmaschine macht. Darüber hinaus war sie das Zuhause der beiden, nahezu bis zur Perfektion optimiert, um lange Perioden genau dort zu verbringen, wo die Natur wahrhaftig unwirtlich wird. Die Liebe zu den Wildnissen der Welt war so groß wie die zum Segeln. Nur ganz wenige unter uns schaffen es, diese Liebe auch zu leben und ein Leben lang zu einem Strang zu flechten, an dem man zu zweit in dieselbe Richtung zieht.

Sie teilten Eigenschaften wie ihren Blick auf Details, die Weitsicht beim Planen, ihre organisatorischen Fähigkeiten. Aber was hervorsticht, ist etwas anderes: die Art und Weise, wie sie die Herausforderungen auf und neben dem Meer angingen. Es ist die bewusste Parität und absolute Ebenbürtigkeit in allem, was sie taten, die so außergewöhnlich war – beim Navigieren, der Decksarbeit, dem Bootserhalt, dem Fotografieren, Filmen, Schreiben und – ihrer Zeit voraus – beim Präsentieren der ersten Multimedia-Shows.

Ihr Segeln brachte ihnen 1984 die Blue Water Medal ein, ihr Filmen einen Festivalpreis in Cannes, ihre Multimedia-Präsentationen weltweit die Bewunderung unzähliger Segler.

17 Jahre nach den Abendlektionen auf dem Waterway war meine Lehrzeit beendet. Tief im Süden der Südhalbkugel beobachtete ich in einem Moment einen Royal Albatros und erkenne im nächsten Moment in der Distanz neben „Wanderer“ eine rote Ketsch. Ich konnte es kaum glauben, es war eindeutig „Northern Light“.

Kicki und ich waren seit Langem seglerisch im Kalten zu Hause. Doch bei den neuseeländischen subantarktischen Auckland-Inseln als einzige andere Yacht auf Rolf und Deborah zu stoßen, war besonders. Hinsichtlich der Ausrüstung beider Boote schien „Wanderer“ für diese Regionen zwar weniger geeignet, aber solch ein Zweifel bestand für niemanden von uns vieren.

Jahrzehntelanges Segeln hatte uns gelehrt, wie wichtig es ist, besonders an Orten wie diesen einander Raum zu geben, um genau das empfinden zu können, weshalb man gekommen war: um sich in einer Urwelt natürlicher Geräusche und dominierenden Winds wiederzufinden, um zu spüren, wo man ist. Und ja, auch, um zusammenzukommen, Abendessen zu teilen oder Deborahs Geburtstagskuchen für Kicki zu genießen. Für uns war beides ganz natürlich. Denn das Soziale und das Ferne hatte sich bei jedem auf genau derselben Wellenlänge eingependelt.

Als wir im letzten Jahr Rolf und Deborah in Schweden besuchten, war „Northern Light“ längst verkauft und Rolf 86 Jahre alt. Sein Körper wollte nicht länger so wie er, aber sein Verstand war scharf wie das frisch gefrorene Eis der ersten Tage ihrer antarktischen Überwinterung in Hovgaard

Die beiden Paare im Salon der „Wanderer III“. Mitten im Nirgendwo waren sie nach Jahren erstmals wieder aufeinandergetroffen

Im Gegensatz zur aus Holz gebauten, nur 30 Fuß großen „Wanderer III“ von Matzen und Ericson ist die „Northern Light“ das robusterer Schiff

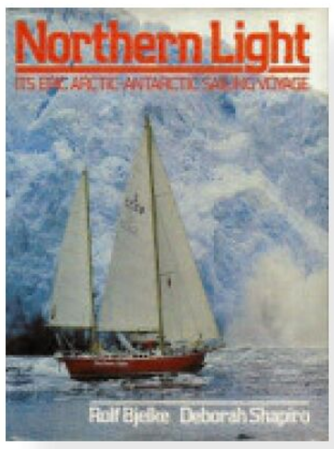
Rolf Bjelke und Deborah Shapiro an Bord ihrer 40-Fuß-Stahlketsch

Bay. Seine Bestimmtheit, Entschlossenheit und Klarheit waren unvermindert. Sie hatten sein Leben geleitet, genauso wie in anderer Weise der Zauber des sich nie setzenden Lichts einer Polarsommernacht.

Es war 2007 in Hovgaard Bay, wo wir uns zum letzten Mal gesehen hatten, als die beiden auf ihrem finalem Segelprojekt, eine Weltumseglung im Südmeer mit Stopps auf den subantarktischen Inseln, noch einmal für einige Sommermonate zu ihrem Lieblingsort zurückgefunden hatten.

Unter ihren außergewöhnlichen Fotos aus der Zeit ihrer Überwinterung dort choreografierten sie eines, das besser als jedes andere die Essenz ihres Segelns ausdrückt: Es zeigt „Northern Light", gegriffen und gehalten vom weißesten Schnee, sämtliche Segel gesetzt, der Spinnaker windgefüllt, inmitten eines lichttrunkenen Bühnenbilds einer friedlichen antarktischen Landschaft. Über Jahre hing es als Poster bei maritimen Schiffsausrüstern, Segelmachern und Riggern überall in der Welt.

Hatte man diese Fotografie einmal gesehen, drang sie in einen und verließ einen nicht mehr. Auch mich nicht. Die beiden hatten die ultimative Balance gefunden zwischen planen und spielen. Rolf starb im Alter von 87 Jahren am Tag der Sommersonnenwende – dem Tag, an dem die Sonne an den Enden unserer Welt in vollster Entfaltung leuchtet. Danke, Rolf, und danke, Deborah, dass ihr mich auf meinen Pfad geleitet habt. *Thies Matzen*



Eine epische Reise
Rolf Bjelke und Deborah Shapiro haben ihre damalige Reise in die Polarregionen dokumentiert. Das Buch ist gebraucht für rund 25 Euro erhältlich.

FOTOS: THIES MATZEN

Der Manöverschluck gehört für viele Segler zum Ritual nach dem Einlaufen

Besanschot an!

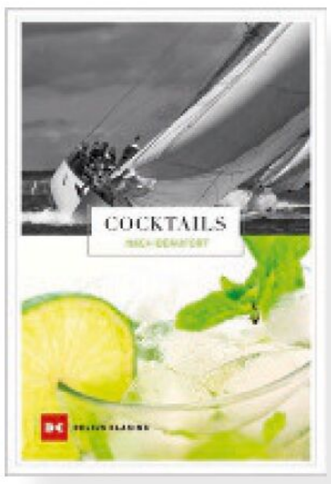
Ob der Segeltag schön war oder endlich vorbei – am Ende hat manch einer das Bedürfnis, mit der Crew anzustoßen. Die beliebtesten Drinks und was sie zum Bordgetränk macht

Splice the mainsheet! Wenn auf den alten Rahseglern der letzte Handgriff eines Manövers getan war, erscholl dieses abschließende Kommando zum Rum-Empfang. Mit Entdeckung der Segelei als Freizeitvergnügen wurde diese Tradition gern übernommen, und seither gehört es für viele zum geregelten Bordleben, nach dem Aufklaren gemeinsam anzustoßen.

Auch Rum hat immer noch seine Liebhaber, der Reigen populärer Bordgetränke ist heute jedoch um einiges vielfältiger und umfasst auch solche ohne Alkohol. Ein hochprozentiger Manöverschluck ist mittlerweile eher verpönt, das erwähnte Kommando, übersetzt bedeutet es „Besanschot an!“, daher nur noch Geschichte.

Zeitlos ist jedoch das Bedürfnis, nicht nur die gut zusammenarbeitende Crew, sondern auch eine fröhliche Bordgemeinschaft zu sein. Und das kann unter anderem im gemeinsam genossenen Drink Ausdruck finden.

Ganze Bücher sind über dieses Ritual veröffentlicht worden, Charterunternehmen geben Empfehlungen auf ihren Internetseiten, Einkaufslisten inbegriffen.



Cocktails nach Beaufort

Von flau bis stürmisch: In dieser Sammlung von klassischen bis zu exotischen Sundownern und Bordgetränken ist alles dabei. Delius Klasing, 19,90 Euro

Sogar ganz eigene Wortschöpfungen hat das zeremonielle Bordgetränk schon hervorgebracht, vom An- und Ableger über das Ankerpils bis hin zum Five O’Clock Tea, mit dem nicht das in Großbritannien übliche Heißgetränk, sondern der nach Long Island benannte Eistee gemeint ist.

Manche Segler erinnern sich noch an die einst populäre Sherrytime, und es soll Yachten geben, auf denen der Abend so lang wird, dass mit einem Tequila Sunrise endet, was mit dem Sundowner anfing.

Nicht selten wurden an Bord von Segelyachten Vorlieben entwickelt, die sich von denen an Land erheblich unterscheiden, Lieblingsgetränke, für deren Genuss außerhalb der heimischen Komfortzone manchmal beachtlicher Aufwand betrieben wird. Wir haben einige der beliebtesten zusammengestellt.

Rum ist an Bord seit Jahrhunderten unverzichtbar. Einst sollte er die Besatzungen auf langen Fahrten bei Laune halten

Aus der Karibik in die Welt

Rum galt einst als Ersatz für Bier und Wein und ist aus der Seefahrt heute nicht mehr wegzudenken

Die Geschichte des Rums beginnt mit den schlechten Lebensbedingungen an Bord in früheren Jahrhunderten. Um die Besatzung bei Laune zu halten, gab der Kapitän seiner Crew Rationen von Bier oder Wein. Ein Problem trat auf, als die Schiffe immer längere Strecken zurücklegten: Die Getränke überstanden die lange Fahrt – zum Beispiel über den Atlantik in die Neue Welt – nur selten. Der Wein wurde zu Essig und das Bier verdarb. Doch die Lösung dieses Problems fand man schließlich in der Karibik – der Geburtsstätte des Rums. Im 17. Jahrhundert bauten Farmer dort Zucker auf ihren Plantagen an, im fernen Europa ein wertvolles Gut. Bei der Weiterverarbeitung blieb Melasse übrig, die sich gut vergären und brennen ließ. Daraus entstand genau das, was die Kommandeure auf langen Reisen brauchten: ein Getränk, das haltbar und betäubend ist. Künftig ersetzte Rum das Bier oder den Wein an Bord. Täglich erhielten die Seeleute eine Ration des Karibikschnapses. Zunächst war es ein Pint, also etwa ein halber Liter. Doch das konnte nicht lange gut gehen. Also wurde der Rum mit Wasser gestreckt und mit Zitrone versehen – fertig war der Grog. Zugleich waren die Früchte in dem Drink ein hilfreiches Mittel gegen Skorbut. So ist der Rum im Laufe der Jahrzehnte unverzichtbar geworden. Deshalb lagerte die Royal Navy ständig welchen ein. Gleichzeitig lag bei den Destillen stets ein Kriegsschiff vor Anker, damit der Nachschub gesichert war. Eine Win-Win-Situation: Die Brenner waren so vor Piratenangriffen geschützt und die Navy hatte zufriedene Crews. Diese Verbundenheit hält bis heute an: Noch immer sponsert die auf Barbados ansässige Mount-Gay-Destillerie regelmäßig Segelregatten. Eine ihrer berühmten roten Caps erhält nur, wer eine Mount-Gay-Wettfahrt beendet hat. In der Royal Navy gibt es übrigens seit 1970 keine Rumzuteilungen mehr – man entschied, dass sie nicht zu den Atomsprengköpfen an Bord passten.

Mojito

1	Stk	Bio-Limette
2	TL	Rohrzucker
3	Stl	Minze
5	cl	weißer Rum
5	Stk	Eiswürfel

Limettenstücke mit dem Zucker in ein Glas geben. Die Minze waschen und trocken tupfen. Einige Blättchen zum Garnieren beiseitelegen. Der Rest wird leicht zerdrückt und hinzugegeben. Mit einem Stößel die Limettenstücke und den Zucker zerstoßen. Den weißen Rum mit Eiswürfeln hinzufügen und alles verrühren. Mit Sprudelwasser auffüllen und mit Minze garnieren.

Hurricane

5	cl	weißer Rum
5	cl	brauner Rum
5	cl	Passionsfruchtsaft
3	cl	Orangensaft
2	cl	Limettensaft
1	TL	Zuckersirup
1	TL	Grenadine
1	Stk	Orangenscheibe
1	Stk	Cocktailkirsche

Die beiden Rumsorten, Fruchtsaft, Zuckersirup und Grenadine in einen Shaker geben und circa 20 Sekunden kräftig schütteln. Den Mix anschließend in ein Longdrinkglas füllen. Vor dem Servieren wird das Glas mit einer Orangenscheibe und der Cocktailkirsche garniert.

FOTOS: YACHT/B. SCHEUER (L. O.), DELIUS KLASING VERLAG (L. U.), YACHT/N. KRAUSS (R. O.), REZEPT & FOTO FOODKISS (2, R. U.)

Auf See gereift

Zweimal kreuzt der norwegische Linie-Aquavit den Äquator – zugunsten des Geschmacks

Oft sind es Zufälle, die in der Geschichte Neues hervorgebracht haben. Auch der Ursprung dieser hochprozentigen Spirituose geht vermutlich auf einen solchen Zufall zurück. Den Erzählungen zufolge soll im Jahr 1807 der Schoner „Trondhjems Prove“ von einer Weltreise nach Norwegen heimgekehrt sein. Das Schiff war unterwegs, um getrockneten Kabeljau nach Südamerika zu transportieren. Mit an Bord waren auch Aquavit-Fässer. Etwa seit dem 16. Jahrhundert soll es den mit nordischen Kräutern gewürzten Branntwein in Norwegen geben. Zurück im Heimathafen entdeckte man, dass einige Fässer die Reise ungeöffnet überstanden hatten. Beim Probieren stellte man fest, dass der Aquavit nach der Überfahrt deutlich milder und sanfter schmeckte als davor. Also wiederholte man das Verfahren: Immer wieder lagerte man den Schnaps unter Deck. Schließlich wurde die sogenannte Reifereise zur Regel gemacht, da man den verbesserten Geschmack auf die ständige Bewegung, die Seeluft und die Temperaturschwankungen während der Überfahrt zurückführte. Heute heißt es vom Hersteller, dass die hölzernen Sherryfässer sich während der Seereise ausdehnen und zusammenziehen. Das ermögliche es dem Schnaps, die reichen würzigen Essenzen aufzunehmen, die sein komplexes Geschmacksprofil definieren. Und noch heute reist Linie-Aquavit für den besonderen Geschmack in blauen Containern gelagert über die Weltmeere und kreuzt dabei mindestens zweimal den Äquator. Diese Tradition ist sogar staatlich garantiert und auf den Flaschen nachvollziehbar. Auf jedem Rücketikett sind das Reisedatum und der Name des Schiffes vermerkt, auf dem die Reifereise absolviert worden ist. Und während die traditionelle Spirituose in Deutschland eiskalt getrunken wird, genießt man sie in Norwegen bei Zimmertemperatur, denn so sollen die vielfältigen Aromen – unter anderem von Dill und Kümmel – besser zur Geltung kommen.

In Norwegen trinkt man den Schnaps bei Zimmertemperatur

Ein Schluck dänische Kultur

Auf vielen Yachten gehört der Magenbitter Gammel Dansk zur medizinischen Grundausstattung

Fast dreißig Gewürze stecken in dem dänischen Verdauungsschnaps Gammel Dansk. Die Liste reicht von Anis und Ingwer über Muskatnuss bis hin zur Vogelbeere. Sie sorgen für den bitteren und kräuterartigen Geschmack. Nicht selten ist er die Geheimwaffe der Bordbar, wenn der Crew die Kost des Smutjes schwer auf dem Magen liegt. Doch auch als Aperitif ist er vor allem bei Dänen ein beliebter Likör. Er gilt als Symbol für dänische Tradition und Kultur und wird entweder pur oder mit Eis und Zitrone getrunken. Zusätzlich wirbt das Flaschenetikett damit, dass er schon morgens seine anregende Wirkung entfaltet. Wie sinnvoll das vor dem Segeln ist, muss jeder selbst entscheiden.

Stark und süß

Der vergleichsweise hohe Alkoholgehalt des Portweins hat gleich mehrere Vorteile

Portwein ist eine besondere Form des Weins aus dem portugiesischen Douro-Tal. Doch maßgeblich zur Entdeckung des Süßweins beigetragen haben die britischen Seefahrer, denn sie verschifften zu Beginn des 18. Jahrhunderts große Mengen Wein aus Portugal gen Norden. Dabei bemerkten sie, dass die Weine den Transport per Segelschiff besser überstanden und danach besser schmeckten, wenn man während der Gärung zusätzlich Alkohol zugab. Heraus kam ein süßer, fruchtiger Wein mit intensivem Aroma. Die konservierende Wirkung ist der Grund dafür, dass Portweine oft ein hohes Alter haben können.

Gin Tonic

1	**Stk**	**Zitronenscheibe**
4	**cl**	**Gin**
3-4	**Stk**	**Eiswürfel**
12	**cl**	**Tonic Water**

Mithilfe der Zitronenscheibe wird der Rand eines Glases befeuchtet. Anschließend werden die Kräuter fein gehackt und auf einen Teller gegeben. Dieser sollte rund 10 cm größer sein als das Glas. Den angefeuchteten Glasrand in den gehackten Kräutern drehen, sodass diese haften bleiben. Bis zur weiteren Verwendung wird das Glas kühl gestellt. Danach den Gin mit den Eiswürfeln einfüllen und langsam das Tonic Water angießen.

Seven Seas

4-5	**Stk**	**Eiswürfel**
2	**cl**	**Gin**
4	**cl**	**Pisang Ambon**
1	**Spr**	**Crème de Banane**
20	**cl**	**Tonic Water**
1	**Stk**	**Cocktailkirsche**

Eiswürfel in ein Longdrinkglas geben. Den Gin und die beiden Liköre dazugeben. Bei Pisang Ambon handelt es sich um grünen Bananenlikör, der ursprünglich aus Indonesien stammt. Crème de Banane ist auch ein cremiger Fruchtlikör. Anschließend das Tonic Water angießen. Alles mit einem Stirrer (oder einem langen Löffel) verrühren. Mit Cocktailkirsche und Strohhalm servieren.

Das Tonicwasser spielt die Musik

Gin erfreut sich stetig wachsender Popularität und gehört mit Tonic gemixt zu den Longdrink-Klassikern. Einst war der Wacholderschnaps vor allem bei Seeleuten beliebt, die in fernöstlichen Gefilden unterwegs waren

Die Verbreitung des Gins nahm ihren Anfang in den Niederlanden. Populär gemacht haben ihn ab dem 17. Jahrhundert jedoch die Engländer. Besonders beliebt war die Spirituose zunächst in den unteren Schichten. Aus Getreide gebrannt und nicht besteuert, war sie verhältnismäßig günstig, und schon nach wenigen Schlucken begann sich ihre Wirkung zu entfalten. Seinen charakteristischen Geschmack erhält der Schnaps durch Aromen wie Koriander oder Wacholderbeeren. Speziell den Beeren wurde eine heilende Wirkung gegen Sodbrennen nachgesagt. Das war vor allem für britische Seeleute nützlich, die in den fernöstlichen Kolonien oft scharfes Essen zu sich nahmen. Gemischt mit Tonic hatte das Getränk einen weiteren Vorteil: Das Chinin im Tonic diente als Malaria-Prophylaxe und war in diesen Gebieten sehr willkommen. Leider war reines Tonic sehr bitter und kaum trinkbar. Daher wurde eine Lösung gefunden: Neben Gin kam auch eine Zitrone ins Getränk. Sie half gegen Skorbut – und so entstand der perfekte Tropendrink für britische Ostindienfahrer. Heute gehört der Gin Tonic zu den Cocktail-Klassikern, weshalb Gin in keiner guten Bordbar fehlen darf. Und auch wenn Tonic, die Zitrone oder das Eis an Land geblieben sein sollten – kein Problem. Seit einigen Jahren setzt sich ein neuer Trend durch. So wird Gin auch schon mal ohne Tonic getrunken. Schließlich werden moderne Wacholderbrände weniger scharf gebrannt als die klassischen Dry Gins aus London. Auch alkoholfreie Alternativen erfreuen sich zunehmender Popularität. Sie werden größtenteils wie herkömmlicher Gin hergestellt, allerdings ohne den Schritt der Destillation.

Das Angebot an Gin- und Rum-Sorten ist sehr groß

FOTOS: YACHT/A. WORMS (2, L. O., L. U. R.), ANORA (L. U. L.), REZEPT & FOTO FOODKISS (R. O. R.), ANNCA-PIXABAY (R. O. L.), YACHT/M. STRAUCH (R. U.)

Schon früh warb Charles Heidsieck mit der Nähe zum Segeln

Mehr als Champagnersegeln

Es sind nicht nur lautmalerische Wortschöpfungen, die den edlen Schaumwein mit dem Segeln verbinden

Segeln und Champagner haben viele Gemeinsamkeiten. So ruft der Begriff des „Champagnersegelns“ bei Seglern Bilder von blauem Wasser, einer frischen Brise und dem Sprudeln entlang der Wasserlinie während der rauschenden Fahrt hervor. Bei vielen erzeugt das tatsächlich ein berauschendes Gefühl – ähnlich wie der Genuss von Champagner. Doch ob dieser Begriff tatsächlich so herzuleiten ist, bleibt unklar. In keinem Duden, Lexikon oder Wörterbuch findet man ihn. Dennoch passt er perfekt und wird oft von denen verwendet, die die Schönheit des Segelns schätzen. Auch die berühmte Champagnermarke Charles Heidsieck, eine der weltweit ältesten für Schaumweine, pflegt eine besonders enge Beziehung zum Segelsport. Viele berühmte Segelyachten trugen diesen Namen, wie zum Beispiel die „Charles Heidsieck IV“ aus dem Jahr 1984. Der Trimaran war damals der größte der Welt – genauso lang wie breit und ein Pionier in dem Versuch, mit Foils übers Wasser zu fliegen. Allerdings scheiterten die Versuche: Die Yacht war zu schwer zum Fliegen und die Kosten des Projekts sprengten das Budget. Mittlerweile segeln seit einigen Jahren alternative Frachtsegler für Heidsieck über die Weltmeere, zum Beispiel der 24 Meter lange Aluminiumschoner „Grain de Sail“. Sechsmal im Jahr überquert das Schiff den Atlantik und liefert edlen Champagner für den US-amerikanischen Markt.

Aus Braunschweig in die Welt

Einst war es ein Exportschlager der frühen Neuzeit, heute ist die „Schiffsmumme“ bei Touristen beliebt

In den meisten Bordbars wird dieses obergärige Braunschweiger Bier wohl kaum zu finden sein. Doch dank seiner langen Seefahrtstradition ist es ein skurriles Souvenir im Schrank und stets eine Anekdote wert. So war die erstmals im 15. Jahrhundert gebraute Braunschweiger Mumme angesichts ihres hohen Alkohol- und Zuckergehalts besonders lange haltbar und eignete sich daher vor allem für weite Reisen. Um die Haltbarkeit noch weiter zu erhöhen, wurde der Alkoholgehalt sogar verdoppelt, wodurch die „Doppelte Schiffsmumme“ entstand. Selbst in tropischen Regionen blieb das Bier genießbar und half, das Risiko von Skorbut zu verringern. Das noch heute verwendete Markenzeichen – ein ovales Siegel mit einem weißen Dreimaster auf blauem Grund – stammt aus jener Zeit. Das Bier war wegen seiner konservierenden Eigenschaften viele Jahrzehnte lang erfolgreich und wurde ein vorindustrieller Exportschlager der Stadt. Über Celle, die Aller und später Häfen wie Hamburg, Lübeck und Bremen wurde es in alle Welt verschifft. Mit der Verbesserung der Konservierungstechniken nahm die Beliebtheit des Braunschweiger Starkbiers jedoch immer mehr ab. Heute ist es vielmehr ein alkoholfreies Malzextrakt, das Speisen und Getränken eine würzige Note verleiht. Zu kaufen gibt es die Mumme noch in Tourist-Informationen der Stadt Braunschweig oder bei der Brauerei Nettelbeck.

Heute würzt die Mumme Gerichte, statt als Bier getrunken zu werden

FOTOS: KRAUSE, JOHANSEN (L. O.), BRAUNSCHWEIGER MUMME; MICHAEL PAPENDIECK (L. U.), ABONAUTEN (R. O.), REZEPT & FOTO FOODKISS (R. U.)

Lang währt gut

Die Reife entscheidet über die Qualität eines Whiskys – aber auch der Ort der Lagerung

Whisky wird aus Getreide hergestellt, das zuvor mit Wasser und Hefe vergoren wurde. In großen Kesseln wird die Maische zu einem Brand destilliert, der anschließend in Holzfässern lagert. Vor allem dieser Schritt, die Lagerung, ist für den Geschmack von großer Bedeutung. Zwischen 3 und 25 Jahren braucht die Spirituose, um vollends zu reifen. Kein Wunder also, dass in dieser Zeit vor allem die Holzart oder die frühere Nutzung der Fässer eine Rolle spielt. So ist es entscheidend, ob sie zuvor mit Sherry, Rum, Cognac oder Portwein gefüllt waren oder aus amerikanischer Weißeiche oder europäischer Eiche gefertigt wurden. Mindestens genauso wichtig ist jedoch die geografische Lage des Lagerhauses. Denn die umgebende Luft bereichert das Destillat während der Lagerung. Viele der weltweit besten Whiskys kommen aus Schottland oder Irland. Dort werden sie meist auf kleinen Inseln oder nahe der Küste gebrannt. Vielleicht ist das der Grund, warum in jedem Glas Whisky auch ein Hauch von Seefahrt, Meer und Weite steckt – und ein guter Schluck an Bord am Ende eines kalten Segeltages für besondere Wärme sorgen kann.

Sazerac

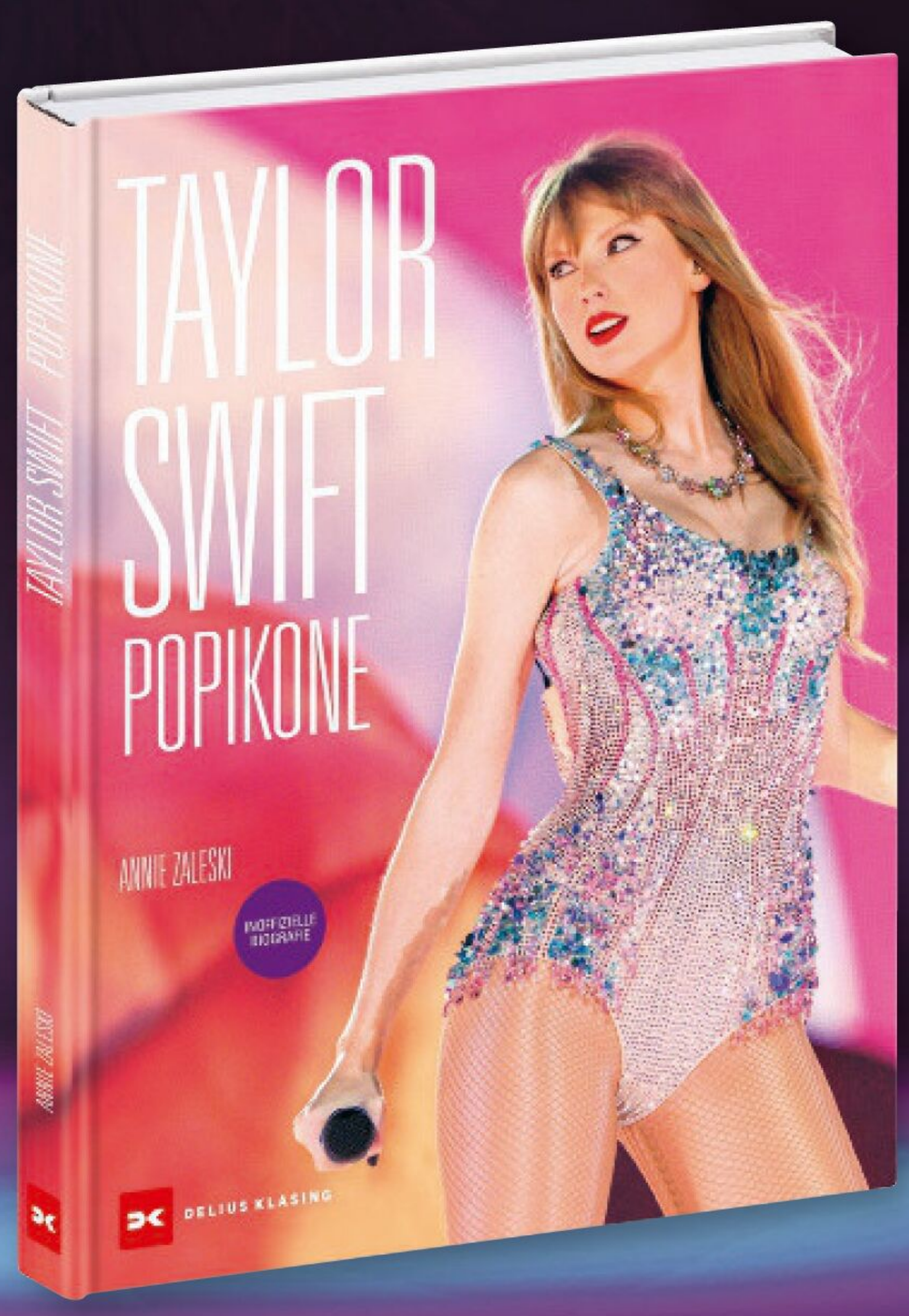
1	**Stk**	**Würfelzucker**
3	**Spr**	**Peychaud's Bitters**
3-4	**Stk**	**Eiswürfel**
6	**cl**	**Rye Whiskey**
1	**Spr**	**Absinth**
1	**Stk**	**Bio-Zitronenschale**

Zwei Gläser vorkühlen. Würfelzucker in ein Glas geben. Bitters dazuträufeln. Den Zuckerwürfel leicht zerdrücken. Eiswürfel und Whiskey dazugeben und etwa 45 Sekunden rühren. Die Innenseite des zweiten Glases mit Absinth benetzen. Shaker-Inhalt in das Glas abseihen und garnieren.

TAYLOR SWIFT

Über 100 Guiness-Rekorde hält die Ausnahmekünstlerin, zahllose prestigereiche Music-Awards zieren ihre Kollektion, ihr Einfluss prägt eine ganze Generation. Geboren in Pennsylvania und mit 14 Jahren nach Nashville in Tennessee gezogen, um ihre Karriere als Countrysängerin zu verfolgen, hätte sie sich niemals träumen lassen, einmal eine der erfolgreichsten Künstlerinnen der Welt zu werden. Von den Countrysongs zu Beginn ihrer Karriere über Experimente mit elektronischen Stilen auf ihrem vierten Studioalbum Red bis hin zu den Indie-Folk- und Alternative-Rock-Alben Folklore und Evermore: Mit ihren verschiedenen Stilen und den Geschichten, die ihre Songs erzählen, beeinflusste sie die Popmusik der 2010er-Jahre maßgeblich. Angelehnt an das Konzept der einmaligen Eras-Tour betrachtet dieses Buch die verschiedenen Ären des Musikgenies und gibt Einblicke in die Geschichten hinter den Songs und Alben.

€ 39,90 [D] | ISBN 978-3-667-12972-7



DELIUS KLASING

shop.delius-klasing.de

Auszeit im Mittelmeer auf 21 Fuß

Große Fahrt mit kleinem Boot: Luca Jehle gleitet mit seiner „Parsec“ entlang der Küste Kefalonias

Es ist ein Buch, das Luca Jehle zu einer ungewöhnlichen Reise inspiriert. Darin schildert eine Familie, wie sie auf abenteuerlichste Weise mit einer Etap 21i um die Welt segelt. Überzeugt von der Seetüchtigkeit des Kleinkreuzers kauft der Student ein Boot gleichen Typs und geht damit ebenfalls auf Langfahrt. Ist sein Plan aufgegangen? Eine Bilanz

Ein Jahr Zeit nimmt er sich und fährt im Winter binnen durch Frankreich ans Mittelmeer. Dann macht er sich auf, die Länder und Inseln dort zu erkunden. Nach Stationen auf Korsika, in Italien und Sizilien hat er mittlerweile Zakynthos in Griechenland erreicht. Im Interview erzählt Luca Jehle von seinem bisherigen Törn, dem Leben, Wohnen und Reisen auf kleinem Fuß.

YACHT: Luca, du segelst mit deinem Sechseinhalb-Meter-Boot durchs Mittelmeer. Wie sind die Reaktionen, wenn du irgendwo ankommst?
Ich bin hier tatsächlich eine absolute Ausnahmeerscheinung. Wenn ich andere Kleinbootsegler treffe, sind die meistens von hier. Sonst geht es hier eher ab 30 Fuß los. Ein Hafenmeister konnte es neulich nicht glauben und hat mich tatsächlich gebeten, die Bootsdokumente zu holen. Als er gesehen hat, dass ich wirklich auf 21 Fuß unterwegs bin, wusste er gar nicht, was er verlangen soll, und fragte, was ich denn woanders zahlen würde. Nun sind es 3,60 Euro pro Nacht.

Wie vertragen sich die teilweise dann doch happigen Liegegelder im Mittelmeer mit deinem Reisebudget?
Es ist eine der größten Herausforderungen der Reise, mit den 500 bis 600 Euro, die mir monatlich zur Verfügung stehen, auszukommen. Ich kann meinen Minijob aus dem Studium nebenher online weiterführen. Mehr möchte ich aber bewusst nicht arbeiten, damit ich die Zeit hier auch genießen kann.

Das heißt, du verdienst dein Reisebudget komplett unterwegs?
Mittlerweile ja. Fast alles, was ich vorab gespart hatte, ist ins Boot und in die Vorbereitung geflossen. Dann bin ich mit einem Puffer von 1.000 bis 2.000 Euro losgefahren.

Der Skipper und sein Boot

Luca Jehle ist 26 Jahre alt. In Heidelberg hat er ein Bachelorstudium in Geowissenschaften absolviert. Die Zeit bis zum Beginn seines Masterstudiengangs nutzt er für einen Kleinkreuzertörn durchs Mittelmeer. Auf weiten Strecken segelt er einhand. Sein Boot ist eine Etap 21i Baujahr 2000. Sie ist 6,56 Meter lang, 2,49 Meter breit, hat einen Festkiel mit 0,70 Meter Tiefgang sowie eine Doppelruderanlage. Die Besegelung für den Törn besteht aus Großsegel, Fock und einem Code Zero als Leichtwindsegel. Motorisiert ist der Kleinkreuzer mit einem 10 PS starken Yamaha-Außenborder.

Das Mittelmeer gilt als recht teuer. Mit welchen Kosten musst du denn monatlich kalkulieren?
Das ist wahnsinnig unterschiedlich. Wenn ich allein bin, versuche ich, nur einmal pro Woche einen Hafen anzulaufen. So lange komme ich ohne Strom, neues Wasser und manchmal auch Internet aus. In den Häfen sind die Preise unterschiedlich.

Wo war es denn bisher am teuersten?
In der Bucht von Neapel, mit Abstand. 150 Euro pro Nacht sind einfach viel zu viel. Der Kontrast ist schon enorm.

Schmälert so etwas dein Reiseerlebnis?
Die Bucht von Neapel habe ich tatsächlich als seglerisches Ödland empfunden. Darüber hinaus sind die Ziele aber alle wunderschön.

Wo hat es dir bisher am besten gefallen?
Schwierig! Die Côte d'Azur, Monaco, Korsika – das war eine recht schöne Ecke. Da habe ich spannende Leute kennengelernt und bin deshalb ein bisschen länger geblieben als ursprünglich geplant, gut zwei Wochen. Die Äolischen Inseln mit den Vulkanen waren natürlich auch toll. Und Malta!

Folgst du einer festgelegten Route, oder segelst du dorthin, wohin dich der Wind treibt?
Als ich losgefahren bin, war mein Ziel, bis Korsika zu kommen und vielleicht dort zu überwintern. Ich wollte gar nicht so viel vorab planen, weil ich selbst noch nicht ganz einschätzen konnte, wie ich vorankomme. Auf meiner bisherigen Route war dann tatsächlich alles dabei, was ich einmal sehen wollte.

Bist du ausschließlich allein unterwegs?
Nein, ich hatte bisher schon fünf Leute zu Besuch an Bord, die jeweils für zehn bis vier- ➢

FOTOS: YACHT; LUCA JEHLE

zehn Tage geblieben sind. Manche habe ich sogar erst unterwegs kennengelernt.

Funktioniert das Segeln mit mehreren Personen auf dem kleinen Boot?
Geplant hatte ich es nicht, aber es hat sich ergeben. Auf Elba habe ich jemanden kennengelernt, der dort gerade seinen SKS-Schein gemacht hatte und gar nicht zurück nach Hause wollte. Wir haben uns gut verstanden – dann ist er tatsächlich für drei Wochen mit mir mitgekommen. Wir sind zusammen von Rom bis nach Catania auf Sizilien gesegelt. Das hat funktioniert! Einmal sind wir sogar zu dritt gesegelt, aber da war das Boot echt voll. Ein bis zwei Personen sind ein akzeptabler Rahmen. Alles andere geht nur ein paar Tage.

Und sicher auch nur bei gutem Wetter. Warum hast du dich für das Mittelmeer für diese Segelauszeit entschieden?
Das Mittelmeer ist ein Schatz mit seiner naturräumlichen und kulturellen Vielfalt. Man fährt ein paar Meilen und sieht gefühlt immer wieder etwas Neues. Das merke ich jetzt erst so richtig, während ich hier unterwegs bin. Im Endeffekt habe ich mich aber recht spontan entschieden. Vor dem Start habe ich in Heidelberg gewohnt. Ich fand die Idee schön, von dort auf eigenem Kiel auf dem Neckar loszufahren und mich dann nach Norden oder Süden durchzuschlagen.

Wie war der Auftakt, die Binnenfahrt über Flüsse und Kanäle durch Frankreich ans Mittelmeer?
Leider bin ich erst Anfang Oktober 2023 losgekommen. Eigentlich sollte es früher losgehen, aber ich musste noch einiges erledigen. Mit der letzten Schleusung Ende Oktober bin ich in die Saône rüber. Mein Boot hat keine richtige Dieselheizung. Die Idee war, mit dem Klima in den Süden zu fahren, sodass es immer halbwegs warm im Boot ist.

Ist der Plan aufgegangen?
Die Fahrt auf den Kanälen hat sich sehr gezogen. Auf der Strecke hat mich eine Freundin begleitet – wir haben etwa 120 Schleusen passiert. Das ersetzt jedes Fitnessstudio! In den kleinen Schleusen muss man selbst mit anpacken. Irgendwann hat der Winter uns eingeholt und morgens war Frost auf dem Boot. Feuchtigkeit wird dann schnell ein Problem. Unter Deck saßen wir mit Wärmflasche, Tee in der Hand und hatten den Herd noch ein bisschen an. Draußen habe ich uns in Winterjacke durch die Schleusen manövriert. Und das alles mit gelegtem Mast an Deck, um unter den Brücken herzupassen.

Das klingt nach einem echten Winterabenteuer. Würdest du es noch einmal machen?
Das war ein super Erlebnis. Es ist machbar und war schön, aber noch einmal würde ich es nicht machen. Vielleicht war der Zeitpunkt einfach falsch gewählt.

Dafür wurdest du mit viel Wärme bei der Ankunft am Mittelmeer belohnt, als in Deutschland kalter Winter war.
Das stimmt. Ich bin genau am 24. Dezember in Port Napoléon angekommen. Das war mein Weihnachtsgeschenk – es war aber Zufall!

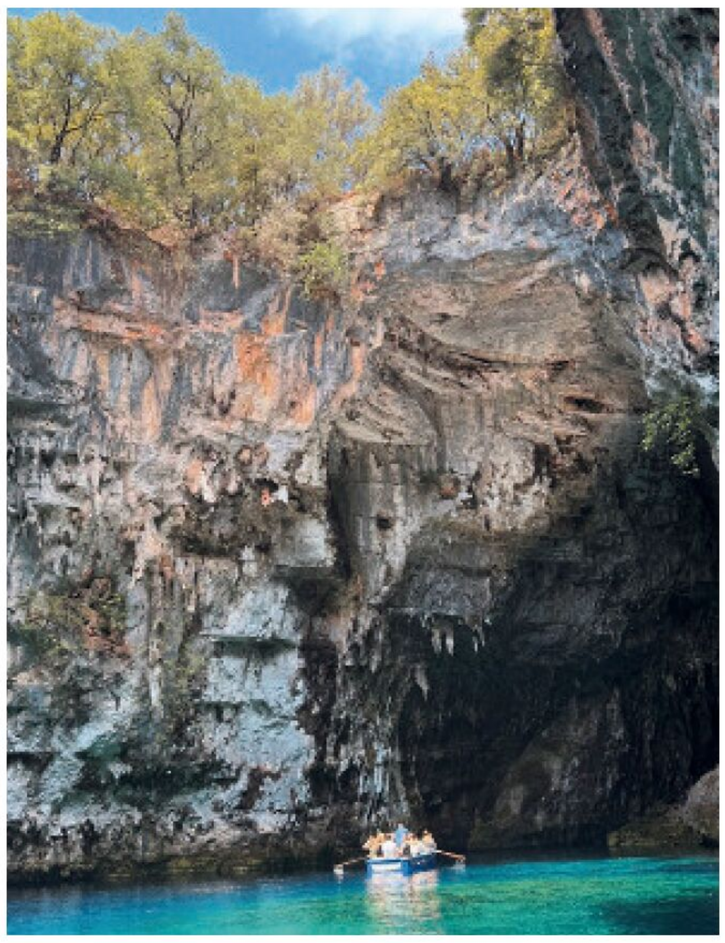
Die Reise in Zahlen

Distanz: mehr als 1.800 Seemeilen im Mittelmeer, insgesamt 2.300 seit der Abfahrt

Auf eigenem Kiel bereiste Länder: 6 (Deutschland, Frankreich, Monaco, Italien, Malta, Griechenland)

Inseln: 26; Schleusen: 120; besuchte Museen: 15

Längste Zeit allein auf See: 3 Tage



Lehrreich: Kalksteinhöhlen wie diese sind für den Geowissenschaftler besonders spannend

Imposant: eine Eruption des Stromboli. Jehle hatte auch die Liparischen Inseln besucht

Geschichtsträchtig: das Kastell von Ischia. Der Student begeistert sich für Kultur und Natur

Bei Schwachwind zieht die Etap gemächlich dahin. Den Skipper stört's nicht, er hat es nicht eilig

Hast du dir dann eine Verschnaufpause gegönnt, oder ging es gleich weiter?
Tatsache gleich weiter! Ich habe mir natürlich ein paar Tage genommen zum Maststellen, Segelanschlagen und so weiter. Dann ging es los Richtung Marseille und die Côte d'Azur entlang. Im Golfe du Lion hat es mich gleich ordentlich erwischt, der kann im Winter sehr ungemütlich sein.

Was ist passiert?
Eigentlich war es nur eine Küstenfahrt. Es war zwar starker Wind angekündigt, aber der hat sich dann doch heftiger entwickelt als erwartet. Es war kalt und ich schätze die Wellen auf zwei Meter. Anscheinend war das zu viel für mein Böttchen und der Lümmelbeschlag ist gebrochen. Ich hatte also erst mal kein Großsegel mehr, bis alles repariert war. Das war echt ärgerlich.

Hat dich das Mittelmeerwetter noch häufiger überrascht?
Bis auf diese Situation eigentlich nicht. Ich habe gemerkt, wie wichtig es ist, neben dem Wetterbericht vor allem die lokalen Windsysteme zu berücksichtigen. So wie der Düseneffekt zwischen Sardinien und Korsika. Oder das Landwind-Seewind-System. Oder eben lokale Winde wie Mistral oder Fallböen.

War der Bruch des Lümmelbeschlags der einzige Materialschaden und Rückschlag auf der Reise?
Auf dem Weg durch Frankreich habe ich einen treibenden Baumstamm erwischt, der mir ein Ruderblatt weggerissen hat. Das ist einer der Nachteile meiner Etap: Die Doppelruderanlage ist recht exponiert.

Bist du dennoch zufrieden mit deiner Bootswahl? Du hast dir die Etap 21i ja aus ganz besonderem Grund ausgesucht.
Das stimmt. Bei der Überlegung, was es werden soll, bin ich an einem meiner Lieblingsbücher übers Segeln hängen geblieben: „Mal seh'n, wie weit wir kommen". Familie Habeck beschreibt darin, wie sie es auf diesem Boot, das faktisch unsinkbar ist, zu dritt auf einer Weltumsegelung ausgehalten hat. Die offenbar guten Segel- und Wohneigenschaften haben mich einfach überzeugt. Bewährt hat sich das sogar schon vor der Abfahrt, als ich während des letzten Studienjahres aus meiner WG ausgezogen bin und auf dem Neckar in Heidelberg an Bord gewohnt habe. Das war günstig und hat einen finanziellen Puffer für den Trip gegeben.

Hast du je ein anderes Boot in Erwägung gezogen?
Nein, ich wollte diese super Kombination: ein sportliches Segelboot mit tollem Schnitt und innen wohnlichen Elementen – Schlafplatz, Tisch, Küche. Ich habe sogar eine Seetoilette! Also alles, was für so einen Trip relevant ist. Es war *das* Boot oder keins!

Wie hast du es auf deine große Reise vorbereitet? Gab es sehr viel zu tun?
Nein, das hat sich in Grenzen gehalten. Ich musste zwar das alte Hartantifouling abschleifen, dann neu grundieren und neues auftragen. Darüber hinaus habe ich die Polster gereinigt und gefärbt, ein paar Holzarbeiten erledigt, neue Antirutschfarbe aufgetragen, das laufende Gut geprüft und solche Sachen eben.

Die Etap ist schon dein viertes Boot. Welche Segelerfahrung hattest du vor dieser Reise? ➢

FOTOS: YACHT; LUCA JEHLE

Meine größte Tour zuvor war an der Nordseeküste. Ich hatte mir nach meinem Abi ein halbes Jahr Zeit genommen, um segeln zu gehen. Ich bin bei Wilhelmshaven gestartet und in Amsterdam rausgekommen. Das war schön und ich habe einiges gelernt. Das war meine Belohnung an mich selbst dafür, dass ich während der Abizeit zusätzlich eine Ausbildung zum Rettungssanitäter gemacht habe, inklusive Nachtschichten und Klinikpraktikum am Wochenende.

Mit was für einem Boot hast du damals diesen Nordseetörn unternommen?
Das war auf einer Sailart 18. Das war einfach so eine schöne Zeit! Nun, nach dem Bachelor, hatte ich den Luxus, dass der Masterstudiengang erst gut ein Jahr später beginnt und ich daher eine solche Auszeit auch finanziell einplanen konnte. Also habe ich mir letztlich gesagt, ich nutze die Zeit wieder zum Segeln – auch wenn die Bachelorarbeit zu diesem Zeitpunkt noch nicht ganz fertig war.

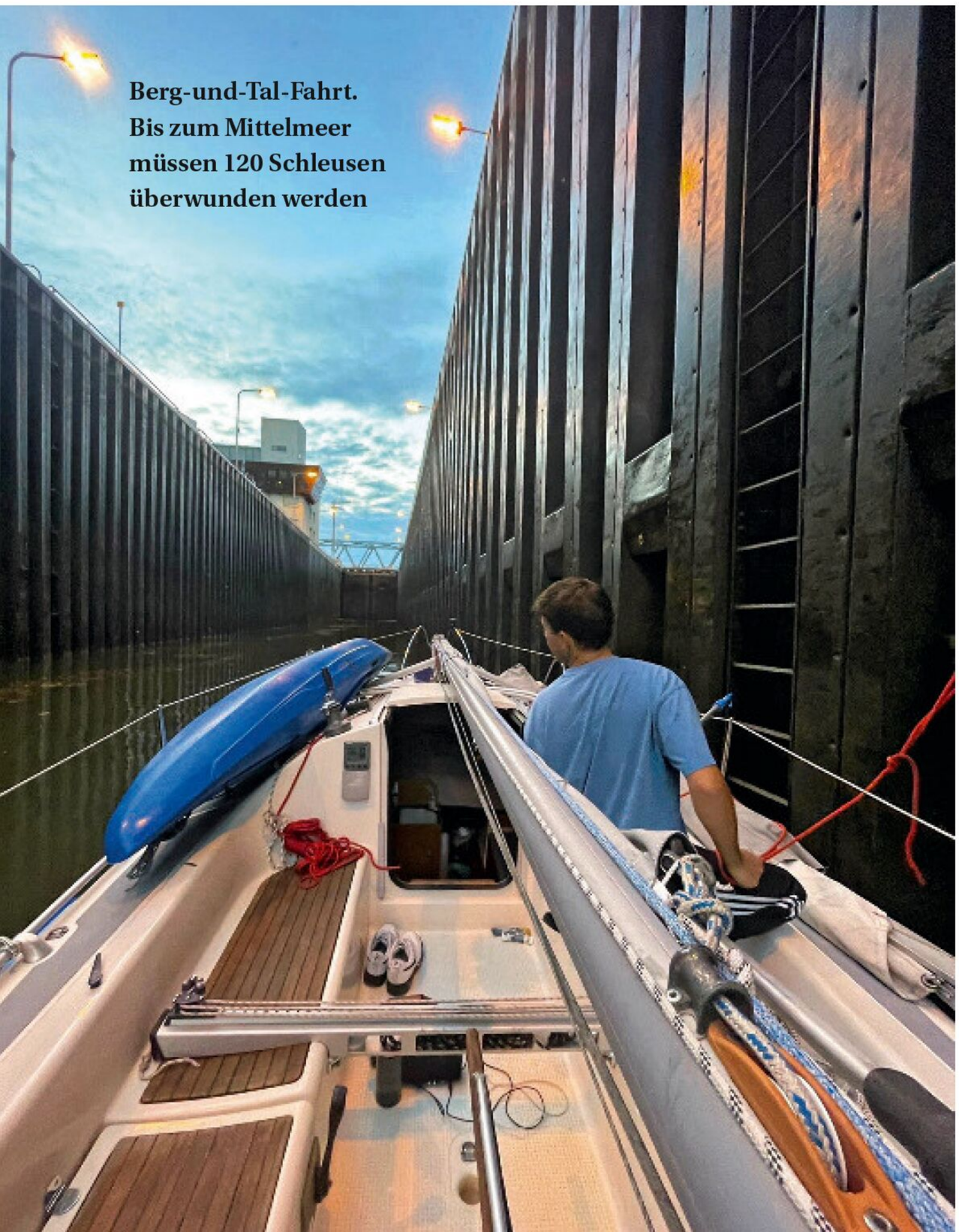
Das heißt, du hast sie unterwegs abgeschlossen?
Genau, vor Anker in Korsika habe ich sie zum Drucken geschickt.

Hast du schon immer von solchen Törns auf eigenem Kiel geträumt?
Im Gegenteil, ich hatte lange überhaupt keinen Bezug zum Segeln! Ich komme aus Ulm, dort fließt zwar die Donau, aber es ist seglerisches Ödland. Doch das Prinzip des Segelns hat mir immer schon gut gefallen, weil mich allein die Idee fasziniert, dass man nur mit dem Wind mehr oder weniger überallhin kommen kann.

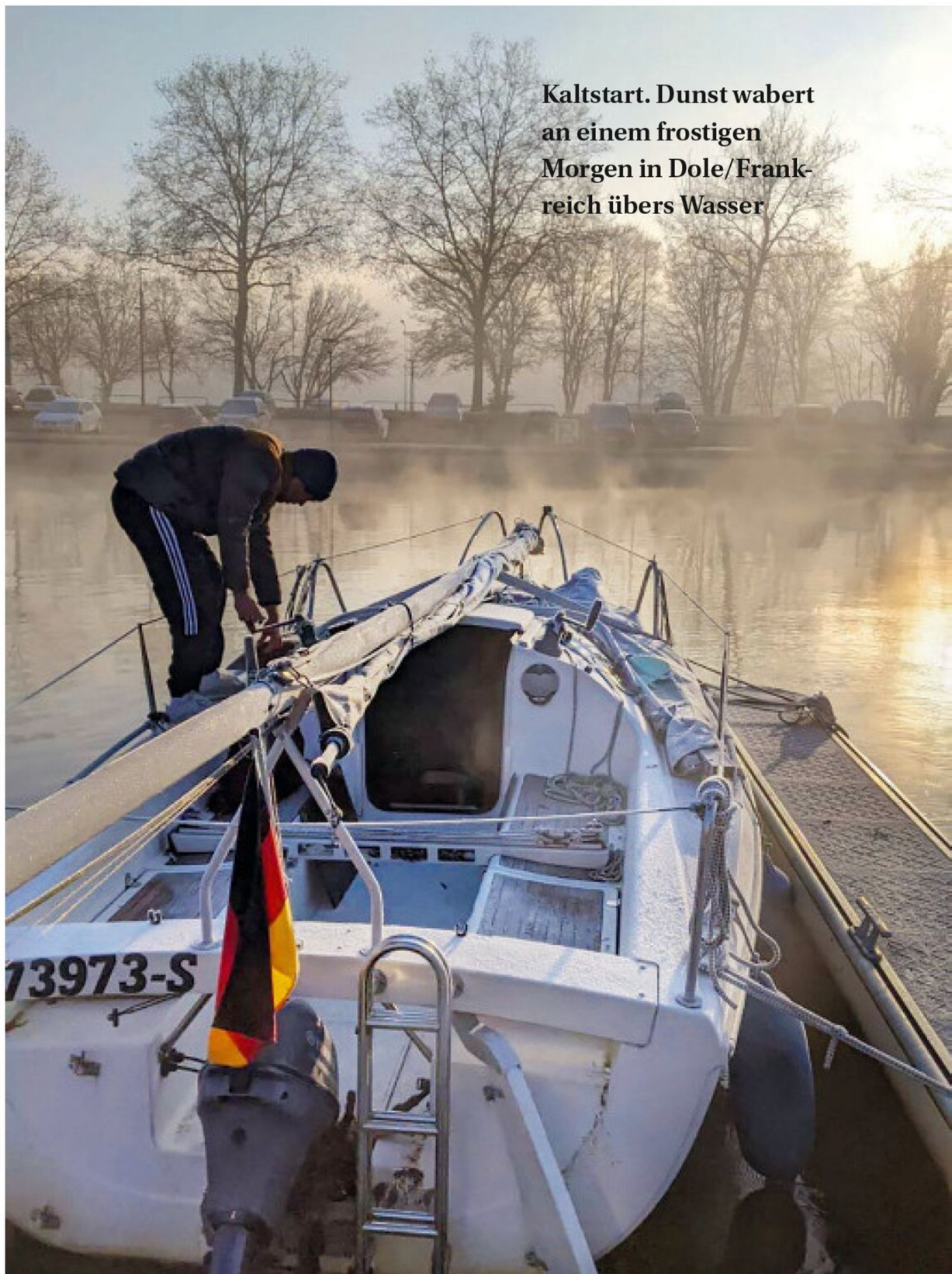
Und wie kamst du letztlich aufs Wasser?
Ich habe irgendwann einen Segelkurs am Bodensee gemacht, eine Woche lang. Seitdem bin ich drangeblieben, habe meine Segelscheine bis zum SKS absolviert. Ich habe schnell gemerkt, dass ich mit der Seekarte und dem Funk umgehen können möchte und dass mir Fahrtensegeln viel mehr liegt,

Buch-Tipp

Mit der Etap um die Welt: In seinem Reisebericht „Mal seh'n, wie weit wir kommen" berichtet Vater Hans Habeck von der Langfahrt seiner Familie auf einer Etap 21i. Das Buch ist 2012 bei Delius Klasing erschienen und als E-Book erhältlich.
SHOP.DELIUS-KLASING.DE



Berg-und-Tal-Fahrt. Bis zum Mittelmeer müssen 120 Schleusen überwunden werden



Kaltstart. Dunst wabert an einem frostigen Morgen in Dole/Frankreich übers Wasser

Aus der Vogelperspektive sieht die Etap gar nicht so klein aus. Tatsächlich ist immer mal wieder auch Platz für Mitsegler

als sportlich vorm Hafen hin und her zu segeln.

Dann war der Schritt zum eigenen Boot also gar nicht mehr so groß?
Genau, es ging mit einer Jolle los, aber mit der bin ich nicht alt geworden. Das nächste Boot war die Sailart 18, die ich aufwendiger restauriert habe. Und dann ist da noch mein Kajak.

Warst du damit auch schon auf Langtörn?
Mit dem bin ich mal in Heidelberg gestartet und bis in die Niederlande gepaddelt. Auf der Mittelmeerreise nutze ich es aber nun als Dingi. Das geht super! Auch wenn es nur ein Einsitzer ist und einer an Land schwimmen muss, wenn wir zu zweit sind. Dann wird eine Münze geworfen. *(Lacht.)*

Vermisst du etwas? Hast du nach fast einem Jahr auf dem kleinen Boot vielleicht das Bedürfnis nach etwas mehr Komfort?
An Bord vermisse ich tatsächlich einen Autopiloten oder eine Windsteueranlage. Das würde mir vieles abnehmen. Aber das war in meinem Budget nicht mehr drin. Ich freue mich auch ein wenig auf ein neues WG-Zimmer, wenn ich zurückkomme. Mal wieder ein Bild an die Wand hängen, aufrecht stehen und sich im Kreis drehen können, das wird gut!

Noch bist du unterwegs. Wann und wo soll diese Reise enden?
Ich habe noch bis zum Herbst Zeit. Es geht demnächst durch die Straße von Korinth und dann vermutlich über einige griechische Inseln – Mykonos, Delos, Naxos, Santorini – bis nach Kreta. Dann weiter über Kythira zum Peloponnes. Von dort fliege ich zurück, um den Trailer zu holen und das Boot damit zurückzubringen.

Wie sind deine weiteren Segelpläne? Etwa auch wie die Habecks eine Weltumsegelung in der Etap?
Nein, das nicht. *(Lacht.)* Aber das Boot werde ich auf jeden Fall behalten. Ich habe nun schon viele tolle Reviere in Europa gesehen. Einige davon werde ich mir bestimmt noch einmal anschauen.

Interview: Kristina Müller

FOTOS: YACHT; LUCA JEHLE, DELIUS KLASING (L. O.)

Welche Ausgabe fehlt Ihnen noch in Ihrer YACHT classic-Sammlung?

1/2020*

2/2020*

1/2021*

2/2021*

1/2022*

2/2022*

1/2023*

2/2023*

1/2024*

2/2024*

» DIREKT BESTELLEN:

jetzt-lesen.link/ycl-einzelheft

Tel. +49 (0) 521-55 99 55

* Solange der Vorrat reicht

Schiffsausrüster sind ein Paradies für Eigner, nicht selten aber geben die dort getätigten Großeinkäufe zu Hause Anlass für Kritik

Eigners Kaufrausch und seine Folgen

Ohne Segel kann man nicht segeln. Und die restliche Ausrüstung dient der Sicherheit. Oder etwa nicht? Mag sein, sagt unsere Autorin, aber aus Gründen der Gleichberechtigung muss wenigstens Ausgleich geschaffen werden – koste es, was es wolle

„Was machst du denn da?", frage ich Birte. Seit einer halben Stunde läuft sie konzentriert auf ihrem Boot herum und macht Fotos, dann schreibt sie etwas in ein Notizbuch, dabei seufzt sie.

Birte schaut über den Steg zu mir. „Na, ich dokumentiere", sagt sie so, als würde das alles erklären. Ich stehe auf. „Was denn?" „Du kennst doch Hanno?" Was ist das denn für eine Frage? „Ja, er ist dein Mann." „Siehst du, da hast du die Antwort", meint sie zufrieden. Ich verstehe gar nichts.

„Dein Mann ist doch genauso", zischt sie giftig. „Die beiden könnten von ihren Anlagen her gesehen ein und derselbe Mensch sein." Aha. „Warum?" „Weil sie glauben, sie könnten uns verhohnepipeln." Sie nickt bekräftigend. „Und sie denken, wir merken es nicht. Merkst du es denn nicht? Sag doch mal, merkst du es nicht?" „Ich weiß nicht, was du meinst." Birte sieht sich wieder um, aber mein Mann ist mit Hanno im Baumarkt, es ist nicht auszuschließen, dass sie erst abends zurückkommen werden. Vielleicht übernachten sie dort auch in der Schiffsabteilung. „Die beiden sind nicht normal. Hast du das mit den Krallengreifern mitgekriegt?" Ich schüttele den Kopf. „Siehst du. Jeder hat zehn Stück gekauft, und weißt du, warum?" Wieder schüttele ich den Kopf.

„Weil sie beleuchtet sind." „Ach. Die hat er mir gar nicht gezeigt." „Darum geht es ja! Sie zeigen es uns nicht. Nichts zeigen und sagen sie uns. Damit ist jetzt Schluss. Gleiches Recht für alle. Bei meiner Mutter war das noch so, dass die einen Pelzmantel bekommen hat, wenn ein neues Großsegel angeschafft worden ist. Soll ich dir mal meine Liste zeigen?" „Klar. Komm an Bord! Ich hab auch Kaffee." „Ein Rum wäre angebrachter, immerhin bin ich einem Betrug auf der Spur."

„Angeblich ist eine Winschkurbel kaputt", erzählt Birte. „Das sei ein Sicherheitsaspekt." „Na ja, ist es ja auch …" „Ja, von mir aus. Das ist vielleicht das falsche Beispiel. Aber niemand braucht heutzutage einen Stechzirkel. Und dauernd neue Fendersocken, natürlich mit dem Bootsnamen bestickt! Und wer macht das?" „Hanno!" Mein Mann würde so was glücklicherweise nie tun. „Ja. Und dein Mann! Sie haben bestickte Fendersocken bestellt. Für die armen, armen Fenderchen. Damit sie nicht frieren, die Süßen. Das kostet auch. Das läppert sich. Und nie werden wir gefragt, ob das in Ordnung ist, alles müssen wir hinnehmen. Wir ackern und schuften doch auch auf diesen Schiffen, wir schleppen an den Wochenenden Weinflaschen und Wasserflaschen und wir machen uns den Rücken kaputt …"

„Also bitte, du redest wie eine Trümmerfrau nach dem Zweiten Weltkrieg." „So fühle ich mich auch. Die sind clever, die zwei. Ich hab sie schon belauscht. Die wispern vor sich hin, schauen sich um, ob wir da sind und sie hören." Sie steht auf und ballt die Hand zur Faust. „Aber nicht mit mir! Damit ist jetzt Schluss. Und ich krieg noch nicht mal eine neue Küche."

Ich denke kurz nach. „Wurde nicht letztes Jahr eine gekauft?" „Stimmt. Tatsache aber ist, sie wollen alles, wir kriegen nichts. So geht es ja nicht. Es ist ja nicht mehr so wie in den Fünfziger-Jahren, dass die Frau zu Hause ist und nix zu melden und keine eigenen Ansprüche zu haben hat, nein, wir arbeiten und leisten unseren Beitrag, und dann so was."

„Und was hast du nun vor?", will ich wissen, und mir fällt ein, dass ich genau das, diese ständigen Lustkäufe und noch teurere Anschaffungen, vor längerer Zeit mal bemängelt hatte. Natürlich wurde ich ignoriert. Ist ja alles für die „Alte". „Ganz einfach. Ich google die Preise und für den Gegenwert will ich was für mich. Du solltest das genauso machen. Kein Mensch braucht beleuchtete Krallengreifer. Mach du das doch auch."

Nach der Rückkehr meines Mannes am Abend inspiziere ich die heute getätigten Käufe. „Wir hatten doch gesagt, dass nicht mehr so viel für die ‚Alte' gekauft wird", wage ich zu sagen und werde mit einem waidwunden Blick bedacht. „Nicht wir, du hast das gesagt. Das ist etwas ganz anderes."

Das mag sein, aber eine Tatsache ist, dass ständig immer mehr für das Boot angeschafft wird. Und wenn ich etwas kaufen will, so wie letztens eine neue Handtasche, dann wird gesagt: „Du kannst doch immer nur eine Tasche benutzen, warum brauchst du denn so viele?" Aber die „Alte", die braucht das.

Ich muss an die Sache mit den Ohrringen denken. In Hamburg gehen wir seit Wochen fast täglich an diesem Schaufenster vorbei, und jedes Mal bleibe ich stehen und sage: „Oh, sind das schöne Ohrringe, ach, sind die schön." Sind sie wirklich, antik mit roten Steinen. „Es sind einfach nur Ohrringe", lautet stets die Antwort.

„Du verheimlichst mir Käufe", sage ich nun giftig. „Hä?" „Die Krallengreifer, die beleuchteten, wieso braucht man davon zehn Stück?" „Also erstens wollte Michi auch zwei und ansonsten hast du vielleicht noch nichts von Nachhaltigkeit gehört. Außerdem sind Krallengreifer ein Sicherheitsaspekt. Mir geht schon wieder die Pumpe."

„Also, was ist das alles?" Ich deute auf die Einkäufe. Auf einmal sticht mich ein Gleichberechtigungsstachel. Da wollen wir doch mal sehen, wie man das alles gegenrechnet. Ich halte ein kleines Teil hoch, das aussieht wie ein Folterwerkzeug für Kolibris. „Was ist das?" Er seufzt. „Das sind Zackenösen." „Und die sind wichtig, ja?" „Die schlägt man in Persenningstoff." „Und den braucht man?" „Ja herrje, natürlich braucht man eine Persenning."

„Aber das hier nicht, das ist nur, weil du kaufsüchtig bist, stimmt's?" Ich sehe ihn an. „Das ist eine noch verpackte Rettungsweste", erklärt mir mein Mann. „Das ist natürlich kein Sicherheitsaspekt. Die brauchen wir selbstredend nicht. Wir brauchen auch kein Ruderblatt und auch keine Leinen, das ist alles nur, weil ich kaufsüchtig bin."

„Dauernd wird was fürs Boot angeschafft und ich kriege gar nichts", sage ich. „Es ist doch auch dein Boot." „Trotzdem. Du könntest mir auch mal wieder was schenken und nicht nur immer deiner ‚Alten'. Du weißt genau, was ich mir schon lange wünsche."

„Hat Birte dich aufgehetzt?", will er wissen. Ich werde rot. „Wie kommst du denn darauf?" „Also ja. Unmöglich ist das. Hanno hat schon erzählt, dass sie neuerdings anfängt, gegenzurechnen. Wahrscheinlich möchte sie demnächst einen Porsche." „Ach! So viel ist da zusammengekommen?"

„Wo wir gerade dabei sind und damit du dich nicht zweimal aufregen musst: Wir brauchen einen neuen Gennaker." „Warum?" „Weil der alte marode wird, teils schon geflickt ist, und weil es längst bessere Profile gibt." Ach, er denkt, er kriegt mich damit. Oh nein. „Was kostet der denn?" „Keine Ahnung." Natürlich nicht.

„Nie kriege ich mal was für mich!" Er schaut mich an. „Also gut. Was möchtest du denn gern haben, womit kann ich dir denn eine Freude machen?" Geht doch. Aber so einfach wird es ihm nicht gemacht. „Du weißt genau, was ich mir schon so lange wünsche." „Weiß ich nicht. Also? Nun sag schon." „Nein, da musst du selber draufkommen." „Du bist wirklich kompliziert."

Er beginnt, in einem Katalog zu blättern und macht hier und dort Kreuzchen. Ich google Gennaker-Preise und bekomme Schnappatmung. Die kosten ab 3000 Euro. Ich glaub, ich brenne. „Das ist ein Sicherheitsaspekt", sagt mein Mann. „Und ohne Segel kann man nicht segeln, das ist halt so."

„Aber das, was ich mir am meisten wünsche, kriege ich nicht." „Weil du es mir nicht sagst", regt er sich auf. „Dann denk doch mal nach!" „Gib mir doch wenigstens mal einen Tipp." „Es ist etwas, worüber sich jede Frau freut", umschreibe ich die Ohrringe. „Aha." Er grübelt vor sich hin und liest nun seine Mails. Dann sieht er auf und strahlt mich an. „Ich hab's!"

Na endlich! „Da freue ich mich aber." Das tue ich wirklich. „Hier", er hält mir ein Angebot seines liebsten Segelmachers hin. „Ich hab den passenden Gennaker gefunden." Das darf nicht wahr sein. Mein Mann freut sich. „Klasse. Der passt genau." Mir passt das gar nicht. „Also was wünschst du dir denn so sehr?", fragt er. „Wenn du mich wirklich liebst, kommst du von selbst drauf." Er seufzt und bestellt den Gennaker. Von Birtes und Hannos Boot fliegen Gesprächsfetzen zu uns rüber. „Wenn du es mir nicht sagst, kann ich auch nichts machen", hören wir, und mein Mann schaut mich nickend an: „Siehst du."

»Ich google Gennaker-Preise und bekomme Schnappatmung. Die kosten ab 3000 Euro. Ich glaub, ich brenne.«

Am nächsten Wochenende ist mein Mann in der Stadt. Er kommt mit einem Riesenpaket an, das er in einer Hafenkarre mit sich schleppt. Es ist in rosa Papier verpackt.

„So", sagt er freudestrahlend. „Nun komm her und pack aus." Ich gehe über die Badeplattform auf den Steg. „Das, was sich alle Frauen wünschen", jubiliert er. Ich reiße das Papier ab. Bitte, nein, lass es nicht sein, was ich denke. Lass es nicht das sein, was ich auf keinen Fall, unter gar keinen Umständen, niemals haben möchte. Lass es keinen …

„Ein Thermomix!" Die Stimme meines Mannes kippt. „Das neueste Modell." Oh nein. Nein.

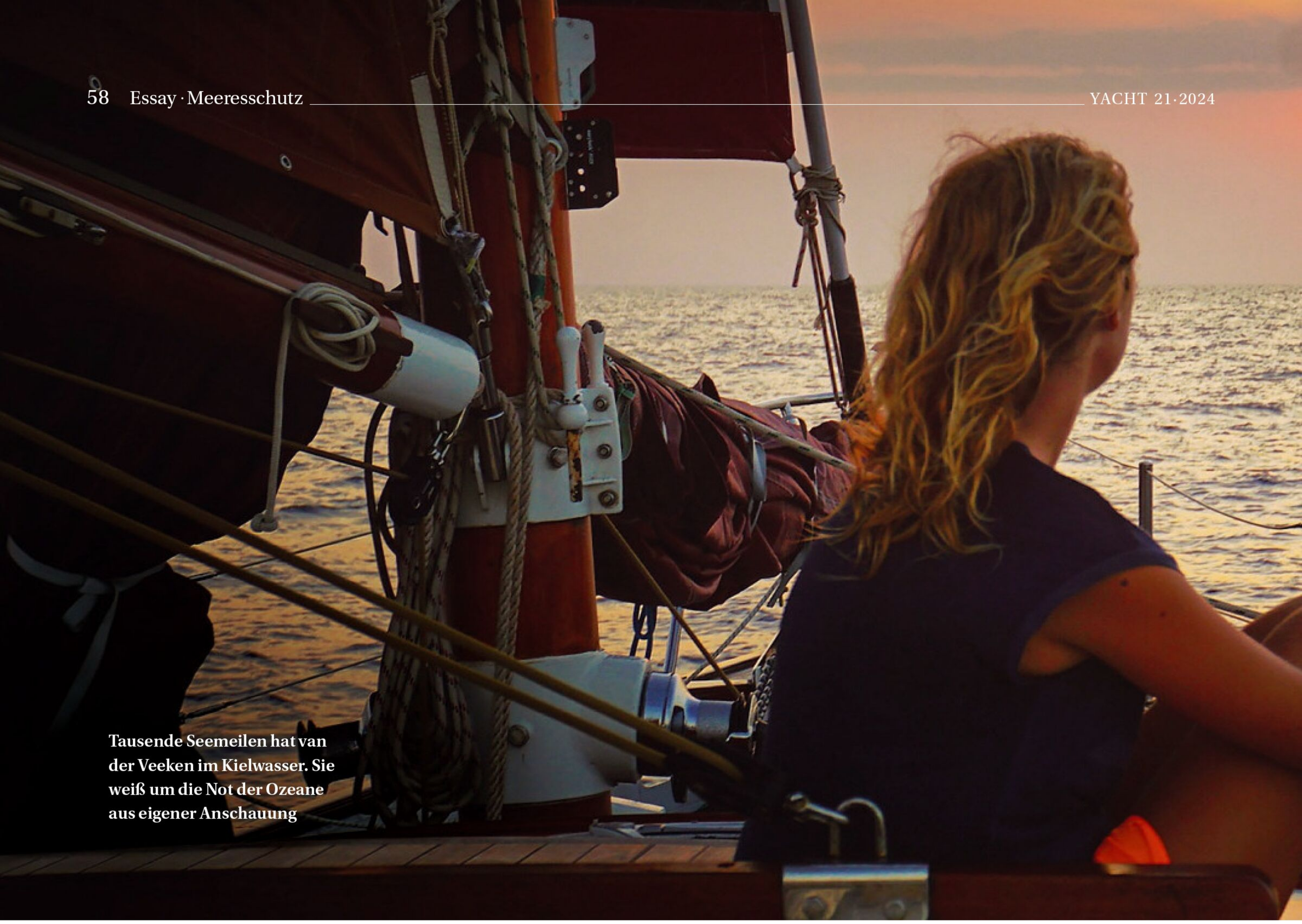
„Ähem", mache ich. „Freust du dich?" Er ist so glücklich. „Und wie." Ich schaue das Monstrum an. Ein Albtraum.

„Das ist toll", sagt er. „Dann hab ich ja alles richtig gemacht. Erst wollte ich dir nämlich diese antiken Ohrringe kaufen."

Eigentor, würde ich sagen.

Steffi von Wolff

FOTOS: MICHAEL MÜLLER



Tausende Seemeilen hat van der Veeken im Kielwasser. Sie weiß um die Not der Ozeane aus eigener Anschauung

Mit gutem Beispiel voran

Um unsere Ozeane steht es nicht gut. Das wissen alle, doch viel zu wenige Menschen tun etwas dagegen. Dabei ist das gar nicht schwierig. Suzanne van der Veeken zeigt, wie es gehen kann

Die einheimischen Fischer haben Schwierigkeiten, etwas zu fangen, die Korallen strahlen nicht mehr so farbenfroh wie früher, und das Wasser ist nicht mehr so klar. In den letzten 15 Jahren habe ich die Welt bereist, jeden Kontinent besucht und jeden Ozean außer der Antarktis befahren. Ich bin an abgelegenen Stränden auf Inseln spazieren gegangen, die Hunderte von Kilometern von einem Festland entfernt sind. Wann immer ich kann, erkunde ich auch den Meeresgrund.

Ich habe die Unterwasserwelt in Tonga mitten im Südpazifik, auf den Galapagosinseln, im Mittelmeer, in Ostafrika, Australien und in der Karibik betaucht. Überall werde ich mit einem Ungleichgewicht der Natur konfrontiert, von uns Menschen verantwortet und der zum Nachteil des Ozeans gereicht. Plastik und Meeresmüll sind allgegenwärtig, Korallenriffe bleichen aus, gefährdete Fischarten stehen auf der Speisekarte vieler Restaurants oder sind im Supermarkt erhältlich. Die meisten von uns sehen nur die Küsten und die bei Sonnenschein glitzernde Wasseroberfläche, aber wenn man draußen auf oder im Meer ist, wird einem ständig der Schaden vor Augen geführt, den wir alle gemeinsam anrichten.

Ich bin keine Wissenschaftlerin, aber ich erforsche, beobachte und lerne jeden Tag. Meine Erkundungen haben mir gezeigt, vor welchen Herausforderungen unsere Ozeane stehen. Ich habe mit Mantarochen in einer Plastiksuppe getanzt und beobachtet, wie sie Plastik statt Plankton einsaugten. Ich habe gesehen, wie Fische Plastiktüten gegessen haben. An meinen Surfbrettflossen und Freitauchflossen klebte schon mal Plastik. Bei verschiedenen Schlauchbootfahrten mussten wir das Boot anhalten, weil sich eine Plastiktüte in der Schiffsschraube verheddert hatte. Mitten im Atlantik habe ich Wasserproben gefischt, die scheinbar klar waren, aber in Wirklichkeit 47 Plastikpartikel enthielten.

Auf der Andamanensee musste ich im Zickzackkurs fahren, um den Hunderten von Schleppnetzfischerbooten auszuweichen. Ich habe Strände auf unbewohnten Inseln gesäubert. Ich habe auf schwim-

mende Plastikparaden im Mittelmeer, in der Karibik, im Südpazifik und im Atlantik gestarrt, auf hoher See statt eines Fisches eine Plastiktüte geangelt. Auf den Azoren und in Griechenland habe ich Burgen aus Plastiksand gebaut. Ich habe beim Freitauchen nach Fischen gesucht und keine gefunden, selbst an Orten nicht, an denen es sie im Überfluss geben soll.

Beim Abendessen stehen auf der Speisekarte Hai, Schnapper, Thunfisch, Schwertfisch, Lachs und Krabben. Die Menschen, die diese Fische fangen, servieren, bestellen und essen, wissen oft nicht, dass die Arten ausgebeutet werden, vom Aussterben bedroht oder mit Giftstoffen belastet sind. Ich wusste es auch nicht. Entsetzen packt mich, wenn ich in den Ozean hinabtauche und Hunderte von Dosen auf dem Meeresgrund liegen sehe, leider aber keinen einzigen Fisch. In den Mangrovenwäldern der Karibik hat es der Austernfischer, der seit 50 Jahren Austern erntet, heute schwer, sie zu finden. Einen Teil dieses Buches habe ich in der Türkei geschrieben, direkt am Meer. Wie immer bin ich ins Meer gesprungen, um es auszukundschaften. An zwei von drei Tagen habe ich keinen Fisch gesehen.

Dies sind nur einige Beispiele für die von Menschen verursachten Folgen des Klimawandels, der Plastikverschmutzung, der Überfischung und der Veränderung der biologischen Vielfalt, die mir nicht aus dem Kopf gehen. Ich bin neugierig darauf, wie das Meer aussehen wird, wenn unsere Kinder und Enkel zu schnorcheln beginnen.

Die amerikanische Meeresforscherin Sylvia Earle sagt: „Unser Handeln in den nächsten zehn Jahren wird den Zustand des Ozeans für die nächsten 10.000 Jahre bestimmen."

Wir haben einige Probleme zu bewältigen. Die gute Nachricht ist, dass die Ozeane widerstandsfähig sind und wieder ins Gleichgewicht kommen können, aber sie benötigen dafür unsere Hilfe. Viele Vorschläge werden diskutiert, aber ihre Umsetzung liegt in den Händen von Regierungen, politischen Entscheidungsträgern und Unternehmen. Uns fehlt leider nur ➢

Kein Boot? Kein Geld? Kein Problem!

Suzanne van der Veeken war als Anhalterin auf den Weltmeeren unterwegs. In ihrem Buch, aus dem der nebenstehende Text entnommen ist, macht sie allen Mut, die von der Freiheit unter Segeln träumen, es ihr gleichzutun.

304 SEITEN; 29,90 EURO; SHOP.DELIUS-KLASING.DE

FOTOS: SUZANNE VAN DER VEEKEN; DELIUS KLASING VERLAG (R. U.)

die Zeit, darauf zu warten, dass den Ozeanen in deren Agenda Priorität eingeräumt wird. Umso wichtiger ist es, dass wir selbst bewusste Entscheidungen treffen, mit denen wir unseren ökologischen Fußabdruck bessern, zum Wohl des ganzen Planeten. Wir alle sind verantwortlich, und nur gemeinsam können wir ihn schützen und die Bedrohung abwenden.

Unser Handeln kann dabei Teil der Lösung sein. Schließlich reagieren Regierungen und Unternehmen auf die Entscheidungen der Öffentlichkeit. Indem wir als Verbraucher bewusste Entscheidungen treffen, können wir beeinflussen, was morgen auf dem Markt sein wird. Ich hoffe, dass vielen Mitseglern die Dringlichkeit ihres Handelns bewusster wird, allein durch die Eindrücke, die sie auf dem Meer gesammelt haben. Denn damit fängt alles an: Bewusstsein.

Wir können nur dann verändern, wenn wir wissen, wo das Problem überhaupt liegt. Wir sind so sehr daran gewöhnt, die Dinge so zu tun, wie wir sie tun, dass uns die Auswirkungen unseres Handelns gar nicht bewusst sind. Einfach mehr darauf achten, was um einen herum im täglichen Leben so alles geschieht und wie es sich auf die Umwelt auswirken kann.

Vorbereitung ist der Schlüssel. Man kann etwa einen großen Unterschied machen, indem man clever meerestauglich packt. Ich habe schon alles über Bord fallen sehen: Hüte, Kaffeemaschinenteile, Windengriffe, Treibstofftanks, Schlüssel, Schraubenschlüssel, Schrauben, Schäkel, Handtücher, Heringe, Flaschen und Tausende von Styroporkugeln, wenn der Sitzsack ein Loch hatte. Man sollte keine Wasserflaschen, Sonnenbrillen oder Kappen herumliegen lassen.

Boote bewegen sich und der Wind bläst. Es geschieht leicht, dass Dinge versehentlich über Bord fallen. Wenn es einem bei aller Vorsicht selbst passiert, bietet sich einem eine ausgezeichnete Gelegenheit, „Mensch über Bord“ zu üben.

Recherche ist das A und O. Meeresschutzgebiete sind oft in Seekarten und Lotsenbüchern angegeben. Wer durch solch ein Schutzgebiet segelt, sollte sich im Voraus über diese Gebiete informieren, um darauf vorbereitet zu sein, großartige Tier- und Pflanzenarten zu entdecken und diese mit der Welt zu teilen. Oder ein illegales Fischereifahrzeug aufzuspüren und

Als Crewmitglied ist man Teil einer Gemeinschaft, die zusammenstehen muss

Bei allem Engagement für unsere Umwelt soll der Spaß nicht zu kurz kommen

Vermüllte Strände lassen keinen Zweifel aufkommen, dass wir handeln müssen

dabei zu helfen, die Gesetze auf See durchzusetzen. Man sollte eine umfassende Recherche über das Reiseziel anstellen, das man ansteuert. Wie sieht es mit der Abfallverwertung aus? Es ist sinnvoll, Blogs und Reiseführer herunterzuladen, damit man die Informationen offline zur Hand hat, wenn kein Internet zur Verfügung steht.

Es gibt so vieles, was wir noch nicht über den Ozean wissen. Vor allem außerhalb der Küstengebiete ist es eine logistische und wirtschaftliche Herausforderung, Daten für die Forschung zu sammeln. Als Segler sind wir bereits dort draußen und können Orte weitab der Zivilisation erreichen. Warum sollte man seine Sichtungen von Wildtieren, Umweltverschmutzung und illegaler Fischerei nicht zu einem Teil von etwas Größerem machen?

Unsere Beobachtungen vor Ort können äußerst wertvoll sein, um einen besseren Einblick in die Vorgänge im Meer und in der Tierwelt zu gewinnen. Je mehr wir wissen, desto bessere Lösungen können wir gemeinsam entwickeln. Auf der Internetseite *oceannomads.co* sind Initiativen zu finden, die unsere Beiträge und Beobachtungen aus dem Meer begrüßen.

Man sagt oft: „Du bist, was du isst.“ Dem kann ich mich durchaus anschließen. Aber es ist nicht nur das. Du bist auch das, was du kaufst, verwendest, verpackst und dir selbst schenkst. Um etwas zu verändern und nachhaltig zu leben, braucht man nicht nur Solarpaneele auf dem Boot oder dem Dach, obwohl das eine gute Investition sein kann – dank meines Solarpaneels konnte ich dieses Buch schreiben.

Bei einem verantwortungsvollen Leben geht es darum, wie man denkt, kauft, plant und sich vorbereitet – und wo. Egal, ob man um die Welt reist oder zum Markt um die Ecke geht, vorausschauendes Denken hilft. Woher kommen die Dinge um einen herum, wie wurden sie hergestellt und von wem? Und wohin gehen die Dinge, nachdem wir sie entsorgt haben? Wenn wir beginnen zu hinterfragen und unseren Detektivblick schärfen, können wir unser Leben so gestalten, dass sich die negativen Auswirkungen auf unsere Umwelt verringern. Und ich garantiere, dass es Freude macht, etwas zum Positiven zu verändern, vor allem wenn man selbst herausfindet, wo das Problem liegt.

Ein Segelabenteuer gibt einem die Möglichkeit, innezuhalten, nachzudenken, zu

Ob als Crewmitglied oder Skipperin – van der Veekens zweite Heimat ist längst die See geworden

reflektieren und den weiteren Weg zu planen. Ich empfehle jedem, der in See sticht, Geschichten, Fotocollagen und Videos zu erstellen und seine Reiseerfahrungen mit der ganzen Welt zu teilen. Segeln ist eine Reise der Inspiration, des Lernens und ein Gewinn vieler neuer Einsichten. Die Magie des Ozeans mit anderen zu teilen wird inspirieren, aufklären und das Bewusstsein schärfen. Man kann dazu beitragen, Einstellungen und Verhalten zu ändern, indem man seine Erfahrungen weitergibt.

Mein Online-Portal heißt ***theoceanpreneur.com***. Wenn es das WiFi zulässt, teile ich Abenteuer- und Naturschutz-Updates auf Instagram, Facebook und YouTube. Ich hoffe, dass ich damit zu Abenteuern inspirieren und Menschen helfen kann, aktiv zu werden.

Immer mehr Segler befahren die Meere unter Nutzung von Apps auf ihren Handys oder Tablets. Es gibt zahlreiche Seglerplattformen, auf denen man Daten über ein Schiffswrack, einen fantastischen Aussichtspunkt, eine Happy Hour oder eine Ankersituation eingeben kann. Relevante Informationen sollten an andere Segler weitergegeben werden, damit sie nicht direkt auf einem Seegrasbett ankern oder im Meeresschutzgebiet mit einer lauten Wakeboarding-Session zur Störquelle werden. Gerade Berichte über Ankerplätze sind hilfreich, um auf schlechte Praktiken hinzuweisen und davon abzuraten.

Jeder sollte überlegen, was er mit seinen Fähigkeiten und Ressourcen leisten kann, um diese Welt zu verbessern. Wer lesen, schreiben, sprechen und reisen kann, ist mit der Fähigkeit gesegnet, große Dinge für die Menschen und den Planeten zu tun. Gemeinsam kann man manchmal noch mehr bewirken, weshalb man sich mit anderen Personen oder Organisationen zusammenschließen sollte. Auch mit dem Engagement in einer Meeresschutzorganisation oder für ein Projekt in der eigenen Gemeinde kann Großes bewirkt werden. Die Superkräfte, die wir haben, machen es möglich.

„Unsere Probleme sind von Menschen gemacht, also können sie auch von Menschen gelöst werden. Und der Mensch kann so groß sein, wie er will. Kein Problem des menschlichen Schicksals ist jenseits der Menschen", das sagte schon John F. Kennedy, der 35. Präsident der Vereinigten Staaten.

»Ich lerne jeden Tag. Meine Erkundungen zeigen mir, vor welchen Herausforderungen unsere Ozeane stehen«

Man sollte die Politiker unterstützen, die etwas gegen den Klimawandel unternehmen, und dafür sein Wahlrecht nutzen. Es werden viele großartige Dinge für den Ozean getan, und wenn wir Meeresschutzgruppen und ihre Initiativen unterstützen, leisten auch wir einen wichtigen Beitrag, den wir in den sozialen Medien teilen ➢

FOTOS: SUZANNE VAN DER VEEKEN

sollten. Viele Umweltorganisationen sind sehr engagiert, werden aber aufgrund fehlender finanzieller Mittel ausgebremst. Spenden und die Unterstützung der Öffentlichkeit helfen den Akteuren, mehr zu bewirken.

Zum Beispiel eine Hafenreinigung zu organisieren, das ist eine tolle Aktion. Einfach mal seinen Ponton oder den Hafen, in dem man sich aufhält, von Grund auf säubern. Dadurch wird auch das Bewusstsein in der lokalen Gemeinschaft geschärft. In Las Palmas schloss sich Ponton L eines Tages zusammen, um den Yachthafen zu säubern. Der Wind hatte gedreht und der Hafen war voller Müll.

Was mich am meisten aktiviert hat, den Ozean zu retten, ist die Inspiration durch die Menschen um mich herum. Während des Segelns trifft man so viele Menschen, die sich für den Ozean engagieren, mit unterschiedlichem Hintergrund, aber der gemeinsamen Liebe für das Meer. Das hat mir tiefe Einblicke in die Welt der Meere gegeben und mir einmal mehr unsere Verantwortung für den Planeten deutlich vor Augen geführt.

Offline habe ich die tollsten Menschen kennengelernt, aber es ist auch einfacher, sich online zu vernetzen. Mit Meeresforschern, Botschaftern, Sportlern und allen anderen, mit denen wir zusammenarbeiten können, um den Ozean zu retten. In der Ocean Nomads Community können wir unsere Meeresmenschen finden, ihnen folgen und sie von beinahe jedem Ort aus erreichen.

Jeder kann Inspiration und Vorbild für andere sein. „Sei die Veränderung, die du in der Welt sehen willst." Diese Worte von Mahatma Gandhi inspirieren mich. Die vielleicht größte Herausforderung beim Schutz der Meere besteht darin, die Herzen, den Verstand und das Engagement der Menschen zu gewinnen. Dabei geht es um jeden einzelnen Bewohner unseres Planeten. Wir sind alle miteinander verbunden. Wir befinden uns alle auf einer Reise, und wir alle haben unsere eigenen Qualitäten, wenn es darum geht, etwas zu bewirken.

Man kann seinen Kapitän und die Gemeinschaft an Bord zu Veränderungen im Lebensstil inspirieren, indem man mit gutem Beispiel vorangeht und kleine, für die Umwelt positive Maßnahmen ergreift. In Yachthäfen und Yachthafenanlagen kann man versuchen, Verantwortliche von dem großen Nutzen von Recyclinganlagen zu überzeugen.

Gerade als Segler sollte man Beobachtungen und Erfahrungen weitergeben

Man benötigt kein eigenes Schiff, um die Welt unter Segeln erkunden zu können

Leben fürs und vom Meer. Wer sich bewusst ernährt, schützt die marine Welt

Alles, was man auf See sieht und lernt, sollte man den anderen Besatzungsmitgliedern und dem Kapitän sowie seiner Familie und seinen Freunden zu Hause erzählen. Nichts inspiriert mehr zum Umdenken als emotionale Erfahrungsberichte. Andere Menschen zu motivieren, ihren Plastikgebrauch zu ändern, indem man ihnen praktikable Alternativen aufzeigt, ist ebenfalls ein wichtiger Beitrag für den Schutz der Meere.

Vor allem in Orten, in denen das Bewusstsein gering ist, sollte man mit gutem Beispiel vorangehen. So ist es etwa auf den Inseln von großer Bedeutung, auf sein Handeln und seine Einkäufe zu achten. Praktizieren, was man predigt. Und vor allem: sich seiner Liebe zum Meer bewusst werden. Dann fällt es gar nicht so schwer, jeden Tag sein Bestes zu tun, um es zu retten.

Ein aufregender Teil des Segelns ist es, in abgelegenen Buchten vor Anker zu gehen und dort zu tauchen. Zu lernen, wie man schnorchelt, freitaucht oder taucht. Über aktuelle Projekte, zu denen man beim Tauchen Sinnvolles beitragen kann, findet man Informationen ebenfalls auf der Seite *oceannomads.co*.

Eine der einflussreichsten Entscheidungen, die wir jeden Tag für unsere eigene Gesundheit und die des Ozeans treffen können, betrifft unsere Ernährung. Also das, was wir unserem Körper zuführen. Unser Planet hat nicht die Kapazität, uns alle so zu ernähren, wie wir jetzt konsumieren. Beginnen kann man damit, sich über diese Themen zu informieren. Mit mehr Wissen und Bewusstsein kommt das Handeln. Am besten, man findet heraus, was für einen gut funktioniert. Es geht um Fortschritt, nicht um Perfektion.

Auch durch die entsprechende Kindererziehung kann man einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Umwelt leisten. Schließlich sind sie die zukünftigen Führungskräfte und unsere größte Hoffnung auf Veränderung. Die Änderung von Verhaltensmustern bei Erwachsenen, die sich über viele Jahre hinweg Gewohnheiten angeeignet haben, kann dauern, aber die kommenden Generationen können von Anfang an die richtigen Gewohnheiten etablieren. Nehmen wir unsere Kinder,

Taten sind wichtiger als Worte. Beim Aufräumen packt die Autorin mit an

Neffen, Nichten und Freunde mit an den Ozean. Wir schützen, was wir lieben, und sie werden es lieben.

Ganz wichtig: Man sollte niemals aufhören zu lernen. Je mehr wir wissen, desto bessere Entscheidungen können wir für unsere und die Gesundheit der Ozeane treffen. Wir sollten auf eine Expedition gehen, mit den Menschen vor Ort sprechen und deren Lebensraum kennenlernen, sollten schwimmen, tauchen, schnorcheln und mehr über andere Kulturen erfahren, über ökologische und soziale Herausforderungen. Man kann Kurse zu den Themen Nachhaltigkeit, Galaxie, Geografie, Ernährung und Ozeane besuchen, Podcasts hören, Bücher lesen oder auch Dokumentarfilme schauen.

Wir können Gutes tun und gleichzeitig Spaß haben, sollten jeden Moment draußen genießen, uns mit der Natur verbinden und uns bewusst machen, wie unglaublich gesegnet wir sind, auf einem so schönen Planeten zu leben. Das gibt uns die nötige Energie, um weiterzumachen. Manchmal kann es ein wenig deprimierend sein, die Ausbeutung der Menschen und unseres Planeten zu sehen, zu lernen und zu erleben, aber man sollte sich davon nicht das Leben verderben lassen. Wir haben nur das eine und sollten es zu einem guten Ganzen gestalten, für jetzt und die Zukunft.

Das Streben nach einem gesunden Meer und einem gesunden Lebensstil hängen eng miteinander zusammen. Man kann sich mit der Natur verbinden, Plastik vermeiden, Schäden selbst reparieren, Dinge erschaffen, vieles vereinfachen, verwenden, was man hat, und nur das kaufen, was man wirklich braucht, am besten lokal. Man sollte mehr erkunden, sich zusammenschließen, seinen Weg gehen, neugierig bleiben und wild. Auch rein bleiben, Pflanzen essen, Freundlichkeit verbreiten, sich seiner Privilegien bewusst sein und entsprechend handeln. Einfach so oft wie möglich seine Superkräfte nutzen. Und ab und zu mal aus der Pfanne essen – so spart man Geschirr. Und Wasser. Und Zeit. Inspirieren können hier die Worte des 14. Dalai Lama, Tenzin Gyatso: „Wenn du denkst, dass du zu klein bist, um etwas zu bewirken, dann versuche mal zu schlafen, wenn eine Mücke im Raum ist."

Jetzt ist die Zeit zu handeln, aber jetzt ist auch die Zeit zu leben. Trotz der Herausforderungen gibt es überall um uns herum so viel Schönes. Wir wissen nicht, was morgen passieren wird, also lasst uns das Beste aus jedem Moment machen. Lasst uns präsent und achtsam sein. Indem wir die kleinen Erfolge feiern, erhalten wir die notwendige Energie, um uns für das große Ziel einzusetzen.

»Nehmen wir unsere Kinder mit ans Meer, aufs Meer. Sie werden es lieben. Später werden sie schützen, was sie lieben«

FOTOS: SUZANNE VAN DER VEEKEN

Ein Tag … in der Segelwerkstatt Stade

Von der Tuchrolle bis zum fertigen Segel

Die Entstehung moderner Segel beginnt heute mit ihrem Design am Computer. Gefertigt werden sie aber immer noch in traditioneller Handarbeit mit Nadel und Faden. Wir haben dabei zugeschaut

Segelmachermeister Lennard Peilicke bei der Fertigstellung einer schwarzen Genua

Tak, tak, tak, tak, tak … Das unverkennbare Geräusch der Nähmaschine hallt durch das Loft. An ihr sitzt Lennard Peilicke. Der 26-jährige Segelmachermeister ist dabei, den Saum einer Genua zu vernähen. Stück für Stück schiebt er das schwarze Tuch mit beiden Händen an der Nadel entlang. Die Maschine bedient er mit dem Fuß. Peilicke sitzt, wenn man so will, unter dem Hallenboden. Denn seine Nähmaschine ist in die riesige Arbeitsfläche eingelassen.

Wir befinden uns in der Halle der Segelwerkstatt Stade. Morten Nickel zeigt uns stolz den Betrieb, den er 2022 gemeinsam mit Klaas Simon von seinen Eltern, Britta und Jens Nickel, in der Hansestadt übernommen hat.

Das Ehepaar Nickel gründete die Segelwerkstatt Stade 1985. Britta Nickel war damals die erste und einzige Segelmachermeisterin Deutschlands. Im kommenden Jahr feiert das niedersächsische Unternehmen sein 40-jähriges Firmenjubiläum.

Eigentlich hatte Sohn Morten mit seiner Ausbildung zum Schifffahrtskaufmann in Hamburg, dem folgenden Bachelorstudium und dem Master in BWL ursprünglich einen anderen Weg eingeschlagen. „Ich habe aber schon immer viel gesegelt und natürlich auch hier in der Halle geholfen“, erzählt der 32-Jährige.

Im Jahr 2021 kündigte er dann seinen Job bei Airbus in Hamburg und wurde Geschäftsführer des elterlichen Betriebes. „Seit Mitte 2022 sind meine Eltern auch faktisch auf dem Papier raus aus der Firma“, sagt der gebürtige Stader.

Bereits im Jahr 2015 bekam der langjährige Mitarbeiter Klaas Simon die Möglichkeit, in das Unternehmen der Nickels mit einzusteigen, und nahm sie wahr. Heute teilen sich Morten Nickel und Klaas Simon die Arbeit in der Geschäftsführung.

Während Nickel mit den betriebswirtschaftlichen Aufgaben, dem Einkauf und der Angebotserstellung beschäftigt ist, kümmert sich Simon vor allem um das Design und die Endabnahme der einzelnen Segel. Der Segelmachermeister unterstützt aber auch bei der Angebotserstellung und anderen Aufgaben.

Lennard Peilicke, der Jüngste im Führungsteam, kümmert sich um das operative Geschäft in der Halle, die Umsetzung der Segeldesigns sowie die Entwicklung der Auszubildenen. Auch er soll die Chance bekommen, künftig Gesellschafter der GmbH zu werden. „Lennard ist jung, hat aber schon seinen Meister absolviert und ist supergut in dem, was er tut“, kommt Nickel regelrecht ins Schwärmen.

Zu den Kunden der Segelwerkstatt Stade gehören vor allem ambitionierte Fahrtensegler, „auf die haben wir uns schon ein bisschen spezialisiert“, sagt Nickel.

„Unsere Kunden segeln auf der Elbe, im Weser-Dreieck und auf Nord- und Ostsee“, so Nickel. Dennoch habe er in den letzten Jahren beobachtet, dass immer mehr Langfahrer zu ihrem Kundenstamm gehören.

„Das sind für uns natürlich auch reizvolle Kunden, die kaufen sich einmal ein hochwertiges Tuch, das richtig gut segeln und lange halten soll. Und das können wir liefern“, so Nickel.

Auf die Frage, was die Stader Segelmacher besonders auszeichne, antwortet Nickel: „Das ist sicherlich unser Service. Wenn der Kunde meint, etwas würde nicht passen, fahren wir hin und kümmern uns.“

Für das Design der Segel ist Klaas Simon verantwortlich. „Auch wenn ich in meiner Freizeit auf dem Wasser unterwegs bin, geht mein erster Blick in das Segel der anderen“, sagt er und lacht dabei. „Mittlerweile erkenne ich oft am Schnitt, von wem es ist, da hat jeder seinen eigenen Stil.“

Bei komplexen Bestellungen verbringt Simon häufig viele Stunden vor dem Rechner, bis er zufrieden ist und die handwerkliche Arbeit beginnen kann. Dabei gibt er zunächst alle vom Kunden oder den Segelmachern gemessenen Werte in sein Programm ein. Das ermöglicht es ihm, die diversen Parameter des Segels anzupassen. Außerdem sind der Einsatzzweck und die Erwartungen des Kunden an das Segel für sein Design von Bedeutung.

Einem Grundsatz folgt aber die Herstellung eines jeden Segels: Zum Vorliek hin wird das leichteste Tuch verwendet, Richtung Achterliek wird das Material schwerer und stärker. „Ab einer gewissen Größe verwenden wir in der Mitte ein mittelstarkes Tuch, um den Unterschied auszugleichen. Sonst wäre der Übergang zu hart“, erklärt Simon.

In der kommenden Woche geht er wieder einmal auf eine Dienstreise. Sie wird nach Griechenland führen, vor Ort muss er das Rigg und die Besonderheiten des

Die Führungsriege der Segelmacherei: Morten Nickel, Lennard Peilicke und Klaas Simon leiten das junge Team

FOTOS: YACHT/JOZEF KUBICA

Schiffs ausmessen, etwa die Positionierung der Holepunkte für das Vorsegel. „Es ist bei uns Standard, dass der Kunde nur die Flüge bezahlt und die Arbeitszeit nicht berechnet wird“, so Simon. „Einige Kunden messen aber auch selber aus.“

Wer Produkte der Segelwerkstatt Stade kauft, kann sicher sein, dass sie in der Hansestadt gefertigt wurden. Auch bei ihren Lieferanten, etwa dem Tuchhersteller Dimension-Polyant, ist den Segelmachern wichtig, dass sie aus Deutschland kommen.

So können Lieferwege kurz gehalten werden. „Natürlich sind wir deshalb preislich eher im höheren Segment zu verorten“, meint Geschäftsführer Morten Nickel. Allerdings habe gerade die Corona-Krise gezeigt, wie wertvoll es sei, in Deutschland und nicht etwa in Asien zu produzieren.

Für Morten Nickel geht das auch mit den Arbeitsbedingungen der Mitarbeiter einher. „Die Standards, unter denen unsere Segel entstehen, sind deutlich höher als die in Asien“, so Nickel.

Für ihn sei es ebenso wichtig, die Mitarbeiter angemessen zu entlohnen, das trage auch zum Betriebsklima bei und spiegele sich außerdem in der Qualität der Arbeit wider.

„Unsere Belegschaft ist in den letzten Jahren deutlich jünger geworden“, erzählt Morten Nickel. Zwei Auszubildende gehören derzeit zum Team. Mit Wadi arbeitet nur noch ein Mitarbeiter seit der Gründung hier. Er heißt eigentlich Sven Rausching und kennt sein Handwerk und den Betrieb in- und auswendig.

„Wadi ist im Grunde die wandelnde Firmenchronik, man kann ihn alles fragen, und meistens hat er dann die passende Antwort“, erzählt Nickel über den dienstältesten Mitarbeiter der Segelwerkstatt. „Er hat einfach Megaspaß an der Sache, steht aber auch Veränderungen positiv gegenüber, und das ist super.“

»Bevor ein Segel unsere Halle verlässt, hängen wir es erst einmal auf. Am besten ist es, wenn es sich jemand anschaut, der mit dem handwerklichen Fertigungsprozess wenig, am besten gar nichts zu tun hatte. Reffleinen, Lieken – es wird alles kontrolliert«

Die Endabnahme der fertigen Segel erfolgt in der Halle. Das Segel hängt dabei ungefähr einen halben Meter in der Luft

Matti Pleßmann, Auszubildender im zweiten Lehrjahr, beim Kleben einer neuen Genua

Meist wird in der Segelwerkstatt Stade das Tuch von Dimension-Polyant verwendet

Auswärtstermin in Stade: Lennard Peilicke beim Ausmessen seiner X-79

Während Lennard Peilicke im Laufe des Tages zu einem Aufmaßtermin am Steg des Segler-Vereins Stade (SVS) aufbricht, wechselt Morten Nickel vom Bürostuhl an die Maschine, mit der das Segeltuch zugeschnitten wird. „Das ist ein guter Ausgleich zu meinem Alltag, der ja eher aus Kundenkontakt und Büroarbeit besteht“, sagt der Firmeninhaber.

Das Tuch wird vor dem Nähen auf dem rund 11,60 Meter langen Tisch von unten angesaugt, damit die Maschine beim Darüberfahren keine Falten produziert. Zunächst werden die Nummern des jeweiligen Streifens automatisch auf das Material gemalt. Danach wird das Tuch maschinell in die vom Computer berechneten Stücke zugeschnitten.

Dazu wird eine Software verwendet, die die Tuchstücke so anordnet, dass beim Schneiden möglichst wenig Verschnitt produziert wird. „Bei horizontalen Segeln haben wir meist eine Ausnutzung von 95 bis 97 Prozent des Segeltuchs. Da bleibt nicht viel übrig“, sagt Klaas Simon und erzählt, dass regelmäßig Kunden fragen, ob sie noch Reste vom Tuch bekommen könnten. „Das sind aber meist nur kleine Stückchen. Bei dem Segel jetzt haben wir eine Ausnutzung von 86 Prozent, das heißt 13,5 Prozent Verschnitt. Der breiteste Streifen ist allerdings nur 8 Millimeter hoch, damit lässt sich gar nichts anfangen“, so Simon.

„In den letzten Jahren haben meine Eltern hier natürlich nicht mehr viel erneuert“, sagt Nickel. Sein Vater habe nicht mehr in die Firma investiert, weil er lange Zeit nicht gewusst habe, dass er einen Nachfolger haben würde. „Mein Vater hat mich eigentlich nie gefragt, ob ich die Firma übernehmen möchte, er wollte immer, dass wir das sozusagen selber entscheiden“, berichtet Morten Nickel.

Ihre Firma sei immer noch im Wandel. Zuletzt wurde die Internetseite überarbeitet. Außerdem haben die Geschäftsführer in Marketingmaßnahmen investiert und die Corporate Identity modernisiert.

Auch der Raum vor der Halle, in dem ein Tisch mit Stühlen steht und verschiedene Anschauungsstücke Segeltuch zu begutachten sind, werde in der kommenden Zeit noch modernisiert.

„Momentan haben wir zwei Auszubildene. Vorher waren es drei, aber einer ist diesen Sommer fertig geworden“, berichtet der für die Ausbildung zuständige Segelmachermeister Peilicke.

Bei der Gesellenprüfung müssen die Lehrlinge ein Segel fertigen, bei dem Design gibt es durchaus Unterstützung von Simon, der das Segel gemeinsam mit dem Auszubildenen entwirft.

„Bei uns dürfen sich die Azubis ein Segel für ihr eigenes Boot herstellen, das haben die letzten auch eigentlich alle gemacht“, so Peilicke.

Sollte ein Lehrling mal kein eigenes Boot besitzen und auch im Bekanntenkreis niemanden kennen, für den er eines anfertigen kann, dann werde in der Regel ein Segel für eines der Jugendboote des SVS gefertigt. „Der SVS bezahlt dann nur das Material für das Tuch und bekommt das Segel zu einem sehr guten Preis“, sagt Peilicke.

Im Herbst steht die Produktion in der Segelwerkstatt Stade rund drei Wochen

FOTOS: YACHT/JOZEF KUBICA

still. In dieser Zeit werden Reparaturen an Segeln und Persenningen durchgeführt.

Die neue Segelsaison beginnt für uns im Grunde mit dem Jahreswechsel. In der Halle müssen wir dann ordentlich produzieren und viel schaffen, um die Liefertermine im April einhalten zu können", erklärt Peilicke.

Die Vorarbeit von Klaas Simon am Computer muss dann jeweils schon erfolgt sein. „Deshalb versuche ich immer, bis Weihnachten alles am Computer entworfen zu haben, was wir bis Mai bauen können. Dafür müssen wir aber natürlich die Daten schon haben", erläutert Simon.

Der Bau des Segels, das sich hier gerade in der Endabnahme befindet, hat etwa 40 bis 50 Arbeitsstunden in Anspruch genommen. Es ist für eine Feeling 39 bestellt worden und hat unter anderem zwei Reffreihen. Deren Verstärkungen brauchen, genauso wie das Aufsäumen der Lattentaschen, einiges an Arbeitszeit.

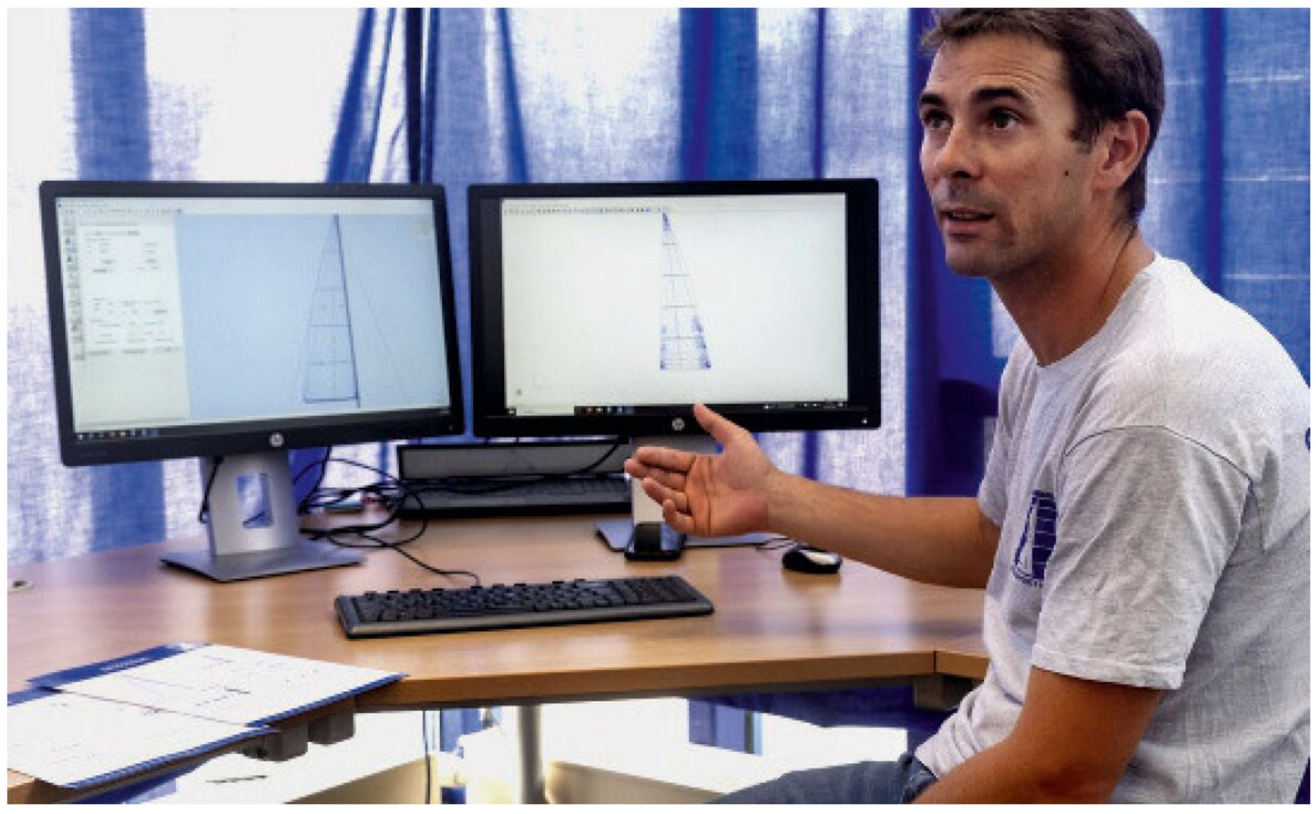
„Es ist für einen Kunden, der gleich drei Segel bestellt hat, um damit im Mittelmeer unterwegs zu sein", sagt Nickel, während sein Kollege Simon dabei ist, die Abnahme durchzuführen. Dabei kontrolliert er auch, ob alle Sonderwünsche des Kunden berücksichtigt worden sind. „Er hat sich zum Beispiel Gummis anstelle der üblichen Gurtbänder für die Mastrutscher gewünscht", sagt Simon.

»Es ist sehr hilfreich, dass meine Eltern so strukturiert gearbeitet haben. Es wurden alle Segelschnitte, die seit 1985 hier produziert wurden, in Ordnern abgelegt«

Die Maschine, an der Morten Nickel arbeitet, schneidet aus den Tuchrollen die Elemente zum Vernähen, das Tuch wird angesaugt

Die Ordnerstruktur von damals gehört zu den Schätzen des Betriebs, alles wurde sorgsam abgelegt

In der Regel designt Klaas Simon die Segel zu Hause an seinem Computer, aber auch im Betrieb gibt es einen Platz, um Segel zu entwerfen



Die in den Boden eingelassenen Nähmaschinen erleichtern das Arbeiten an den großen Tüchern

Rund 600 Segel hat Klaas Simon mittlerweile entworfen. „Normalerweise sitze ich dafür zu Hause am PC. Dort habe ich meine Ruhe und werde nicht ständig durch das klingelnde Telefon oder vorbeischauende Kunden gestört", sagt er.

Seine Anfänge als Segeldesigner beschreibt er als schleichenden Prozess. „Die Spanier und Italiener nennen ihre Lofts nicht Werkstatt, sondern Atelier. Sie verstehen sich als richtige Künstler", erzählt Simon von seinen Erfahrungen mit den ausländischen Berufskollegen. Ganz so eng sehe er das nicht, dennoch sei das Entwerfen der Segel für ihn eine wichtige Schaffensphase, in der er ungern gestört werden möchte.

Morten Nickel steht unterdessen schon wieder an der Maschine, mit der die Fragmente zur Herstellung der Segel zugeschnitten werden. Dieses Mal soll aus dem Tuch ein 63 Quadratmeter großer Code Zero für eine Pogo 10.50 entstehen.

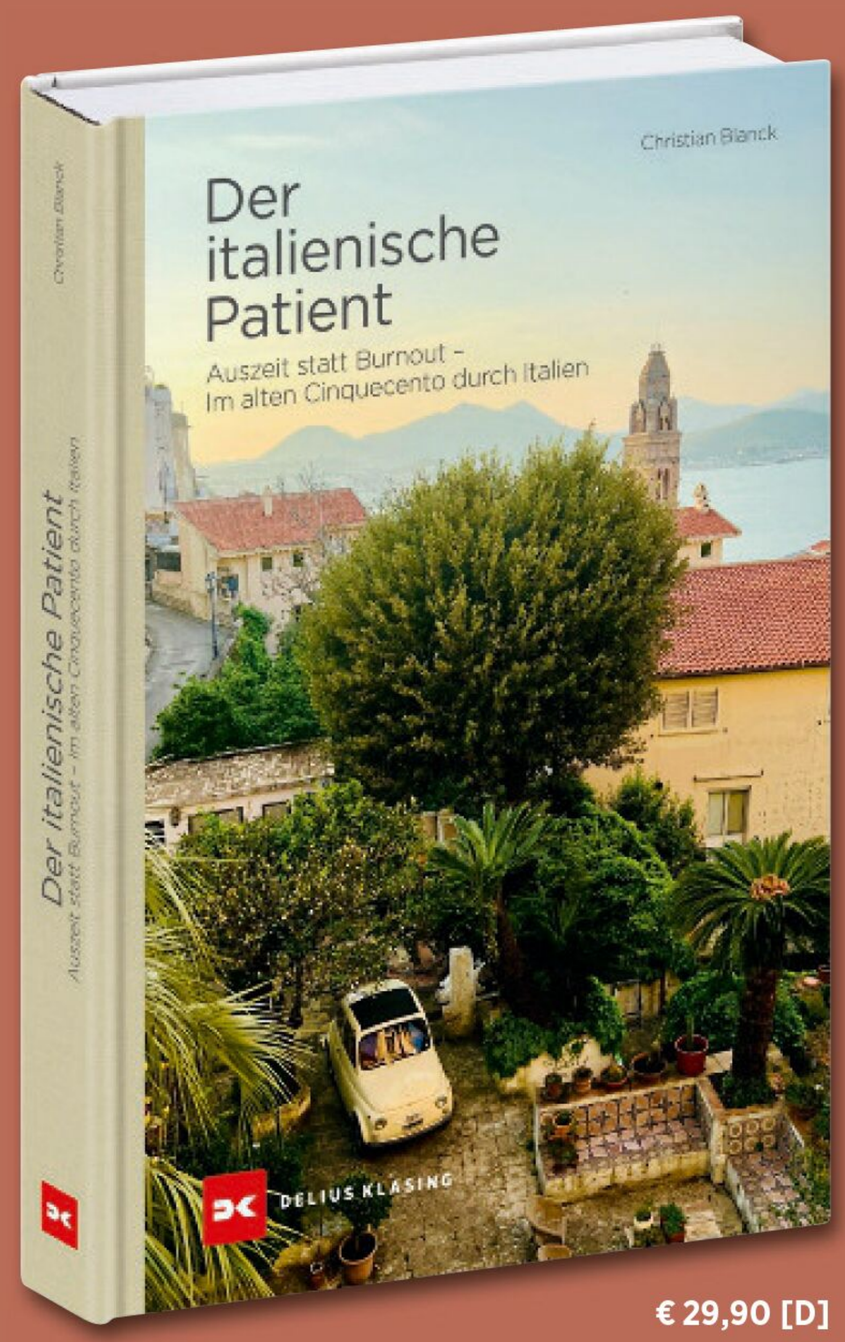
Und so läuft die Produktion in der Segelwerkstatt Stade mit ihren jungen Machern stetig weiter – trotz der hohen Stückzahlen von ungefähr 400 Segeln pro Jahr ist jedes ein Unikat.

Nils Leiterholt

FOTOS: YACHT/JOZEF KUBICA

Dolce Vita

Italien-Roadtrip
zur Sinnfindung



€ 29,90 [D]
ISBN 978-3-667-12969-7

Nach mehreren Jahrzehnten Vollgas im Berufsleben, merkt Christian Blanck irgendwann, dass sein Akku leer ist. Er braucht eine Auszeit, Tapetenwechsel, muss sich neu sortieren. Aber wo? Und wie? Da erinnert er sich an einen lang gehegten Traum: Einen alten Cinquecento kaufen – in Italien. Und dann auf eigener Achse zurück nach Deutschland fahren: Das wärs! Gesagt, getan. Mithilfe eines Freundes organisiert er den Kauf, bucht ein Flugticket und macht sich auf den Weg. Aber natürlich läuft nicht alles wie geplant: Der Fiat zickt, Blanck verliert sein Portemonnaie, manchmal auch den Glauben. Wie er am Ende doch noch sein Ziel erreicht, was er für die Zukunft mitgenommen hat und was jeder daraus für seine persönliche Lebens- und Sinnkrise lernen kann, beschreibt er in diesem Buch – ein Ratgeber und Reisebericht der besonderen Art.

DELIUS KLASING

shop.delius-klasing.de

Die Konstruktion stammt von dem im Hochseerennsport äußerst erfolgreichen Sam Manuard. Gebaut wird die neue, mit 119.000 Euro Grundpreis relativ günstige First 30 von Seascape

RENDERING: GROUPE BENETEAU

Wiederentdeckung der Leichtigkeit

Mit der First 30 startete einst die sportliche Modellreihe von Beneteau. Ihre Urenkelin soll jetzt als schnelles Volksboot die legendäre Erfolgsgeschichte fortschreiben. Warum das klappen könnte

Leichter Ausbau, helles Ambiente
Die First 30 wirkt trotz des reduzierten Einsatzes von Holzflächen recht wohnlich. Funktional fehlt es ihr bis auf einen Navitisch an nichts; selbst die Salonsofas sind lang und tief genug, um als Kojen zu dienen. Vorm Niedergang ist der Rumpfboden mit Kork belegt

Selten wird der Einfluss einer einzigen Person auf den Lauf der Dinge, den Kurs eines Unternehmens, den Erfolg einer Strategie so deutlich wie bei diesem Boot. Und auch wenn es in die Zukunft weist, lohnt es sich doch, einmal kurz knapp 50 Jahre zurückzuspulen. Denn damals gab es schon eine First 30, die aus heutiger Sicht wegweisend, wenn nicht bahnbrechend war. Und eben: Annette Roux.

Sie ist die Enkelin von Benjamin Beneteau, dem Gründer der größten Sportbootwerft der Welt, Nummer 358 der 500 reichsten Französinnen und Franzosen. Mitte der Siebzigerjahre wagte die damals junge Firmenchefin eine überraschende Portfolio-Erweiterung. Auf Initiative von François Chalain entschied sie, aus den Formen des Siegerschiffs der Halbtonner-WM von 1974 ein neues Serienboot zu entwickeln.

Es war eine Wette auf die Zukunft. Beneteau lebte damals vor allem von Angelbooten, sämtliche Entwürfe stammten bis dato aus dem eigenen Haus – bis zu jenem Projekt, das 1976 alles veränderte.

„Gemeinsam mit Konstrukteur André Mauric haben wir den Segelplan geändert, den Kiel umgearbeitet, die Innenausstattung, den Decksaufbau", erinnert sich Annette Roux, von allen in der Werft noch heute respektvoll „Madame" genannt. Weil es ein Neuanfang war, „nannten wir das Boot ‚First'. Niemand hat das von uns erwartet."

Die sportliche Yacht entwickelte sich aus dem Stand zum Verkaufsschlager. In nicht einmal ganz fünf Jahren wurden mehr als 950 Rümpfe gebaut. Ein Jahr nach ihrer Ablösung war Beneteau Weltmarktführer. „Mit ihr haben wir die Türen zum Export aufgestoßen", sagt die inzwischen 82-Jährige, die als Vorsitzende der Beneteau-Stiftung nach wie vor den Kurs der Werft mitbestimmt.

Und so ist es kein Zufall, dass Vertriebschef Yann Masselot am 10. September in Cannes eine neue First 30 ankündigte. Ein symbolträchtigeres Modell gibt es nicht, um das 140-Jahr-Jubiläum der Marke zu feiern – zumal es Beneteaus einzige Neuentwicklung für 2024 ist.

Obwohl sie beim Yachting Festival an der Côte d'Azur gar nicht zu sehen war, weil sie erst auf der boot Düsseldorf ihre Messepremiere in 3D haben wird, beherrschte sie von Beginn an die Schlagzeilen. Zum einen weil kompakte Serienyachten der Neun-Meter-Klasse am Markt selten geworden sind und die First 30 in einer Zeit, da die Preise allenthalben himmelwärts tendieren, vergleichsweise günstig angeboten wird.

Zum anderen weil sie ähnlich wie weiland ihre Urahnin ein ganzes Segment

neu beleben, ja prägen soll: das der „schnellen, unkompliziert gleitfähigen Fahrtenyachten“, wie Yann Masselot bei der Vorstellung betonte.

Das Konzept entstand in einem Joint Venture zwischen Beneteau und Seascape. Die slowenische Werft ist im Konzernverbund für alle First-Modelle von 40 Fuß an abwärts verantwortlich und hat sich unter anderem mit bisher allein drei Titelgewinnen bei Europas Yacht des Jahres einen erstklassigen Ruf erarbeitet.

Die First 30 schließt eine große Lücke im bisherigen Angebot, die zwischen der First 27 und 36 bestand. Wie bei allen Seascape-Entwürfen stammt die Konstruktion von Sam Manuard, einem der erfolgreichsten Architekten für Hochsee-Rennyachten. Als Stylist zeichnet Lorenzo Argento verantwortlich, den Beneteau eingebracht hat. Laminatplan und Struktur berechnete Giovanni Belgranos Pure Design & Engineering. Ein Team, das für seglerische Effizienz wie für visuelle Ästhetik bürgt und bereits die First 36 prägte.

Die Neue ähnelt ihr in Form und Proportionen sehr. Anders als bei der

Der Bugspriet ragt fast einen Meter über den Rumpf hinaus und trägt auch den Anker

größeren Schwester jedoch waren bei der First 30 die Margen erheblich kleiner und die Spielräume in der Entwicklung deshalb deutlich enger. Vor allem das Ziel, im Nettopreis nicht die Marke von 100.000 Euro zu reißen, stellte das Team von Seascape-CEO Andraz Mihelin vor erhebliche Herausforderungen.

Weil zudem das Gewicht eine erfolgskritische Größe ist, um frühes Angleiten zu ermöglichen, wurde es eine Übung im intelligenten Weglassen – ohne aber grundlegende Komfortansprüche zu vernachlässigen. Tatsächlich bietet die First alles, was es zum Fahrtensegeln braucht: zwei Schlafzimmer, Küche, Bad und Seeterrasse. Die Doppelkoje im Vorschiff ist für ein sportliches Boot dieser Größe geradezu üppig und erreicht im Schulterbereich Queensize-Format; nur achtern wird es für zwei Erwachsene knapp.

Wie üblich bei Seascape sind die Möbelfundamente Teil der tragenden Struktur und genau wie Rumpf und Deck aus leichtem GFK-Sandwich laminiert. Im Standard gibt es nur eine per Magnete schließende Falttür – jene zur Nasszelle; und auch die besteht aus leichten Schaumplatten.

Vor dem Niedergang fehlen Bodenbretter; die finden sich nur im leicht erhöhten Salon. Dafür ist der Rumpfboden mit einem 6 Millimeter starken Belag aus Seacork beklebt, der wahlweise und gegen Aufpreis auch im Cockpit verlegt werden kann. So bleibt dort, wo es unter Deck am meisten zählt, mit 1,85 Meter genug Stehhöhe. Vor allem aber sparen all diese Maßnahmen Gewicht, weshalb die First 30 eine gute halbe Tonne weniger verdrängt als ihre vom Volumen ➢

Die Vorreiter der neuen First 30

First 30 – Die Wegbereiterin

Das erste Modell entsteht aus den Formen der „L’Impensable“, Siegerin im Half Ton Cup. Kiel, Segelplan, Aus- und Aufbau werden angepasst. Bei ihrer Premiere auf der Pariser Yachtmesse ist sie der Star. Auch sportlich läuft es: Die First 30 wird das Boot für die Tour de France à la Voile und den Course de l’Aurore. Gebrauchtpreis: 8.000 bis 15.000 Euro.

Verkaufszeitraum	**1976–1981**
Produktionszahl	**824**
Rumpflänge	**8,95 m**
Wasserlinienlänge	**7,75 m**
Breite	**2,86 m**
Tiefgang/alternativ	**1,70 m**
Gewicht	**3,45 t**

First 31.7 – Der Blockbuster

Das von Jean-Marie Finot konstruierte Boot gilt als Maßstab in Bezug auf den kommerziellen Erfolg der Serie. Denn der Rumpf wurde nicht nur für die 31.7 verwendet, sondern auch für die erste Figaro, die First 310 und sogar für die Oceanis 300 und 311. Als Gebrauchtboot ist der Allrounder heute noch gefragt; gut erhaltene Exemplare kosten um 50.000 Euro.

Verkaufszeitraum	**1997–2010**
Produktionszahl	**1179**
Rumpflänge	**9,61 m**
Wasserlinienlänge	**8,80 m**
Breite	**3,23 m**
Tiefgang/alternativ	**1,90 m**
Gewicht	**3,75 t**

First 30 – Die Verheißung

Entwickelt von Star-Konstrukteur Juan Koumdjian und Vendée-Sieger Michel Desjoyeaux, versprach die letzte First 30 viel. Doch sie litt unter dem schweren Ausbau; auch große Regattaerfolge blieben aus. Ihr Misserfolg stellte die gesamte Modellreihe infrage. Als flottes Fahrtenboot ist sie aber nach wie vor beliebt. Preis aktuell: 60–70.000 Euro.

Verkaufszeitraum	**2011–2015**
Produktionszahl	**141**
Rumpflänge	**9,52 m**
Wasserlinienlänge	**8,39 m**
Breite	**3,20 m**
Tiefgang/alternativ	**1,90/1,50 m**
Gewicht	**3,75 t**

RENDERINGS: GROUPE BENETEAU; FOTOS: YACHT-ARCHIV/HIPPOPHOT/G. BEAUVAIS (L. U. L.), YACHT/K. ANDREWS (R. U. M.), GILLES MARTIN-RAGET (R. U. R.)

Ein Layout, nur wenig Varianz

Bis auf Optionen für Antrieb und Ausstattung sind alle First 30 gleich: zwei Kammern, sechs Kojen, eine große Backskiste

her kleinere Vorgängerin von 2011, die noch komplett in Sperrholz ausgebaut war. Das sind Welten, und das spiegelt sich auch in der höheren Segeltragezahl des aktuellen Modells wider (5,2 vs. 4,9).

Die Computerillustrationen lassen die First 30 bei aller Dominanz von GFK-Flächen recht wohnlich erscheinen. Und das trifft vermutlich auch den Charakter, wenn man die Ausgestaltung der 36 vor Augen hat. Allerdings wird ihre Detaillierung nicht so umfassend sein.

Die farblich abgesetzten Textil-Paneele an den Rumpfwänden etwa sind ein aufpreispflichtiges Extra; im Standard gibt es hier wie in den Kabinen nur die „Raufaser-Optik“ von unverkleidetem, lediglich mit Acryllack beschichtetem Laminat. Man kann sich das Interieur aber gemütlicher machen. So stehen außer den Wandverkleidungen Warmwasserboiler und Heizung auf der Optionsliste. Ebenso lassen sich Magnettüren für die Kabinen und passende Stautaschen ordern.

Wünschenswert wäre noch eine Luke im vorderen Teil des Kajütaufbaus, um die Ventilation zu verbessern und Gennaker oder Code Zero in den Salon bergen zu können. Eine solche ist bisher nicht einmal als Extra vorgesehen. Die Werft bietet stattdessen Solarpaneele an, die vor dem Mast montiert werden, und verweist auf die 60er-Luke im Vorschiff. Immerhin gibt es serienmäßig seitliche Fenster in der Nasszelle sowie über der Pantry für die Querbelüftung.

Bemerkenswert: Die First verfügt über viel Stauraum an Deck. Ganz achtern fassen zwei Backskisten Gasflasche, Festmacher und Kleinzeug. Unter der Steuerbord-Ducht, erreichbar über eine große Klappe, stehen mehr als zwei Kubikmeter für die Lagerung von Fendern, Segeln und anderer Ausrüstung bereit, was in dieser Klasse mehr ist als sonst üblich.

Abweichend von den Werft-Renderings wird das Boot selbstverständlich mit einer CE-konformen Seereling ausgeliefert. Nach der vorläufigen Einstufung ist die First 30 bei einer Besatzung von bis zu zwei Personen für Kategorie A (Hochsee) zertifiziert – ein wichtiger Aspekt für die Zulassung zu anspruchsvollen Seeregatten. Bei bis zu sechs Mann Crew gilt Kategorie B.

Man sollte die Neue von Beneteau gleichwohl nicht als verkappten Racer

Technische Daten

CE-Entwurfskategorie	**A2/B6**
Rumpflänge	**9,35 m**
Gesamtlänge	**10,33 m**
Wasserlinienlänge	**8,75 m**
Breite	**2,95 m**
Tiefgang	**1,98 m**
Masthöhe über WL	**14,70 m**
Theor. Rumpfgeschwindigk.	**7,2 kn**
Gewicht	**3,15 t**
Ballast/-anteil	**1,07 t/34 %**
Großsegel	**29,8 m²**
Rollgenua (106 %)	**28,2 m²**
Maschine (Yanmar 2YM15)	**10 kW/14 PS**
Kraftstofftank	**50 l**
Frischwassertank	**120 l**
Fäkalientank	**50 l**

Potenzial STZ[1] = 5,2

4,0 Cruiser — Performance-Cruiser 5,0

Der ausgewogene Segelplan mit hohem Streckungsverhältnis sollte der First 30 zu sportlichen Leistungswerten verhelfen.

[1] Dimensionslose Zahl. Berechnung: $^{2}\sqrt{S}/^{3}\sqrt{V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V) [2] Nach YACHT-Definition

Rumpf- u. Decksbauweise

GFK-Sandwich-Konstruktion, in Vakuum-Infusion mit Vinylesterharz laminiert. GFK-Innenausbau als Teil der Rumpfstruktur, ebenfalls Vakuum-infusioniert. Gusseisenkiel mit T-förmiger Bombe

Cockpit-Layout

Neben der Großschotführung über eine Hahnepot und German Sheeting gibt es auf Wunsch auch einen Traveller mit Doppeltalje für Grob- und Feintrimm

Antriebs-Alternative

Optional bietet Beneteau die First 30 statt mit Yanmar-Diesel auch mit einem elektrischen 6-kW-Podmotor von Torqeedo an

Ausstattung und Preise

Grundpreis ab Werft	**119.000 €**
Circa-Preis segelfertig[2]	**140.000 €**
Garantie/gg. Strukturschäden	**3/10 Jahre**

Werft

Seascape d.o.o., Podpec 53, 1352 Preserje, Slowenien. *www.beneteau.com/de*

Zeitlose Eleganz, gefällige Proportionen. Das Design der First 30 stammt von Lorenzo Argento

missverstehen, obwohl sie bei Silverrudder, Baltic 500 oder MidsummerSail sicher gut vertreten sein wird. Im Kern ist sie ein Boot, das einer möglichst breiten Zielgruppe Segelspaß bereiten soll.

Seascape-Gründer Andraz Mihelin sieht die First 30 da in einer Tradition mit dem Original von anno 76, das ja auch einen Markt etabliert hat, der so noch gar nicht wirklich existierte. Deshalb hat der Visionär, der schon mit der Seascape 18 bewies, dass er gern jenseits von Konventionen denkt, für den Neun-Meter-Speedster eine eigene Kategorie ausgerufen: Statt von einem Performance Cruiser spricht er lieber von einem „Planing Cruiser", wörtlich übersetzt: „Gleitkreuzer".

Es ist ein großes Versprechen: Schon bei 3 bis 4 Beaufort soll sich die First 30 raumschots mühelos von ihrem eigenen Wellensystem lösen und zweistellig segeln. Ein Jahr später will er mit einer „Seascape Edition", die noch leichter und potenter wird, eine weitere Leistungsstufe zünden – so wie mit der ebenfalls in Cannes angekündigten First 36 SE. Die Frage wird nur sein, ob ihm dafür nicht die Bauplätze ausgehen. Schon vor der Präsentation haben die Beneteau-Händler 50 Boote blind vorbestellt und anbezahlt. Im Februar beginnen die Auslieferungen. Gut möglich also, dass sich die Erfolgsgeschichte der ersten First 30 gerade wiederholt. *Jochen Rieker*

Die Konkurrenz der First 30

Bente 28 – Die Nonkonformistische

Das Judel/Vrolijk-Design verkörpert die Loslösung von Formelzwängen am konsequentesten. Der Aufbau schafft viel Volumen und Stehhöhe unter Deck und verleiht dem Boot Eigenständigkeit. Agil, aber nicht explosiv.

Rumpflänge	**8,65 m**
Breite	**2,99 m**
Tiefgang	**1,60 m**
Gewicht	**3,2 t**
Segelfläche	**51,0 m²**
STZ	**4,9**
Grundpreis ab Werft	**134.900 Euro**

J/99 – Die Universelle

Sie ist für Klassensiege im Sydney Hobart Race und anderen IRC-Klassikern gut, macht aber auch als schnelles Tourenboot Laune. Dank sehr hohem Ballastanteil und guter Balance exzellente Kreuzeigenschaften.

Rumpflänge	**9,94 m**
Breite	**3,40 m**
Tiefgang	**1,99 m**
Gewicht	**3,8 t**
Segelfläche	**59,2 m²**
STZ	**4,9**
Grundpreis ab Werft	**172.840 Euro**

Pogo 30 – Die Trendsetterin

Breiter ist keine in der Neun-Meter-Klasse, was der Pogo auch den größten Innenraum beschert. Ihre benetzte Fläche dämpft aber das Temperament bei Leichtwind etwas. Dafür ist sie schnell auf harten Reaching-Kursen.

Rumpflänge	**9,14 m**
Breite	**3,70 m**
Tiefgang	**1,05–2,50 m**
Gewicht	**2,8 t**
Segelfläche	**51,0 m²**
STZ	**5,1**
Grundpreis ab Werft	**155.580 Euro**

RENDERINGS: GROUPE BENETEAU; FOTOS: EYOTY/A. LINDLAHR (R. U. L.), RICK TOMLINSON (R. U. M.), PIERRICK CONTIN (R. U. R.).

Steckbrief Sailart 20

Konstrukteur	**Marc Oliver von Ahlen**
Abmessungen	**6,30 x 2,50 m**
Gebaut von	**2002 bis heute**
Stückzahl	**217**
Neupreis 2002	**20.000 €**
Gebrauchtpreis	**25.000–30.000 €**
Neupreis heute	**42.500 €**

Kleinkunst aus dem Rheinland

Seit 1993 baut die Werft Sailart in Erftstadt kompakte Segelboote. Die 20 markiert die Mitte des Angebots. Was kann der Kreuzer als Gebrauchtboot?

FOTOS: YACHT/BERTEL KOLTHOF (16), YACHT/N. CAMPE

Heeger Meer in Herrlichkeit
Die friesischen Gewässer sind der ideale Spielplatz für die Sailart 20. Allerdings verfügt sie auch über genügend Stabilitäts-Reserven für größere Gewässer wie IJsselmeer oder Ostsee

Ein netter Wind weht, wie er das meistens tut, aus Südwesten das Heeger Meer hinauf. Wunderbare Bedingungen für einen Test. Und die Sache wird noch besser, als sich, ganz zufällig, wie Eigner Andreas Delfosse versichert, ein Schwesterschiff hinzugesellt. Natürlich stellt sich alsbald ein gewisser Ehrgeiz ein und die beiden Zwanziger zeigen, was sie können. Am Ruder möchte die Sailart bitte konzentriert geführt werden, kleinste Ausschläge werden sofort in Schiffsbewegungen umgesetzt. Die kleine Selbstwendefok steht gut, fällt aber gleich ein, wenn man es an der Windkante überreizt. Logisch. Also: Fäden beachten, Wasseroberfläche lesen und in den Moment eintauchen. Und schwups bleibt der Kontrahent achteraus. Das Segeln macht dabei einen Riesenspaß. Einfach, direkt und pur. Böe – Druck – Speed. So wunderbar simpel. Kleinkreuzerfeeling, aber gepaart mit der Gewissheit, dass genug aufrichtendes Moment vorhanden ist, wenn der Windstoß doch mal heftiger daherkommt, als zunächst gedacht. Die Sailart strahlt dann eine erstaunliche Souveränität aus. Das ist fast schon jollenartiges Segeln mit Ballast-Airbag, der das nur sechs Meter lange Schiff nötigenfalls aufrecht hält, sozusagen. Das Beste aus beiden Welten.

Kein Wunder, dass die Zwanziger so beliebt ist. Vor Kurzem wurde aus der Werft in Erftstadt, die das Schiff jetzt seit 2002 anbietet, Baunummer 217 ausgeliefert. Die Schiffsbauer unter der Leitung von ➢

Frank Störck bauen seit Jahr und Tag sehr hochwertig in Handarbeit mit NPG-Gelcoat und Divinycell-Schaumkern. So werden die Schiffe leicht und dennoch robust. Das bringt eine ganze Reihe an Vorteilen mit sich. Mit Trailer wiegt die Sailart 1200 Kilogramm. Das zieht jeder Mittelklassewagen ins Urlaubsrevier. Der Mast kann leichter ausfallen, sodass er von einer Person zügig gesetzt werden kann und das für die Unsinkbarkeit erforderliche Schaumvolumen kann kleiner ausfallen, da es ja vom Auftrieb her nur dem Schiffsgewicht entsprechen muss. Als positiven Nebeneffekt isoliert der Schaum auch noch gut. Gepaart mit dem zeitlosen Design, wirkt das Schiff auch heute noch frisch. Die „Momo“ von Eigner Delfosse sieht nach 14 Jahren aus wie neu. Der hat sie natürlich gut gepflegt und regelmäßig durch die Werft checken lassen.

Allerdings spricht der Zustand auch für eine solide Bauausführung. Die zeigt sich auch in der Beschlagsausstattung: Hochwertiges allerorten und das immer ausreichend dimensioniert. So macht das Schiff richtig Spaß. Nichts geht mühsam, alles ist da, wo es sein soll. So braucht man auch vor etwas mehr Wind keine Angst zu haben. Fix gerefft und weiter geht’s. Beim Test wird es ebenfalls etwas böig. Um hierbei die Kontrolle zu behalten, muss vor allem das mächtige, ausgestellte Groß pariert werden. Dafür stehen nur die Großschot und ein kleiner Niederholer zur Verfügung. Traveller oder Achterstag gibt es nicht. Macht aber nichts, denn die Einfachheit bereitet auch Spaß. Pinne und Schot, eine Vorschot muss man dank Selbstwendefok nicht dauerhaft bedienen und fertig. Das ist maximal simpler Segelspaß. Dabei lassen sich die Leistungen durchaus sehen. Bei den 12 bis 14 Knoten Wind liefert der Kleinkreuzer rund fünf Knoten bei einem Wendewinkel von unter 90 Grad. Das ist solide. Mit großem, bunten Vorsegel macht die Sailart vermutlich auch richtig viel Spaß. Der ist aber nicht an Bord. Also geht es retour mit dem Großsegel.

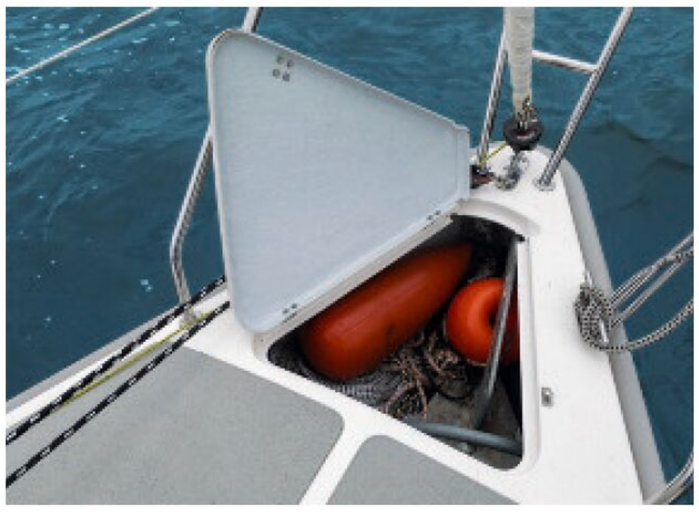
Auch fallen die guten Sitzmöglichkeiten im Cockpit auf. Egal ob auf den Duchten oder auf dem Süll, dank Pinnenausleger lässt sich die Sailart dort überall bestens steuern. Hinter dem Aufbau kann man sich geschützt vor dem Wetter verstecken, auch eine Sprayhood ist möglich, unter der gäbe es dann auch Stehhöhe im Niedergang. Die Werft nennt die Sailart 20 dann auch zu Recht den „sicheren Familienkreuzer“. Die Segeleigenschaften jedenfalls bestätigen das schon mal.

Und der Familienkreuzer? Tatsächlich finden sich Schlafgelegenheiten für vier Personen. Und die sind ganz schön groß: Im Vorschiff ruhen zwei auf der zwei Meter langen und 1,83 Meter (!) breiten Koje. Am vordersten Ende sind allerdings nur noch 44 Zentimeter Breite vorhanden. An Steuerbord ist achtern eine 2,45 Meter lange und 75 Zentimeter breite Koje eingebaut. Backbord ist das Gegenstück zwar genauso breit, allerdings 50 Zentimeter kürzer. Grund dafür ist der kleine Küchenschrank. Hier befinden sich auf der „Momo“ die Kochutensilien, ein kleiner Kocher, Waschbecken mit Mini-Wassertank und sogar eine Kühlbox.

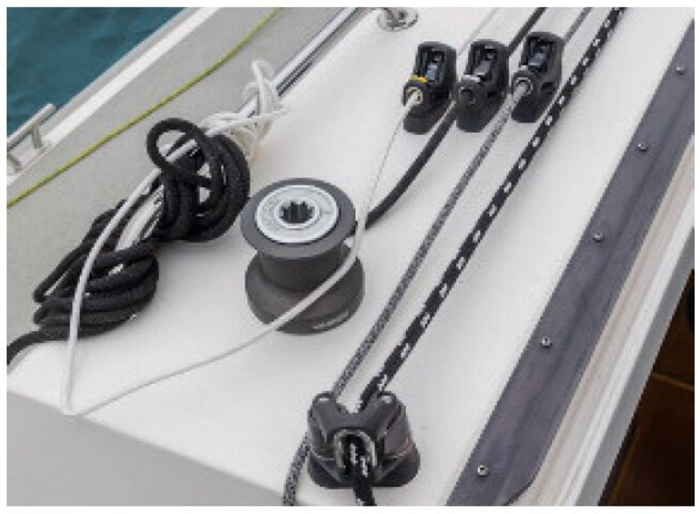
Unter dem Niedergang wäre Platz für ein Porta Potti oder Ähnliches. Nur Privatsphäre gibt es nicht. Unter den Kojen befinden sich sehr sauber verarbeitete ➢

Equipment fein, Verarbeitung auch

Die Selbstwendefock ist Standard, Genuaschienen gibt es auch auf dem Kajütdach

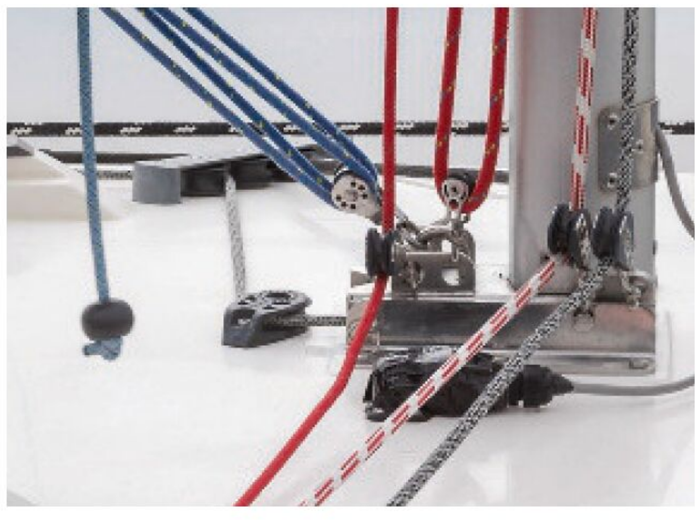


Gar nicht so klein, trotzdem fein: Der Ankerkasten schluckt auch Leinen und Fender



Umgelenkt: Die Leinen vom Mast führen ins Cockpit, wo die Arbeitshöhe ideal ist

Die Backskisten sind groß. Hier zeigt sich die gute Verarbeitung bis ins Detail



Das Kielfall wird an Deck und nach achtern umgelenkt, es kann schwergängig sein

Egal ob im Stehen, im Sitzen oder vom Süll aus – die Pinne ist immer gut nutzbar

FOTOS: YACHT/BERTEL KOLTHOF

Traveller oder Achterstag gibt es nicht. Die Einfachheit der Bedienung sorgt indes für puren Segelspaß

Das Großsegel dominiert den Segelplan. Es möchte in Böen aktiv mit der Großschot gefahren werden

SAILART 20

KONSTRUKTEUR: MARC OLIVER VON AHLEN

Technische Daten

CE-Entwurfskategorie	**C**
Rumpflänge	**6,00 m**
Gesamtlänge	**6,30 m**
Wasserlinienlänge	**5,80 m**
Breite	**2,50 m**
Tiefgang/alternativ	**1,30/0,60 m**
Masthöhe über WL	**9,00 m**
Theor. Rumpfgeschwindigk.	**5,9 kn**
Gewicht	**820 kg**
Ballast/-anteil	**180 Kg/22 %**
Großsegel	**12,2 m²**
SW-Fock	**5,8 m²**
Maschine	**Außenborder**
Kraftstofftank	**10 l**
Frischwassertank	**10 l**
Fäkalientank	**Chemie-WC**

Segelleistungen (ohne Abdrift/Strom; Windgeschwindigkeit: 10–12 Kn (3–4 bft), Wellenhöhe: ca. 0,2 m

Potenzial STZ[1] = 4,5

Schon die kleine SW-Fock sorgt für eine hohe Segeltragzahl. Mit der optionalen Genua steigt sie auf 4,8. Das ist durchaus sportlich

[1] Dimensionslose Zahl. Berechnung: $^{2}\sqrt{S}/^{3}\sqrt{V}$. Je höher der Wert, desto mehr Segelfläche (S) hat das Schiff in Relation zur Verdrängung (V)

Modellhistorie und Bauweise

Die Sailart 20 wird seit 2002 nahezu unverändert gebaut. Es gibt eine Version mit einem Fester je Seite und eine mit je zwei Fenstern im Aufbau, wovon dann eines zu öffnen ist. Eine Premiumversion hat Teak im Cockpit und einen Ausbau aus Mahagoni. Gebaut wird mit Divinycell-Schaumkern von Hand. Das ist leicht, steif und langlebig

Marktsituation

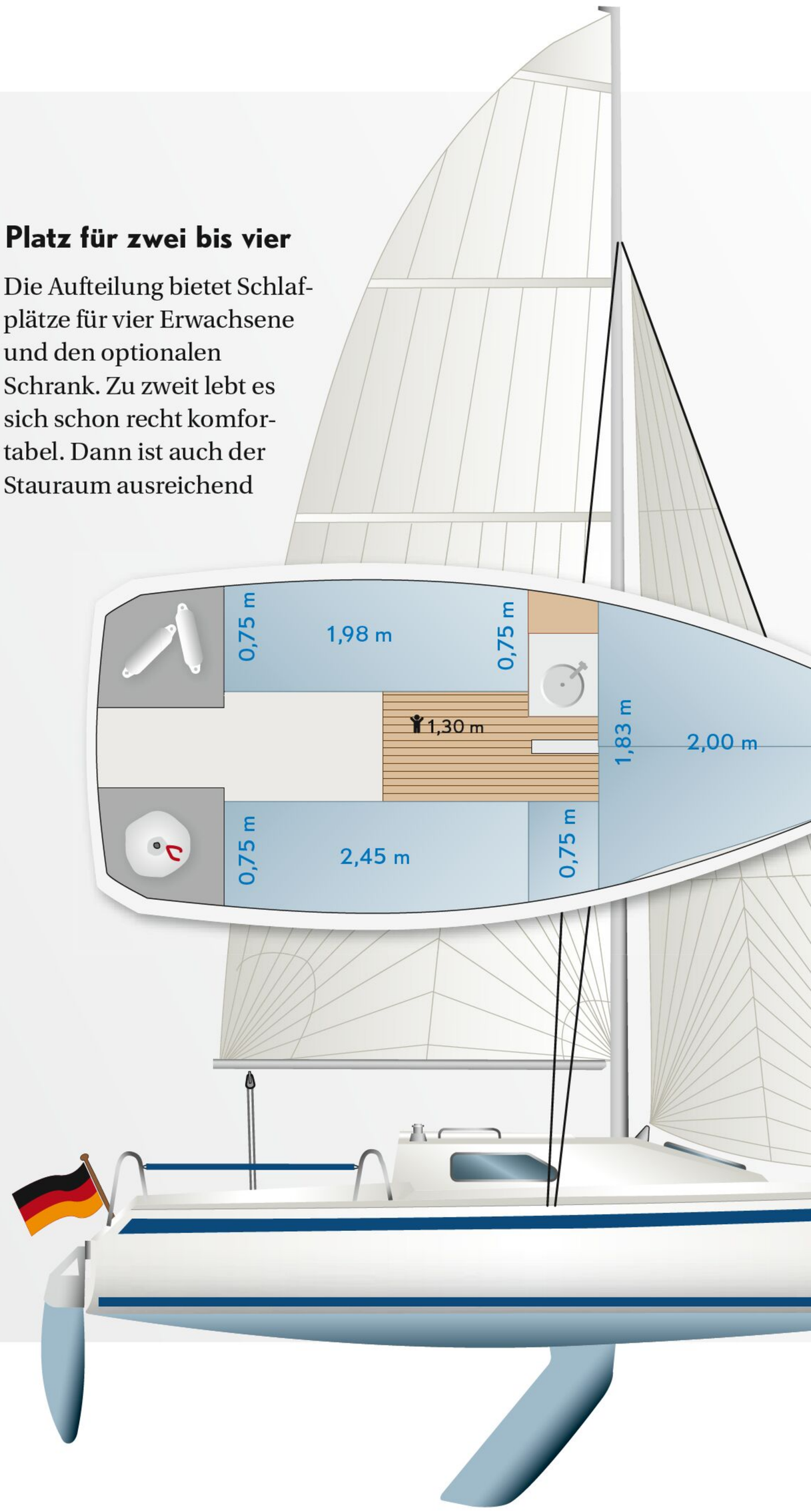
Gebraucht ist die Sailart 20 schwer zu bekommen. Wer eine sucht, sollte sich am besten an die Werft wenden. Viele Schiffe kommen zur Wartung dorthin. Wenn ein Kunde verkaufen will, weiß Werftinhaber Störck das meist und kann vermitteln

Darauf achten

In den Mastfuß kann Feuchtigkeit eindringen, wenn dort Schrauben lose sind oder zum Beispiel Stecker falsch montiert wurden. Im Deck ist eine Verstärkung einlaminiert, die dann weich werden kann, so geschehen bei Eigner Delfosse. Die Reparatur ist nicht schwierig, aber wichtig. Wenn das Kielfall schwergängig ist, liegt das am Drahtvorlauf am Ende der Talje in der Maststütze. Die Reparatur ist simpel: einfach den Drahtvorlauf durch Dyneema ersetzen

Platz für zwei bis vier

Die Aufteilung bietet Schlafplätze für vier Erwachsene und den optionalen Schrank. Zu zweit lebt es sich schon recht komfortabel. Dann ist auch der Stauraum ausreichend



Stauräume. Das Gepäck für die Familie lässt sich gut stauen. Mit einer Kuchenbude erhöht sich der Lebensraum weiter. Natürlich darf man nicht erwarten, auf 20 Fuß den Komfort einer großen Yacht zu erhalten, für ein langes Wochenende aber reicht es. Zu zweit auch länger. Eigner Delfosse verbrachte schon mehrere Wochen auf seiner „Momo“.

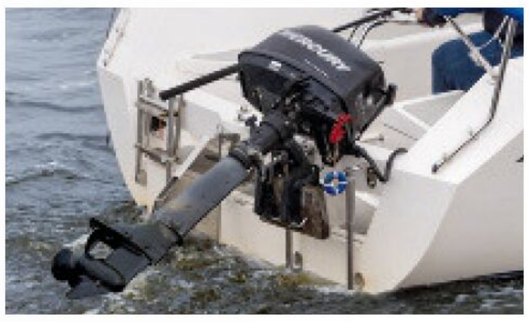
Genau wie an Deck zeigt sich auch im Inneren, wie durchdacht alles ist. Die Dinge befinden sich dort, wo sie sein sollen und funktionieren einfach gut. Das Gleiche gilt auch für die Stauräume im Cockpit. Das offene Heck ist freilich nicht jedermanns Sache, praktisch ist es allemal, denn das Boot benötigt so keine Cockpitlenzer und der Außenborder ist gut zugänglich. Auch Badestopps machen dank Badeleiter und niedrigem Einstiegs Spaß.

Wer sich für eine Sailart 20 interessiert, kann diese immer noch neu ordern. Das kostet dann ab 42.500 Euro. Gebraucht sind die Schiffe je nach Alter und Ausstattung zwischen 20.000 und 30.000 Euro zu haben. Allerdings ist der Markt sehr knapp. Werftchef Störck berichtet, dass es eine Liste mit Interessierten gibt und dass die meisten Schiffe binnen eines Tages verkauft sind. Da viele Sailarts auch in der Werft überwintern, ist er die erste Adresse bei Interesse an Gebrauchtbooten. Die Schiffe sind sehr sorgfältig gebaut, Probleme sind demnach kaum bekannt. Das Fall für den Schwenkkiel, dessen Talje in der Maststütze verläuft, hatte früher einen Drahtvorlauf. Der sorgte schon mal dafür, dass sich die Talje verdrehte und dadurch schwergängig wurde. Die Werft hatte dafür aber eine Lösung. Ein weiterer Punkt ist der Mastfuß. Er ist mit Holz verstärkt. Auf der „Momo“ musste er überarbeitet werden, weil Feuchtigkeit eingedrungen ist. Das soll aber ein Einzelfall sein.

Die Gebrauchtbootpreise sind hoch und gerechtfertigt, die Sailart ist ein rundum gelungenes Gesamtpaket

Alternativen zur Sailart sind die First 210 oder später First 20, ein kleiner Backdecker, der in großer Stückzahl gebaut wurde. Allerdings ist die Beneteau einige Hundert Kilogramm schwerer. Auch eine Jantar 21 oder die Mariner 20 aus Po-

FOTOS: YACHT/BERTEL KOLTHOF; ZEICHNUNG: YACHT/N. CAMPE



Der Außenborder ist gut erreichbar. Er taucht tief ein und wird zur Steuerunterstützung mitgedreht

Ausstattung und Preise

Grundpreis 2002	**20.000 €**
Gebrauchtpreis	**25.000–30.000 €**
Neupreis 2024	**25.000–42.500 €**

Werft
Sailart, Erftstadt *www.sailart.de*

Yacht-Bewertung

Solide Segeleigenschaften und viel Komfort für die Größe. Ein prima Kleinkreuzer-Paket

Konstruktion und Konzept
+ Leicht und solide gebaut
+ Unsinkbar

Segelleistung und Trimm
− Trimmeinrichtungen Großsegel

Wohnen und Ausbauqualität
+ Üppige Kojenmaße

Ausrüstung und Technik
+ Sehr hochwertige Beschläge

len sind zumindest von Länge und Auslegung vergleichbar. Was die Sailart aber nur für sich hat, ist die zeitlose Form, die anderen Schiffe unterliegen im Design dem Zeitgeist ihrer Entstehungsjahre. Selten ist die exquisite Bauqualität gepaart mit konsequentem Leichtbau. Das und die guten Segeleigenschaften sowie das durchdachten Layout unter Deck generieren zusammen ein Gesamtpaket, das die hohen Gebrauchtbootpreise rechtfertigt.

Übrigens: Glaubt man den Angaben der Werft zu den erzielbaren Tarifen für Zweite-Hand-Schiffe, dann hat zumindest Eigner Delfosse 14 Jahre lang eine echte Geldanlage gesegelt. Ein weiterer recht angenehmer Nebeneffekt bei einem Kleinkreuzer, der ohnehin schon viel richtig macht.

Alexander Worms

Außen Kleinkreuzer, aber innen ganz groß

Satte 1,83 Meter ist die Koje vorne breit – mehr als auf vielen ausgewachsenen Yachten

Der Schrank samt Spüle sind Optionen. Das Becken wird aus einem Kanister gefüllt

Die Schwalbennester nehmen sehr viel Staugut auf und stören nicht beim Schlafen

Bei Touren auf größeres Wasser unterstützt ein Tablet bei der Navigation. Das reicht

Sogar für eine Kühlbox findet sich Platz. Den Akku dafür speist eine Solarzelle

Die Luke sorgt für Luft im Vorschiff. Optionale Seitenluken ermöglichen Querbelüftung

Die lange Koje an Steuerbord bietet eine Höhe von knapp 40 Zentimetern darüber

Yacht
SKIPPERS
MAGAZIN

Festmacher im Einsatz. Die Augen der meisten vorkonfektionierten Leinen sind für die Klampen an Bord gedacht. Um über einen Poller gelegt zu werden, sind sie zu klein

Auge um Auge

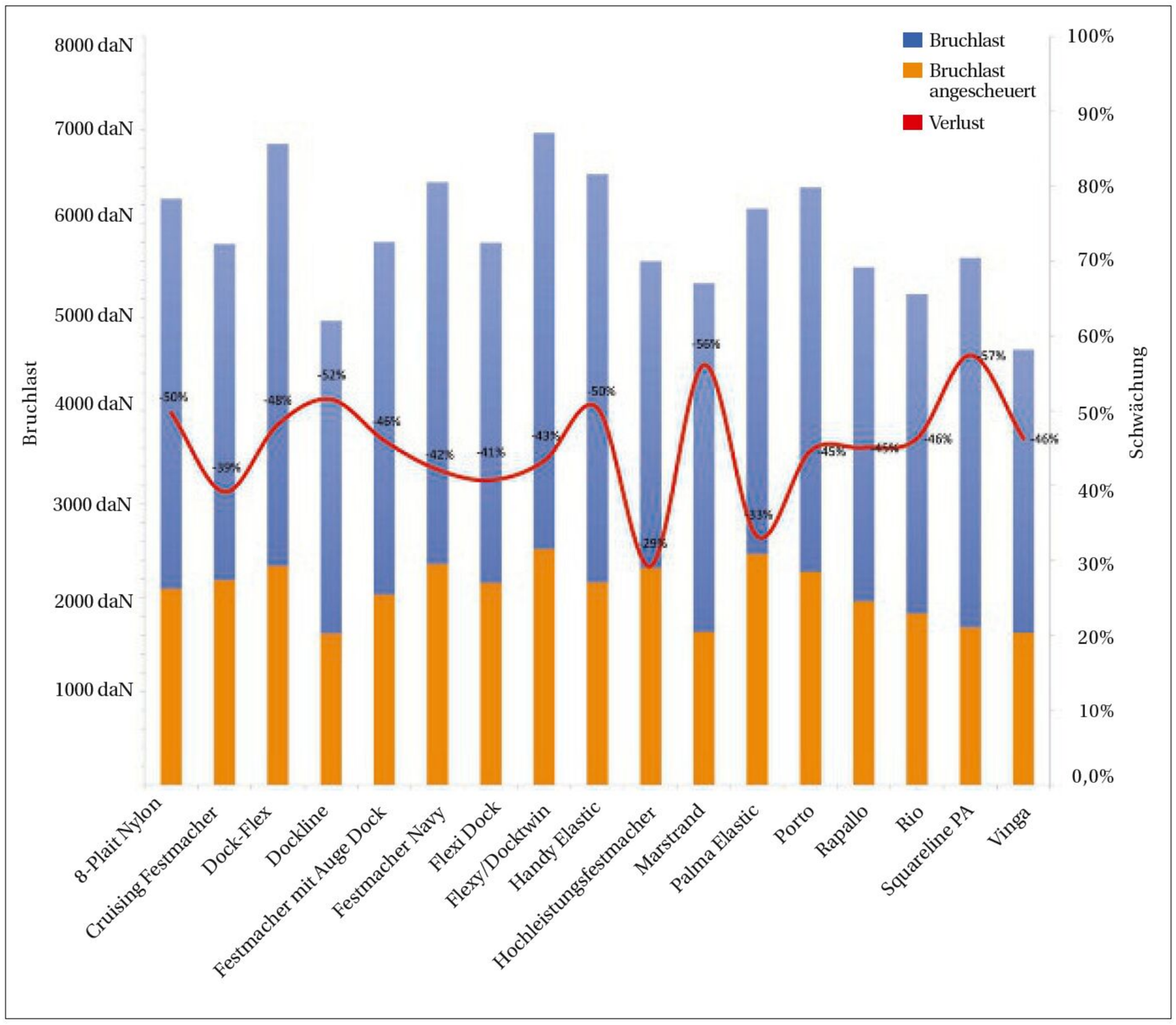
Fertig abgelängt und mit eingespleißtem Auge versehen sind Festmacher zum Teil sehr günstig zu haben. 17 aktuelle Produkte im großen Test

Ob als Eigenmarke oder No-Name-Produkt, fertig konfektionierte Festmacher werden oft zu erstaunlich günstigen Preisen angeboten. Mitunter zahlt man für die einsatzbereite Leine mit eingespleißtem Auge umgerechnet genau so viel wie für den laufenden Meter von der Rolle. Selbst bei Markentauwerk lohnt sich der Griff zum Fertigprodukt, eine vom Hersteller konfektionierte Leine ist rund einen Euro pro Meter günstiger als ein nachträglich beim Ausrüster gespleißter Festmacher.

Dass die vom Seilhersteller angebotenen Leinen technisch mit der reinen Rollenware vergleichbar sind, ist zu erwarten. Aber wie sieht es bei den Fertigprodukten aus dem untersten Preissegment aus?

Um diese Frage zu klären, haben wir die großen Versender und Tauwerksanbieter zum Test eingeladen. Insgesamt 17 Festmacher fanden den Weg in die Redaktion, neben den Markenherstellern Gleistein, Liros, Teufelberger/Robline und Premiumropes lieferten auch der Spleißbetrieb Ropetec und der Versender SVB Material.

Interessant daran: Teilweise handelt es sich dabei ebenfalls um Markenware, etwa von Gleistein, teilweise sind es Produkte aus China. Letztes muss nicht per se schlechter sein. Gerade im Textilsektor ist China gut aufgestellt und kann Polyesterfasern in guter Qualität zu unschlagbaren Preisen liefern. Ob die daraus geflochtene und gespleißte Leine einen guten Festmacher abgibt, steht allerdings auf einem anderen Blatt.



Scheuern schadet enorm

Schamfilen ist auf Dauer kaum zu vermeiden – aber wegen der paar Fussel gleich die Leine tauschen? So schlimm sieht es ja nicht aus. Wie falsch man mit dieser Einschätzung liegen kann, zeigt die Bruchlast-Prüfung. Optisch ließen sich die Leinen nach dem Scheuertest in drei Gruppen ordnen. Klarer Gewinner war die Handy Elastic, bei der scheinbar nur sehr wenige Fasern beschädigt waren. Tatsächlich hatte sie wie die meisten anderen Leinen 50 Prozent der Festigkeit eingebüßt.

Bruchlast und viel Dehnung zeichnen einen guten Festmacher aus, zudem muss er robust sein.

Ein Festmacher muss in erster Linie genügend Festigkeit besitzen, um die Yacht auch bei Starkwind sicher am Liegeplatz zu halten, das ist klar. Zudem sollte die Leine möglichst viel Dehnung bieten, denn je mehr Energie durch Längenänderung aufgenommen wird, desto weicher ruckt das Schiff ein, was die Belastung für Klampen verringert und den Aufenthalt an Bord komfortabler gestaltet. Das alles hilft aber nichts, wenn das Tauwerk schon bei den ersten bissigen Angriffen eines rostigen Eisenrings oder der Beton-Kaianlagen Fasern lässt. Daher ist auch die Scheuerfestigkeit ein wichtiger Punkt. Umso mehr, als unser Test zum Teil dramatische Bruchlastverluste aufgedeckt hat, obwohl die Leinen nach dem durchgeführten Scheuertest nicht besonders stark beschädigt erschienen. Tatsächlich wird man auf vielen Yachten Festmacher mit ähnlichen Scheuerstellen finden. In der Tabelle zeigt das untere Foto jeweils die Scheuerprobe. Zu starr sollte das Seil aber auch nicht ➢

FOTOS: YACHT/HAUKE SCHMIDT, YACHT/M. AMME (L.)

★★★★★ Sehr gut
★★★★ Gut
★★★ Befriedigend
★★ Ausreichend
★ Mangelhaft

Modell		8-Plait Nylon	Cruising-Festmacher	Dock-Flex	Dockline
Hersteller		Robline	SVB	Gleistein	Premium Ropes
Preis (UVP) / pro Meter	(10)	44,00 € / 5,50 € (6)	31,95 € / 3,99 € (8)	54,95 € / 6,87 € (4)	45,00 € / 3,00 € (9)
Material		Polyamid	Polyester	Polyester	Polyester
Konstruktion		Squareline	Kern-Mantel	Kern-Mantel	Kern-Mantel
Länge / Alternativen		8 m / -	8 m / 6; 12; 14; 15 m	8 m / 12; 14; 15 m	15 m / 6; 8; 12 m
Durchmesser [mm]		14 mm	14 mm	14 mm	14 mm
Augengröße [mm]		360 mm	600 mm	600 mm	400
Bruchlast [daN]		4.090 daN	3.700 daN	4.100 daN	3.250 daN
Messungen					
Durchmesser		13,7 mm	13,7 mm	12,6 mm	12,7 mm
Gewicht [g/m]		109,61 g/m	138,47 g/m	122,28 g/m	111,74 g/m
Mittlere Bruchlast	(20)	4.169 daN (15)	3.594 daN (8)	4.513 daN (20)	3.341 daN (5)
Arbeitslast, 20 % der BL		834 daN	719 daN	903 daN	668 daN
Abweichung BL		102 %	97 %	110 %	103 %
Mittlere Bruchdehnung		38 %	12 %	16 %	15 %
Bruchlast nach Scheuern	(20)	2.096 daN (11)	2187 daN (13)	2.340 daN (16)	1.620 daN (0)
Schwächung, prozentual		50 %	39 %	48 %	52 %
Mittlere Dehnung bei AL		17,3 %	3,8 %	5,0 %	4,2 %
Mittlere Dehnung bei 600 daN	(30)	14,7 % (30)	3,2% (1)	3,7 % (2)	3,8 % (3)
Handhabung	(20)	sehr gut (17)	gut (16)	sehr gut (17)	sehr gut (17)
Kommentar		Sehr weiche und geschmeidige Squareline, neigt dazu, Fäden zu ziehen. Höchste Dehnung im Test. Spleiß gut verarbeitet. Ende abgeschmolzen, keine Taklinge	Tauwerk ist lose und etwas unsauber geflochten, einzelne Garnstränge bilden Schlaufen. Der Spleiß setzt sich schon beim Vorbelasten stark und ist kaum verjüngt. Sehr geringe Dehnung	Etwas enger geflochten, aber dennoch geschmeidig. Entspricht dem Hochleistungsfestmacher nur ohne integrierten Ruckdämpfer, daher polyestertypisch geringe Dehnung. Höchste Bruchlast	Sehr geschmeidige Leine. Takling am Spleiß bricht beim Vorbelasten, das ist aber nur ein optischer Mangel, da der Takling nicht nötig ist. Leinenende abgetapt und abgeschmolzen
YACHT-Bewertung	**(100)**	★★★ (79)	★★★ (46)	★★★ (59)	★★ (34)

sein, es soll sich schließlich gut belegen und aufschießen lassen. Auch Kinkneigung ist unerwünscht. Nicht sauber auslaufende Slipleinen bringen Crew und Skipper beim Hafenmanöver schnell in Bedrängnis.

Sämtliche Anforderungen perfekt zu erfüllen, ist schwierig, weshalb die Hersteller diverse Varianten anbieten. Das fängt bei der Auswahl des Grundmaterials an. Polyester und Polyamid, auch unter dem Markennamen Nylon bekannt, sind am besten geeignet. Das ebenfalls angebotene Polypropylen ist zwar sehr günstig, aber auch deutlich licht- und scheuerempfindlicher. Daher altert es sehr schnell und wird knochenhart. Als Yachtfestmacher sollte es nur zum Einsatz kommen, wenn die Leine unbedingt schwimmfähig sein muss, deshalb haben wir Polypropylen-Tauwerk nicht berücksichtigt.

Bei den Durchmessern haben wir uns an einer virtuellen, zehn Meter langen Testyacht orientiert. Gefordert waren mindestens 3.000 Dekanewton Bruchlast, woraus sich 14 Millimeter starke Leinen ergeben. Der von SVB gelieferte Festmacher Navy erfüllte diese Vorgabe laut Katalogangabe nicht. Im Test erreichte die Leine aber über 4.000 Dekanewton. Ähnlich sieht es bei der Porto von Liros aus; sie ist mit knapp unter 3.000 Dekanewton ausgezeichnet, liegt in der Praxis aber bei über 4100 Dekanewton.

Festmacher Dock	**Festmacher Navy**	**Premium Ropes**	**Flexy / Docktwin**	**Handy Elastic**
Ropetec	SVB / Seago	Flexi Dock	Ropetec/Gleistein	Liros
21,00 € / 2,63 € (10)	32,95 € / 3,30 € (9)	62,50 € / 7,81€ (3)	52,90 € / 6,61 € (5)	65,95 € / 8,24 € (3)
Polyester	Polyester	Polyamid	Polyester, Polyamid	Polyamid
Kern-Mantel	Kern-Mantel	Kern-Mantel	Kern-Mantel	Kern-Mantel
8 m / 5; 10; 12; 15 m	10 m / 8; 15 m	8 m /14 m	8 m / 5; 10; 12; 15 m	8 m / 6; 12; 14; 15 m
14 mm	14 mm	14 mm	14 mm	14 mm
400 mm	300 mm	400 mm	600 mm	600 mm
3.700 daN	2.800 daN	3.700 daN	5.100 daN	3.840 daN
13,8 mm	13,4 mm	12,0 mm	13,1 mm	12,6 mm
134,98 g/m	126,88 g/m	111,16 g/m	115,15 g/m	103,27 g/m
3.767 daN (10)	4.081 daN (14)	3.640 daN (8)	4.447 daN (19)	4.363 daN (18)
753 daN	816 daN	728 daN	889 daN	873 daN
102 %	146 %	98 %	87 %	114 %
16 %	15 %	30 %	23 %	26 %
2.034 daN (9)	2.361 daN (16)	2.157 daN (12)	2.522 daN (20)	2.165 daN (12)
46 %	42 %	41 %	43 %	50 %
4,7 %	3,8 %	9,9 %	8,6 %	9,6 %
4,0 % (3)	2,8 % (0)	8,9 % (15)	6,7 % (10)	7,7 % (12)
gut (16)	gut (16)	gut (14)	sehr gut (18)	sehr gut (20)
Spleiß verjüngt, endet aber mit fühlbarer Stufe. Sauber verarbeitet. Kein überflüssiger Takling am Spleiß. Ende betakelt und abgeschmolzen. Für Polyester gute Dehnung	Sehr kurzer Spleiß der kaum verjüngt ist. Spleiß setzt sich beim Vorbelasten deutlich. Takling löst sich. Ende betakelt, verklebt und abgeschmolzen. Sehr geringe Dehnung	Geschmeidige, griffige Leine. An stark belasteten Knicken drückt sich der Kern leicht aus dem Mantel. Ende abgeschmolzen. Gute Dehnung	Geschmeidige, sehr griffige Leine mit sauber verarbeitetem und gut verjüngtem Spleiß. Ende betakelt und abgeschmolzen. Hohe Bruchlast	Geschmeidigste Leine im Test. Sauber verarbeitet und schön verjüngter Spleiß. Ende betakelt und abgeschmolzen. Gute Dehnung und hohe Bruchlast
★★★ (48)	★★★ (55)	★★★ (52)	★★★★ (72)	★★★★ (65)

** Werte in Klammern: in der Legende maximal erreichbare Punktzahl, in der Tabelle tatsächlich erreichte Punktzahl*

Und das, obwohl wir in unserem Test nicht die sogenannte lineare Bruchlast des Seils geprüft haben.
Da wir wissen wollten, ob man den Spleißen trauen kann, haben wir das Auge des Festmachers über einen Bolzen gelegt und lediglich das andere Ende der Leine auf Seilscheiben gespannt. Mit der Folge, dass die Festmacher meist etwa zehn Zentimeter hinter dem Ende des Spleißes brachen. Genau dort, wo es zu erwarten war. Der

Die Leinen brechen meist hinter dem Spleiß, erreichen aber gute Bruchlasten

Spleiß stört die Kraftverteilung im Seil, daher treten am Übergang von der freien Leine zum Spleiß die größten Belastungen auf. In der Regel geht man davon aus, dass ein guter Spleiß die Bruchlast der Leine um etwa zehn Prozent verringert. Ein Abgleich mit den in YACHT 8/21 ermittelten linearen Bruchlasten bestätigt diese Annahme für die damals mitgetesteten Leinen. Zum Vergleich: Die Handy Elastic und die Squareline von Liros haben wir auch ➢

FOTOS: YACHT/HAUKE SCHMIDT

★★★★★ Sehr gut
★★★★ Gut
★★★ Befriedigend
★★ Ausreichend
★ Mangelhaft

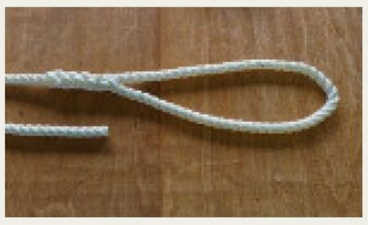
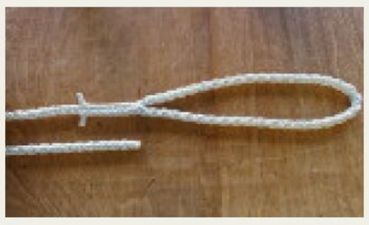
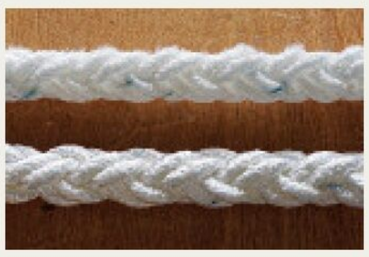
Modell		Hochleistungsfestmacher	Marstrand	Palma Elastic	Porto
Hersteller		SVB / Gleistein	Carl Marks /Liros	Robline	Liros
Preis (UVP) / pro Meter	(10)	81,95 € / 10,24 € (0)	21,00 € / 3,50 € (9)	49,00 € / 4,90 (7)	45,52 € / 7,59 (3)
Material		Polyester	Polyester	Polyamid	Polyester
Konstruktion		Kern-Mantel	Kern-Mantel	Kern-Mantel	Kern-Mantel
Länge /Alternativen		8 m / 10; 14; 15; 18 m	6 m / 10; 15 m	10 m / 8 m	6 m / 10; 15 m
Durchmesser [mm]		14 mm	14 mm	14 mm	14 mm
Augengröße [mm]		600 mm	400 mm	360 mm	400 mm
Bruchlast [daN]		4.100 daN	3.700 daN	4.620 daN	2.960 daN
Messungen					
Durchmesser		13,1 mm	12,8 mm	13,8 mm	13,4 mm
Gewicht [g/m]		122,40 g/m	116,59 g/m	111,92 g/m	132,28 g/m
Mittlere Bruchlast	(20)	3.279 daN (4)	3.727 daN (10)	3.693 daN (9)	4.110 daN (15)
Arbeitslast, 20% der BL [daN]		656 daN	745 daN	739 daN	822 daN
Abweichung BL		80 %	101 %	80 %	139 %
Mittlere Bruchdehnung		26 %	14 %	25 %	15 %
Bruchlast nach Scheuern	(20)	2.320 daN (16)	1.635 daN (0)	2.467 daN (19)	2.276 daN (15)
Schwächung, prozentual		29 %	56 %	33 %	45 %
Mittlere Dehnung bei AL		11,9 %	4,0 %	8,9 %	4,4 %
Mittlere Dehnung bei 600 daN	(30)	11,4 % (22)	3,3 % (1)	7,9 % (13)	3,5 % (2)
Handhabung	(20)	gut (16)	sehr gut (18)	gut (16)	gut (16)
Kommentar		Siehe Dock-Flex, allerdings mit integriertem Ruckdämpfer, daher sehr hohe Dehnung über einen großen Lastbereich. Sauber verarbeitet, Ende mit Flämischem Auge	Sehr geschmeidige Leine. Mantel etwas weit. Vergleichsweise kurzer Spleiß. Ende betakelt und abgeschmolzen, geringe Dehnung	Geschmeidige Leine mit guter Dehnung. Spleiß schön verjüngt. Takling bricht beim Vorbelasten. Ende abgeschmolzen	Geschmeidige, gut verarbeitete Leine. Hohe Bruchlast, aber polyestertypisch geringe Dehnung. Ende betakelt und abgeschmolzen
YACHT-Bewertung	**(100)**	★★★ (58)	★★ (38)	★★★★ (64)	★★★ (51)

mit einem eingeknoteten Auge geprüft. Der Palstek verringert die Festigkeit gegenüber dem Spleiß um 43 Prozent.

Erstaunlich war allerdings, dass selbst die sehr kurz ausgeführten und kaum verjüngten Spleiße des Cruising Festmachers sowie des Festmachers Navy und der Dockline von Premium Ropes ausreichende Festigkeiten besitzen. Ein sauber verjüngter Spleiß wie bei den Produkten von Liros oder Gleistein sieht deutlich

Spleiß oder Knoten? Der Palstek verringert die Bruchlast um 43 Prozent

harmonischer aus. Zudem arbeiteten die Spleiße der Markenhersteller etwas weniger. Für die Dehnungsmessung wurden die Leinen, in Anlehnung an die Norm EN ISO 2307, mit der halben Bruchlast vorbelastet. Dabei setzte sich der Spleiß des Cruising Festmachers um rund vier Zentimeter, bei den Seilen von Gleistein und Liros war der Wert nur halb so groß, was auf sorgfältigere Verarbeitung schließen lässt.

			
Rapallo	**Rio**	**Squareline PA**	**Vinga**
Robline	Robline	Liros	Robline
23,90 € / 2,39 € (10)	44,95 € / 4,50 € (7)	54,00 € / 6,75 € (4)	25,00 € / 4,17 € (8)
Polyester	Polyester	Polyamid	Polyester
Geschlagen	Kern-Mantel	Squareline	Kern-Mantel
10 m / 4; 6 m	10 m / 5; 7 m	6 m / 10; 15 m	6 m / 12 m
14 mm	14 mm	14 mm	14 mm
360 mm	350 mm	300 mm	360 mm
3.900 daN	3.700 daN	3.600 daN	Keine Angabe
14,4 mm	13,1 mm	15,1 mm	12,7 mm
136,94 g/m	121,30 g/m	116,85 g/m	111,89 g/m
3.571 daN (8)	3.413 daN (5)	3.952 daN (13)	3028 daN (0)
714 daN	683 daN	790 daN	606 daN
92 %	92 %	110 %	keine Angabe
18 %	12 %	31 %	13 %
1.962 daN (8)	1.833 daN (5)	1.683 daN (1)	1.626 daN (0)
45 %	46 %	57 %	46 %
6,2 %	4,0 %	14,8 %	4,0 %
5,4 % (7)	3,7 % (2)	12,8 % (25)	4,0 % (3)
gut (14)	gut (16)	sehr gut (18)	gut (16)
Einzige geschlagene Leine im Test. Für Polyester gutes Dehnungsverhalten. Ende abgeschmolzen	Ähnelt optisch dem Festmacher mit Auge von Ropetec. Geschmeidige Leine mit geringer Dehnung und mäßiger Bruchlast. Ende betakelt und abgeschmolzen	Kompakt geflochtene Squareline. Etwas steifer als die 8-Plait von Robline. Dafür ist es nicht ganz so leicht, Fäden aus dem Geflecht zu ziehen. Gutes Dehnungsverhalten. Ende betakelt und abgeschmolzen	Geschmeidige Leine mit geringer Bruchlast. Besitzt für eine Polyesterleine aber auch ein vergleichsweise geringes Gewicht, was für weniger Fasern spricht. Ende betakelt, verklebt und abgeschmolzen
			
★★★ (47)	★★ (35)	★★★★ (61)	★★ (27)

** Werte in Klammern: in der Legende maximal erreichbare Punktzahl, in der Tabelle tatsächlich erreichte Punktzahl*

So wundert es nicht, dass Gleisteins Dockflex mit 4.513 Dekanewton die höchste Bruchlast im Test besitzt. In der Praxis spielt die Bruchlast eines Festmachers allerdings nur indirekt eine Rolle, aus ihr wird die Arbeitslast abgeleitet. Nach den Empfehlungen der Klassifizierungsgesellschaft DNV GL sollte sie höchstens 20 Prozent der Bruchlast betragen, was bei den Testkandidaten Werten zwischen 606 und 903 Dekanewton entspricht.

Höhere Bruch- und damit Arbeitslasten bieten aber Spielraum für mechanische Beschädigungen des Seils.

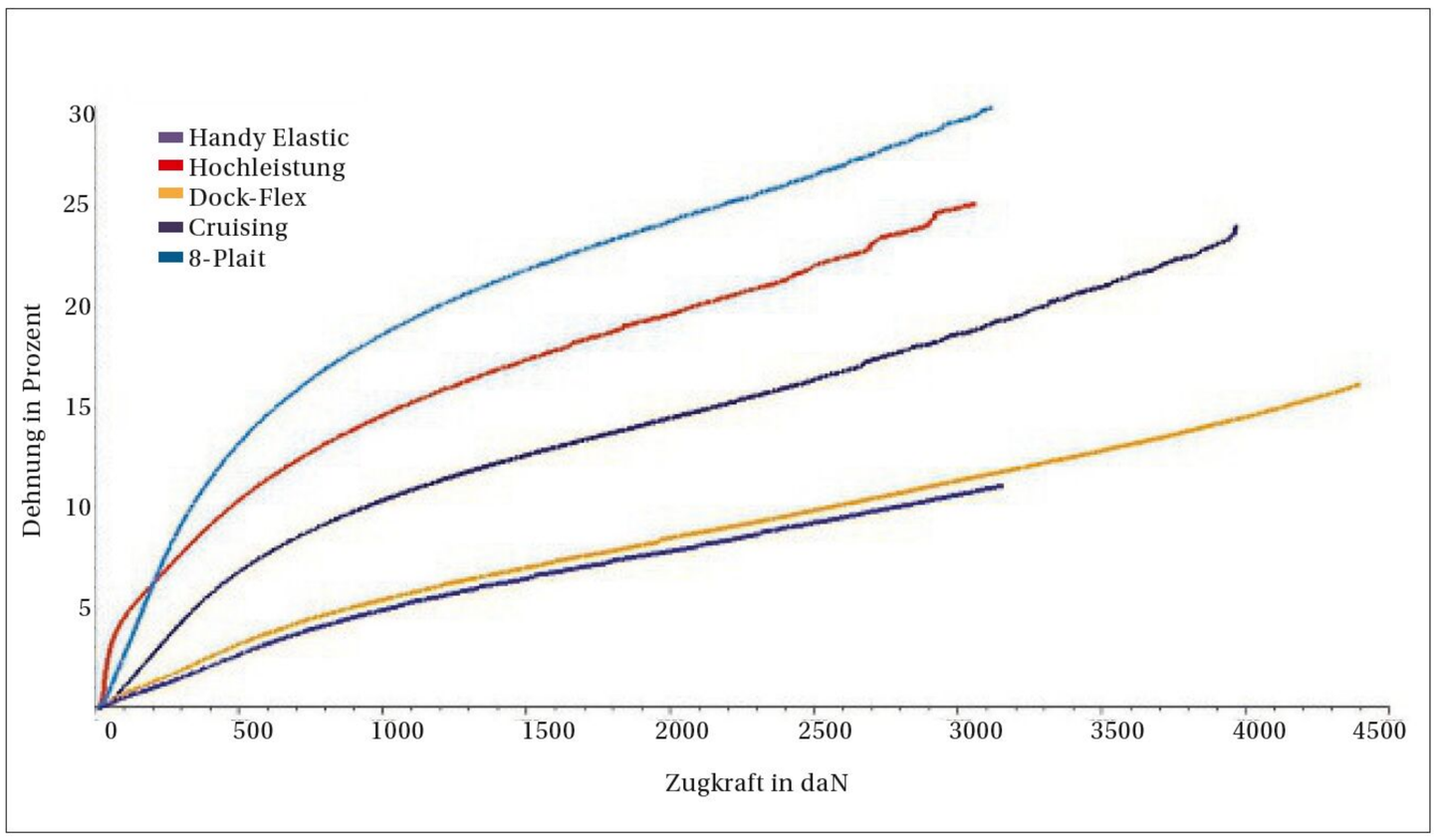
Um die Abriebfestigkeit zu prüfen, haben wir alle Leinen unter exakt gleichen Bedingungen wie beim letzten Test angescheuert und anschließend die Bruchlast des beschädigten Seils ermittelt (siehe Seite 83).

Die geringste Schädigung weist der Hochleistungsfestmacher von Gleistein auf, hier sind noch knapp 70 Prozent der ursprünglichen Festigkeit vorhanden. Dieses Ergebnis ist allerdings mit Vorsicht zu betrachten, denn der Hochleistungsfestmacher entspricht der Dock-Flex, besitzt aber einen integrierten Ruckdämpfer. Dieser besteht aus einem etwa 55 Zentimeter lagen Bündel Gummistropps die 45 Zentimeter hinter dem Auge in den Kern der Leine eingesetzt sind. Das ergibt ein sehr gutes Dehnungsverhalten (siehe Seite 88), sorgt aber auch für eine Fehlstelle in ➢

FOTOS: YACHT/HAUKE SCHMIDT

So haben wir getestet

Gute drei Tage haben wir das Prüflabor der Firma Liros in Beschlag nehmen dürfen, um die Festmacher zu testen. Wie auf dem Bild zu sehen, wurden Dehnung und Bruchlast auf der Reißprüfmaschine ermittelt, indem das eingespleißte Auge über einem dicken Bolzen lag. Von jedem Modell wurden drei Proben getestet und die Mittelwerte gebildet. Beim Scheuertest haben wir die Anzahl der Scheuerzyklen in Vorversuchen so gewählt, dass keine Leine vollständig zerstört wurde. Nach dieser Tortur wurde die Bruchlast des geschädigten Taus bestimmt.



Polyamid ist deutlich überlegen

Im Kraft-Dehnungs-Diagramm für fünf typische Festmacher sind die Materialeigenschaften von Polyester und Polyamid klar zu erkennen. Die 8-Plait-Squareline besitzt den größten Reck, als Kern-Mantel-Konstruktion wie bei der Handy Elastic bleibt davon etwa die Hälfte erhalten. Die beiden Polyesterseile Dock-Flex und Cruising bieten nur einen Bruchteil der Dehnung. Der Gummieinsatz des Hochleistungsfestmachers (links) kann die Nachteile von Polyester wettmachen.

der Seilstruktur und verringert die Bruchlast der unbeschädigten Leine verglichen mit der Dock-Flex um 28 Prozent.

Absolut gesehen liegt der Hochleistungsfestmacher damit beim Scheuern nur im oberen Mittelfeld und deutlich hinter dem Primus Docktwin von Gleistein, der unter dem Namen Flexy von Ropetec ins Rennen geschickt wurde.

Am schlechtesten schnitten die Vinga von Teufelberger und die Dockline von Premium Ropes ab. Sie verlieren 46 bzw. 52 Prozent ihrer Festigkeit und liegen damit absolut sogar hinter der Squareline von Liros, die prozentual am stärksten abbaut, dank der hohen Bruchlast aber immer noch 1.683 Dekanewton hält.

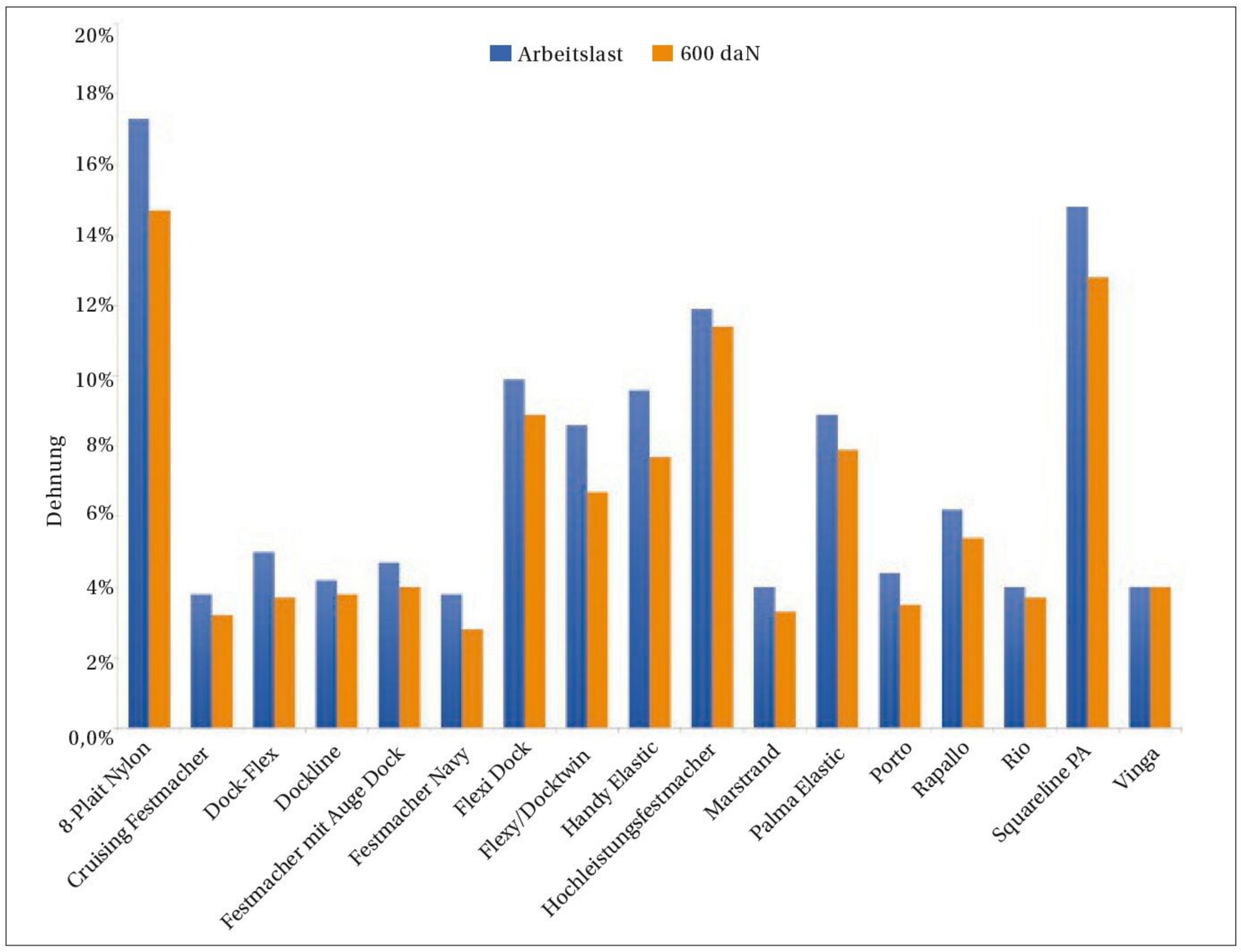
Die Materialwahl, sprich Polyester oder Polyamid, spielt für die Scheuerbeständigkeit praktisch keine Rolle, beide Kunststoffe liegen ungefähr gleichauf. Und auch in der Konstruktion ergibt sich kein klares Bild. Kern-Mantel-Geflechte und Squarelines scheiden je nach Hersteller mal besser, mal schlechter ab.

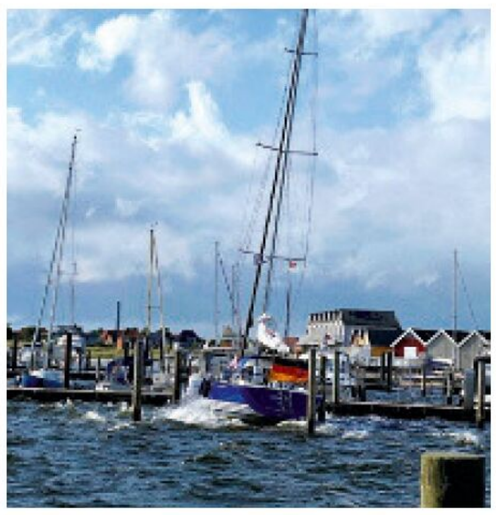
Das hinterhältige an der Scheuerfestigkeit ist die Diskrepanz zwischen dem optischen Eindruck der Leine und ihrer tatsächlichen Restfestigkeit. Die auf den ersten Blick fast unversehrt wirkende Handy Elastic büßte 50 Prozent ihrer Bruchlast ein, ähnlich viel wie die optisch deutlich beeinträchtigtere Docktwin. Die Fasern müssen also auch im Inneren der Leine beschädigt worden sein (siehe Seite 83).

Viel Reck schont die Nerven und Beschläge, aber nur wenige Leinen dehnen sich optimal.

Bei der Dehnungsmessung sind die aus Polyamid gefertigten Seile ganz klar im Vorteil, sie bieten bis zu dreimal mehr Reck als Polyestertauwerk (s. Diagramm links). Augenscheinlich wurden diese Differenzen schon beim zu betreibenden Testaufwand. Während sich die Polyesterleinen nach der obligatorischen Vorbelastung ohne Probleme in einem Arbeitsgang bis zur Bruchgrenze ziehen ließen, reichte der Weg der Reißprüfmaschine bei Polyamid-Erzeugnissen nicht aus – sie verlängerte sich so ausdauernd, dass wir die Zugversuche unterbrechen und die Lose nachspannen mussten.

Die höchste Dehnung besitzt die Nylon-Squareline von Robline. Sie reckt bei Arbeitslast um rund 17 Prozent und erreicht auch bei unserer Vergleichslast von 600 Dekanewton die besten Werte.





Dehnung im Detail

Bei Bedingungen wie im Bild sollten die Festmacher möglichst viel Energie aufnehmen können. Dazu sind hohe Dehnungswerte nötig. Zum Vergleich haben wir nicht den maximalen Reck des Seils beim Bruch verwendet, sondern eine auf 600 Dekanewton normierte Last zugrunde gelegt. Dadurch spielen die unterschiedlich hohen Bruch- und Arbeitslasten der Leinen keine Rolle. Das Diagramm zeigt die Differenzen der Dehnung bei der individuellen Arbeitslast und dem normierten Wert.

Am anderen Ende der Skala liegen der Cruising Festmacher und der Festmacher Navy von SVB sowie die Marstand von Carl Marks/Liros mit Werten zwischen 2,8 und 3,3 Prozent. Wer solche Leinen an Bord hat, muss bei Schwell mit hartem Einrucken rechnen. Hier empfiehlt sich auf jeden Fall die Nachrüstung von Ruckdämpfern.

Optimal wäre natürlich beides, ein dehnungsfähiges Tau und in unruhigen Häfen ein zusätzlicher Gummipuffer. Genau diesen Ansatz verfolgt Gleistein beim bereits erwähnte Hochleistungsfestmacher mit integriertem Gummistop. Die Dehnungswerte liegen mit knapp 12 Prozent im Bereich guter Polyamidleinen.

Die Dehnungswerte machen Nylontauwerk zum prädestinierten Festmacher, allerdings steht dem eine andere Materialeigenschaft entgegen: Polyamid nimmt Wasser auf, mit der Folge, dass die Fasern schrumpfen. In der Praxis bedeutet dies: Die Leinen können nach kurzer Zeit steif und unhandlich werden. Besonders schnell verhärten geschlagene Seile; Kern-Mantel-Geflechte und Squarelines dagegen sind unkritischer. Daher behalten moderne Polyamidseile ihre Geschmeidigkeit über einige Jahre. Wenn sie steif werden, ist es in der Regel sowieso Zeit, sie zu tauschen. Polyesterleinen sind dann mitunter noch geschmeidig, dehnen sich aber auch genauso wenig wie am ersten Tag.

Kern-Mantel-Konstruktionen sind mit Abstand am beliebtesten und dominieren auch das Testfeld. Das liegt vor allem am Handling, sie schmiegen sich gut um Klampen und laufen als Slipleine gleichmäßig aus. Vor allem die Handy Elastic macht ihrem Namen alle Ehre. Sie ist die angenehmste und geschmeidigste Leine im Test. Dicht gefolgt von der Flexy/Docktwin und der Marstrand. Bei den übrigen Kern-Mantel-Konstruktionen ist es schwierig, Unterschiede auszumachen. Daher liegen sie in der Bewertung auch sehr dicht beieinander.

Die beiden Squarelines von Liros und Robline sind sehr geschmeidig und schneiden beim Handling ebenfalls gut ab. Sie neigen aber konstruktionsbedingt dazu, dass an rauen Oberflächen einzelne Fasern aus dem Seil gezogen werden.

Ruft man sich in Erinnerung, dass das Schicksal der Yacht in einer typischen nordeuropäischen Saison etwa 160 Tage von den Leinen abhängt, wird klar: Bei der Entscheidung fürs Tauwerk sollten keine Kompromisse eingegangen werden.

Die gute Nachricht: Selbst bei den günstigsten Produkten halten die vorkonfektionierten Spleiße.

In Sachen Verarbeitung spricht nichts gegen eine fertig konfektionierte Leine. Selbst die einfachen Spleiße bieten eine deutlich höhere Festigkeiten als ein per Palstek eingeknotetes Auge.

In Sachen Scheuerbeständigkeit schneiden die Markenprodukte dagegen tendenziell besser ab. Drei der vier schwächsten Leinen stammen aus dem unteren Preissegment.

Die größten Unterschiede sind allerdings materialbedingt. Mit ihrer großen Dehnung sind Polyamidleinen als Festmacher erste Wahl. Sie sorgen nicht nur für entspannte Nächte an Bord, sondern schonen auch die Beschläge. In der Regel bieten sie höhere Bruchlasten, was für größere Sicherheitsreserven bei Beschädigungen sorgt. Betrachtet man die enormen Festigkeitsverluste, die mit einer Beschädigung der Leinen einhergehen, sollten die Festmacher sowieso auch bei jedem erkennbaren Schaden getauscht werden.

Mit sehr guter Dehnung sichert sich die 8-Plait-Squareline von Robline den Testsieg, gefolgt von Flexy/Docktwin von Ropetec/Gleistein und Handy Elastic von Liros als beste Kern-Mantel-Geflechte. Ebenfalls unter den Top 4 liegt die Palma Elastic von Robline; als günstigste Polyamidleine bekommt sie den Preis-Leistungs-Tipp. Das beste Polyesterprodukt ist die Dock-Flex von SVB/Gleistein. Der Hochleistungsfestmacher aus dem gleichen Material muss beim Preis und der Bruchlast Federn lassen, besitzt dafür aber sehr gute Dehnungswerte.

Hauke Schmidt, Mitarbeit: Ole Puls

FOTOS: YACHT/HAUKE SCHMIDT

Das tut dem Jockel wirklich gut

XtL, GtL, E-Fuels, Ultimate & Co: Das Angebot an Dieselkraftstoffen wird größer, aber auch unübersichtlicher – was versteckt sich hinter den Bezeichnungen?

Vorsicht: Kraftstoffe mit Bioanteilen begünstigen die Dieselpest

Standarddiesel, B7 oder B10

Der Kraftstoff, der an einer normalen Tankstelle an Land getankt wird, ist in der Regel sogenannter B7- oder B10-Kraftstoff. Es handelt sich um ein Gemisch aus fossilem Diesel und bis zu sieben oder zehn Prozent RME (Rapsmethylester) und anderen erneuerbaren Rohstoffen wie FAME (Fettsäuremethylester). Dieser Treibstoff erfüllt die geltende Norm DIN EN 590 und kann in allen Dieselmotoren gefahren werden. Leider haben B7 und B10 eine kürzere Haltbarkeit. Wenn der Kraftstoff etwas Wasser enthält – was an Bord leider kaum zu vermeiden ist –, können Bakterien wachsen und Klumpen bilden, die wiederum den Kraftstofffilter des Motors verstopfen können. Da der Bioanteil die Wasseraufnahme des Sprits fördert, ist das Risiko, Probleme mit Dieselpest zu bekommen, deutlich erhöht. Für den Betrieb von Yachten ist dieser Kraftstoff somit am schlechtesten geeignet. Trotzdem wird er an vielen Bootstankstellen angeboten.

B0, weißer Diesel, Aral Ultimate

Weißer Diesel oder White Diesel, wie er oft genannt wird, ist reiner fossiler Diesel des Typs MK1, der oft an Bootstankstellen in Dänemark und Schweden verkauft wird und kein RME oder andere nachwachsende Rohstoffe enthalten sollte. Er ist lange lagerfähig. In Deutschland nennt er sich B0 und ist nur an sehr wenigen Straßentankstellen zu bekommen. Der einfachste Weg, fossilen Sprit zu tanken, ist die Verwendung von Aral Ultimate-Diesel. Wie die Pressesprecherin Eva Klem bestätigt, enthält der Kraftstoff keine Zusätze von FAME: „Bei der Herstellung von Aral Ultimate-Diesel wird auf die Zugabe von FAME verzichtet. Aral Ultimate-Diesel ist für alle Dieselmotoren geeignet und entspricht in allen Punkten den Anforderungen der EN 590; teilweise werden sie sogar weit übertroffen. Da Ultimate-Diesel entsprechend der vorgenannten Norm bis zu 7 Vol.-Prozent Biodiesel enthalten darf, sind wir gemäß der 10. BImSchV dazu verpflichtet, an der Zapfsäule den Hinweis ‚Enthält bis zu 7 Prozent Biodiesel' deutlich sichtbar anzubringen. Dieser Hinweis ist auch dann erforderlich, wenn ein Dieselkraftstoff – wie bei Ultimate-Diesel – keinen Biodiesel enthält."

Die Premium-Dieselkraftstoffe anderer Hersteller enthalten dagegen in der Regel Biodieselanteile und sind daher auch nicht lagerstabiler als Standardkraftstoff.

GtL

Das Kürzel steht für Gas to Liquid und bezeichnet ein Verfahren, in dem Erdgas zu einem flüssigen Kraftstoff umgewandelt wird. Dieser entspricht der für Diesel geltenden Norm DIN EN 590 und kann ohne Bedenken oder Umrüstung verwendet werden. GtL ist geruchsarm und transparent. Der große Vorteil ist die lange Lagerfähigkeit des Kraftstoffs. Er zerfällt nicht und nimmt praktisch kein Wasser auf, daher finden Dieselpest-Bakterien keine guten Lebensbedingungen, und es gibt kaum Probleme. Außerdem verbrennt der synthetisch hergestellte Diesel sauberer als fossiler Sprit; der Motor rußt sichtbar weniger. GtL wird hauptsächlich von Shell angeboten und ist in den Niederlanden und Dänemark gut verfügbar. Da der Kohlenwasserstoff aus Erdgas und damit aus einer fossilen Quelle stammt, ist GtL nicht klimafreundlicher als fossiler Diesel.

HVO100, Klimadiesel

Dieser Kraftstoff wird wie GtL synthetisch hergestellt, allerdings dient dabei hydriertes Pflanzenöl als Kohlenstofflieferant. Das bei der Verbrennung freigesetzte CO_2 wurde der Atmosphäre also zuvor von Pflanzen entnommen. Stammt die für die Synthese nötige Energie aus erneuerbaren Quellen, so ist der Kraftstoff tatsächlich klimaneutral. Die technischen Eigenschaften entsprechen denen von GtL; HVO100 ist farblos, riecht praktisch nicht und verbrennt fast rußfrei. Außerdem nimmt es kein Wasser auf und ist viele Jahre lagerfähig. Daher besteht eine sehr viel geringere Gefahr, Probleme mit Dieselpest zu bekommen. Ein hundertprozentiger Schutz ist es nicht; man sollte also weiterhin auf die Tankhygiene achten und vor allem Kondenswasser vermeiden. Das Risiko für Bakterienwachstum entspricht dem von fossilem B0-Diesel.

Der Kraftstoff wird hauptsächlich von dem finnischen Hersteller Neste OY produziert und nannte sich früher

FOTOS: BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ (2), SCREENSHOT EFUELSNOW E.V., STOCK.ADOBE.COM/IMAGINIS

C.A.R.E-Diesel. An schwedischen Bootstankstellen ist HVO100 teilweise seit einigen Jahren verfügbar. In Deutschland ist die Verbreitung noch gering. Da der Kraftstoff seit Ende Mai dieses Jahres auch für den Straßenverkehr zugelassen ist, kann er aber an einer zunehmenden Zahl von Land-Tankstellen gezapft werden. Dabei sollte man allerdings genau hinschauen. Mitunter wird HVO auch nur als Beimischung zu fossilem Diesel angeboten; diese Kraftstoffe heißen dann beispielsweise Klimadiesel 25. Diese Kombination vermindert zwar das Dieselpest-Problem, ist aber nicht klimaneutral und rußt auch stärker als HVO100. Hier kann HVO100 mit Kanistern getankt werden.

XtL

Es handelt sich um einen Sammelbegriff für synthetisch gewonnene Kraftstoffe. Das „X“ ist lediglich ein Platzhalter für die zugrunde liegende Kohlenstoffquelle. Es kann sich also um GTL, HVO100 oder sogenannte e-Fuels handeln. Ein weiterer Fachbegriff für diese Kraftstoffe ist „paraffinischer Diesel“, sie entsprechen der Norm EN15940.

E-Fuels, PtL

Wenn überschüssiger Ökostrom produziert wird, kann durch Elektrolyse Wasser in Wasserstoff umgewandelt werden. Dieser Wasserstoff kann entweder direkt in einem speziellen Motor verbrannt oder weiterverarbeitet und mit Kohlenstoff angereichert als synthetischer Kraftstoff genutzt werden. Man spricht dann auch von Power to Liquid, PtL. Der Clou dabei: Der Kohlenstoff wird der Atmosphäre entnommen und als CO_2 wieder freigesetzt. Dadurch bleibt der Kraftstoff klimaneutral. Außerdem ist er flüssig und kann wie gewohnt im Tank gelagert werden. Die Nutzung ist also vergleichbar mit dem Tanken von GtL oder HVO 100. Eine ideale Lösung, könnte man denken. Doch das Verfahren ist sehr aufwendig und ineffizient. Nur 15 Prozent der eingesetzten Energie können im Verbrennungsmotor tatsächlich genutzt werden. Momentan sind E-Fuels noch nicht an Tankstellen erhältlich und eher Zukunftsmusik. Automobilhersteller wie Porsche arbeiten jedoch intensiv an der Weiterentwicklung der industriellen Produktion. Zudem könnten E-Fuels den Flugverkehr umweltfreundlicher machen.

Grüner oder gefärbter Diesel

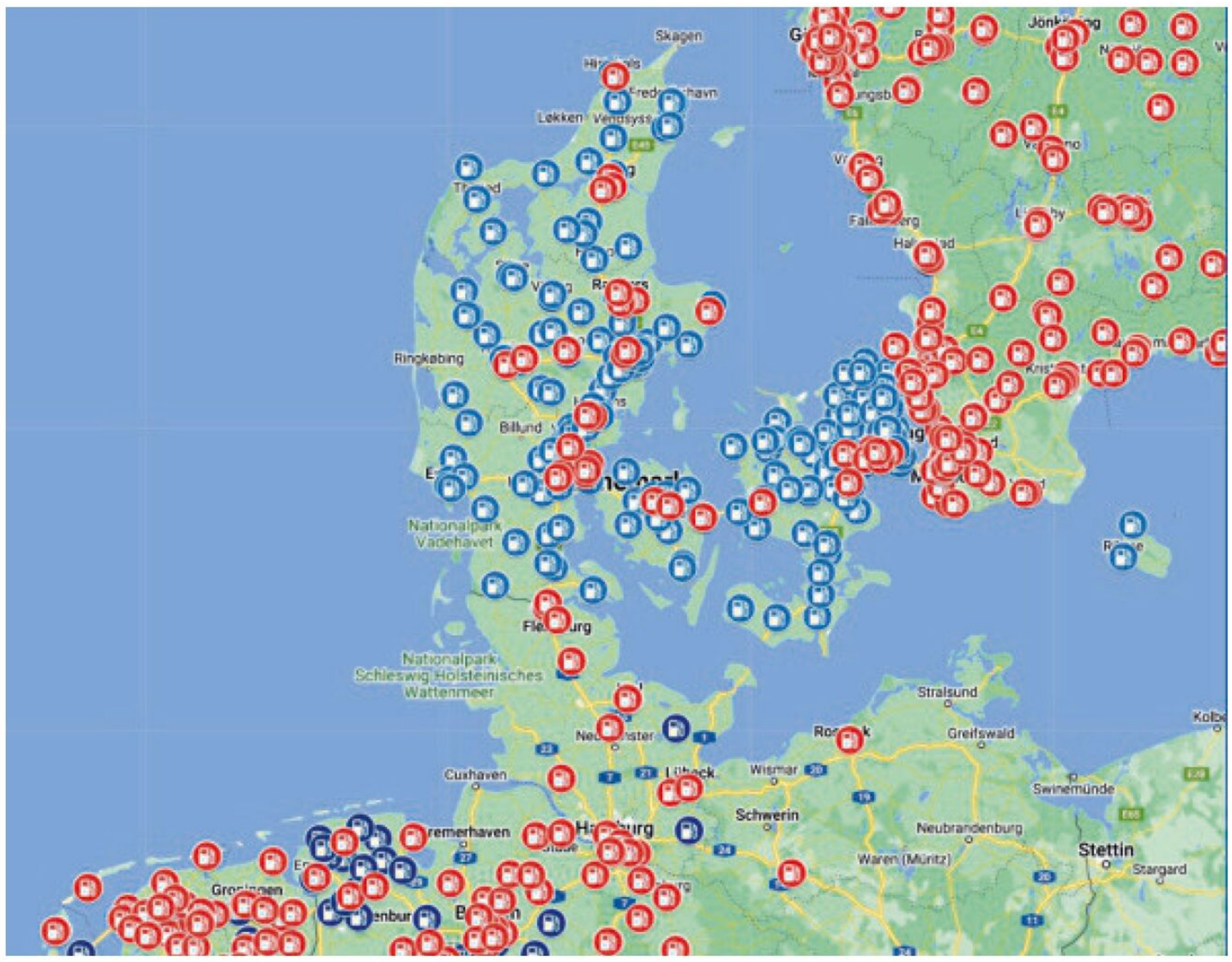
An skandinavischen Bootstankstellen findet man zum Teil Zapfsäulen mit „grön-Diesel“ oder „färgad-Diesel“. Auf Deutsch: Grüner oder gefärbter Diesel. Dabei handelt es sich um niedrig besteuerten Kraftstoff, der manchmal auch in Yachthäfen verkauft wird. Er ist für die gewerbliche Nutzung bestimmt, kann aber auch an Privatpersonen verkauft werden. Der Betrieb von Sportbooten mit grünem Diesel ist jedoch illegal und kann, wenn er bei einer Kontrolle entdeckt wird, zu einer Geld- oder sogar Freiheitsstrafe führen. Technisch gesehen ist grüner Diesel in der Regel das Gleiche wie der sogenannte MK1-Diesel, ohne den Zusatz der erneuerbaren Kraftstoffe RME oder HVO100. Seit Kurzem ist der grüne Diesel in Schweden übrigens blau, da der bisherige Farbstoff nicht mehr zulässig ist.

Die beste Lösung ist HVO100

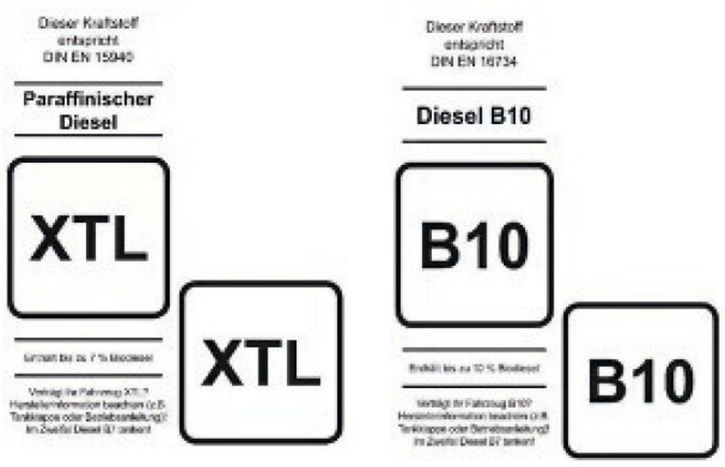
Einer der Nachteile von HVO100 ist der etwas höhere Preis im Vergleich zu normalem Schiffsdiesel. Die 20 Cent pro Liter, die in der Regel mehr gezahlt werden müssen, stehen aber in keinem Verhältnis zu einem Maschinenausfall durch Dieselpest oder den Kosten einer Tankreinigung. Ein weiterer Nachteil ist, dass Dichtungsmaterialien und Schläuche, die zuvor bei Kontakt mit FAME/RME aufgequollen sind, bei Kontakt mit HVO100 schrumpfen können, was zu Undichtigkeiten führt. Sowohl Volvo als auch Yanmar und Vetus haben HVO100 aber inzwischen für ihre Motoren freigegeben. Die Dichtungsproblematik ist also eher theoretischer Natur. Ansonsten hat dieser Diesel mehrere Vorteile: HVO100 hat eine viel geringere Klimabelastung und ist sogar besser für den Motor mit weniger Partikelemissionen. Einige Nutzer berichten, dass der Motor ruhiger läuft als bei herkömmlichem Diesel.

Derzeit ist HVO100 der beste Dieselkraftstoff für den Bootsmotor.

Hauke Schmidt



Die Karte zeigt die Verfügbarkeit von HVO 100 in den verschiedenen Varianten. Das Netz wird zügig ausgebaut. Seit Januar wurde die Zahl der Tankstellen in Europa fast verdoppelt



Die Kennzeichen stehen für synthetische Kraftstoffe (links, der Bio-Hinweis ist dennoch vorgeschrieben) und Diesel mit einem tatsächlichen Bioanteil von bis zu zehn Prozent

Wiegt nur zwölf Kilogramm: Das EZraft Q ist aus Dacron gefertigt und bringt obendrein ein kleines Packmaß mit

Neues Design für mehr Sitzkomfort

Das superleichte Beiboot von EZraft gibt es in einer überarbeiteten Variante. Damit will der innovative Hersteller die Mängel aus unserem Test ausgeräumt haben

Der Hersteller EZraft hat sein superleichtes Beiboot (YACHT-Test 14/2023) überarbeitet: Statt drei Schläuchen sind es beim neuen EZraft Q jetzt vier. Dabei haben die beiden mittleren Röhren allerdings einen deutlich kleineren Durchmesser. So entsteht Raum für die Füße, wenn auf den seitlichen Schläuchen Platz genommen wird. Bei der Vorgängerversion waren es noch drei Tubes, auf dem mittleren wurde gesessen.

Durch die neue Konstruktion kann Wasser weiterhin einfach ablaufen, da die Plicht über der Wasserlinie liegt und das Heck offen ist. Das Material bleibt ein Polyestergewebe, laut Hersteller ähnlich leicht wie bei Kites. Dadurch packt das EZraft Q sehr kompakt und wiegt nur zwölf Kilogramm. Die Paddel sind weiterhin direkt integriert und teleskopierbar. Das Vorgängermodell im Test maß gepackt nur 77 mal 39 mal 29 Zentimeter und ist damit etwa so groß wie ein mittlerer Rucksack. Da konnte kein herkömmliches Dingi mithalten. So ist das sperrigste Teil auch der Spiegel, der beim EZraft extrem klein ausfällt, somit aber auch zu instabil für einen (Verbrenner) Außenborder war. Ein weiterer Kritikpunkt betraf die gekrümmte Sitzposition. Durch die Weiterentwicklung beim EZraft Q sollen diese negativen Punkte ausgeräumt sein. Die schmaleren Mittelschläuche ermöglichen aufrechtes Sitzen, und der Spiegel soll jetzt stabiler ausfallen.

Durch die akkubetriebene Elektropumpe ist das EZraft Q in wenigen Minuten aufgepumpt, ganz ohne Kraftanstrengung. Neu ist eine optionale Sitzbank. Die gab es vorher nicht, sie war aber auch nicht nötig, da es keine Plicht gab. Wie der Rest des EZraft ist auch die Sitzbank textil in extremer Leichtbauweise ausgeführt. Sie wird zwischen den zahlreichen Griffschlaufen auf den seitlichen Tubes gespannt.

Trotz der leichten Bauweise soll das EZraft sehr stabil und langlebig sein. Dafür sollen Verstärkungen an den Kielen sorgen, wo verstärkter Abrieb beim Beachen zu erwarten ist. Die Verbindungen sind alle vernäht. Für die Luftdichtigkeit sorgen Luftkammern aus TPU-Kunststoff innerhalb der Dacron-Tubes.

Das neue EZraft ist in den Größen Q240 für 1.090 Euro, Q270 für 1.290, Q300 für 1.490, Q330 für 1.690 und Q360 für 1.890 Euro erhältlich. Enthalten sind die superleichten Paddel, die Akku-Pumpe, die Sitzbank, ein Reparaturset und die Transporttasche. **EZRAFT.COM**

FOTOS: ALLEN, DII, EZ RAFT, GOPRO, MOTORHALTERUNG

Neue Ratsche mit mehr Biss

Allen präsentiert mit dem Pro-Ratchet 40 einen neuen Ratschblock. Neu ist die Scheibe aus Aluminium, die mehr Grip bieten und damit die Leine effektiver stoppen soll. Der Hebel zum Aktivieren der Ratsche ist laut Hersteller auch mit Handschuhen gut bedienbar. Der 40-Millimeter-Block ist für einen maximalen Leinendurchmesser von sechs Millimeter vorgesehen und bietet eine sichere Arbeitslast von 180 Kilogramm. Die Bruchlast gibt Allen mit 600 Kilogramm an. Dabei wiegt der Block nur knapp 84 Gramm. Der Block ist in vier Varianten auch für Schottaljen ab 81 Euro erhältlich. **ALLENBROTHERS.CO.UK**

Motorhalterung für Notfälle

Die Firma Inuwatec bietet eine Außenborderhalterung an, die einfach auf die Badeleiter aufgesteckt werden kann. So soll der Dingi-Antrieb auch die Yacht sicher zurück an den Liegeplatz bringen, wenn der Diesel streikt. Die Konstruktion besteht aus Edelstahl, die Motoraufnahme aus PVC. Die Halterung ist verstellbar und damit an viele Badeleitertypen anpassbar. Sie wird im Ernstfall von oben über die Sprossen der Leiter gehängt und dann der Außenborder angebracht. Die Halterung muss einmal eingestellt werden und soll dann schnell einsatzbereit sein. Preis 200 Euro.

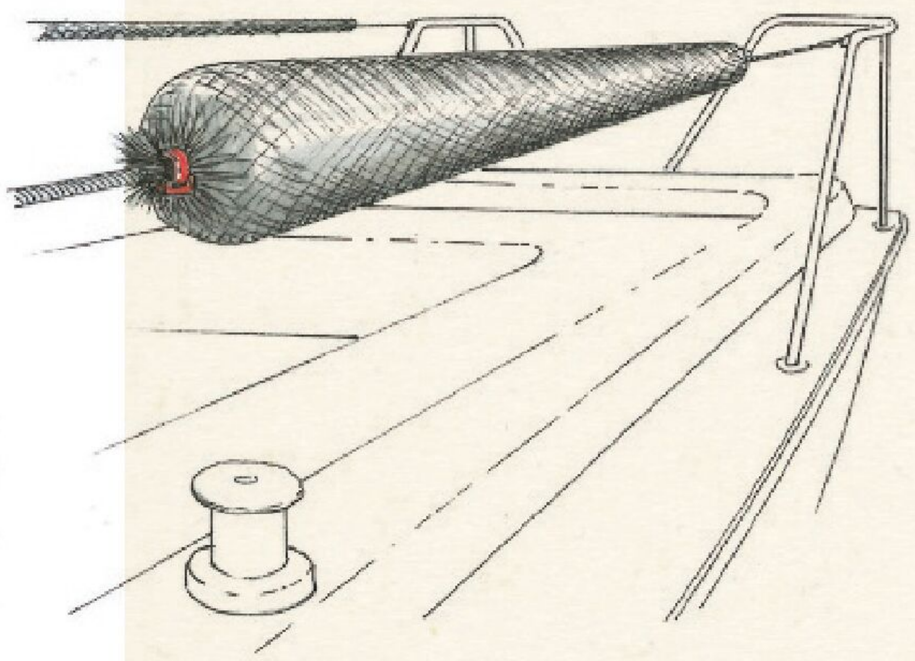
INUWATEC.COM

Die Veröffentlichung Ihres Tipps honorieren wir mit **50 EURO**. Bitte fügen Sie Fotos oder Skizzen hinzu. Außerdem benötigen wir Ihre Adresse und Kontoverbindung

DIY

TIPPS & TRICKS

Einsendungen an: Redaktion YACHT, Gänsemarkt 24, 20354 Hamburg; oder: **MAIL@YACHT.DE**



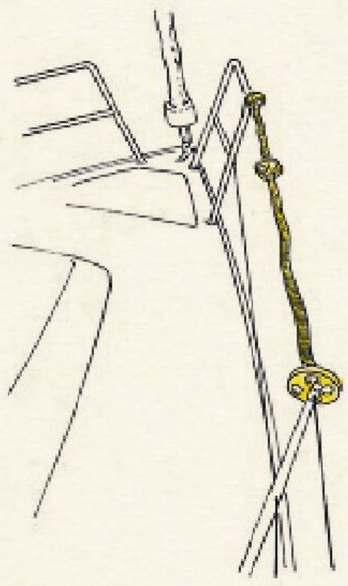
Ergonomie am Arbeitsplatz: Bequemer steuern mit Rückenpolstern

Auf der hohen Kante hat man besonders am Wind einen guten Überblick. Der Relingsdraht ist dann Schutz vor Überbordfallen und Rückenlehne in einem. Dabei kann er aber unangenehm im Rücken zwicken. Der Fachhandel bietet zwar entsprechende Polster an, wir haben uns aber für eine längere Selbstbauvariante entschieden, die obendrein günstiger kommt und optisch keine Nachteile hat. Sie besteht aus einem Gewebeschlauch mit 15 Millimeter Durchmesser und einer PE-Rohrisolation mit passendem Innendurchmesser. Der Schlauch wird über den Draht gezogen, anschließend kommt die Schaumisolation als Polsterung darüber.

Damit das Ganze ordentlich aussieht und der Schaum geschützt wird, haben wir zum Schluss ein Kabelschutz-Geflecht darübergezogen. Es wurde an den Enden mit Kabelbindern fixiert. Denkbar sind hier natürlich auch Taklinge oder dickere Bändsel.

Nils Tamm, Kronshagen

Weitere Relings-Tipps



Wende gut, alles gut

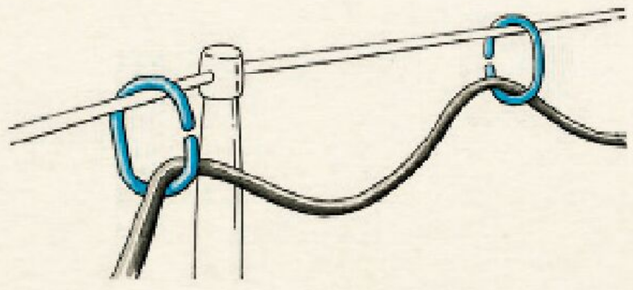
Es ist ein typisches Problem auch bei uns: In der Wende bleibt das Unterliek der Genua an der Reling hängen. Wir haben auf den Edelstahldraht ein flexibles Kabelleerrohr geschoben. Es vermindert die Reibung durch eine glattere Oberfläche, zudem dreht es sich auf dem Draht. Zusätzlich sorgen handelsübliche Abweiser an Bugkorb, Relingstütze und mittig am Draht für eine reibungsarme Passage, sollte das Vorsegel doch einmal hinter der Reling hängen bleiben.

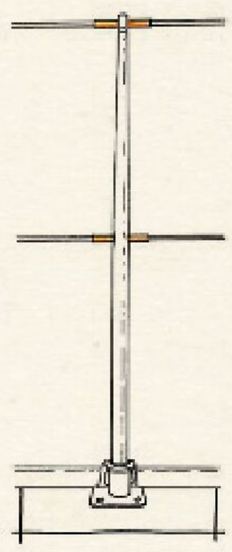
Edgar Ohnmacht, Tolk

Trittsichere Leitung

Das Landstromkabel an die Reling zu hängen ist eine hilfreiche Idee. An Deck wird die Leitung schnell zur Stolperfalle. Zudem rollt das runde Kabel beim Drauftreten unter der Schuhsohle weg, sodass man schnell den sicheren Stand verliert. Die speziellen Edelstahlhaken zum Befestigen an der Reling sind dafür aber nicht unbedingt zwingend erforderlich. In Baumärkten gibt es robuste Kunststoffringe zum Anbringen von Duschvorhängen. Diese preiswerten Haken lassen sich mit einem Handgriff an der Reling anbringen und sind als Kabelaufhängung optimal geeignet. So ist der Anschluss schnell erledigt und das Laufdeck bleibt frei von Hindernissen.

Winfried Reckermann, Köln





Leinenschoner

Wir nutzen kunststoffummantelte Relingsdrähte. Damit diese beim Schamfilen an den Stützen länger halten, haben wir passendes Messingrohr als Scheuerschutz entdeckt. Wir nutzen Rohr mit acht Millimeter Außendurchmesser. Wir schieben die nötige Anzahl von Abschnitten auf das Seil und lassen dann die Terminals aufpressen. Nachdem der Draht an Bord eingefädelt ist, müssen nur noch die Rohrabschnitte in die richtige Position geschoben werden – und fertig.

Thomas Breitwieser, Eckernförde

FOTOS: J. PESCHKE (3), YACHT/JOCHEN PESCHKE

YachtMarkt

Die aktuellste Bootsbörse: www.yacht.de/yachtmarkt

SPARKMAN AND STEPHENS

PREIS 160.000,–. Details Seite 99

HANSE 370

2 Kabinenversion, Bj. 2006, L. 11,35 m, B. 3,75 m
Tg. 1,60 - 1,60 m,
VHB € 118.500,-

INFOS & FOTOS: BOAT24.COM/YTPD

BOEIERAAK

Plattbodenschiff, Bj. 1913, L. 8,20 m, B.3,20 m
Tg. 0,50 m, Stahlrumpf, Standort: Ostsee/Wismar
VHB € 26.000,-

INFOS & FOTOS: BOAT24.COM/YZF6

TUR97 BROH LL BAT AB

Bj. 1984, L. 9,70 m, B. 3,10 m, Tg. 1,30 m,
Volvo D1-30/130S 1 x 27 PS / 20 kW,
VHB € 25.900,-

INFOS & FOTOS: BOAT24.COM/YVFQ

So inserieren Sie im YachtMarkt

Private Bootsanzeigen

Inserieren Sie Ihr Boot oder Ihr Kaufgesuch ganz einfach online und im Heft – über eine zentrale Adresse! Dabei profitieren Sie neben der Sichtbarkeit auf yacht.de von der zusätzlichen Reichweite unseres Partners boat24.com, einem der führenden deutschsprachigen Portale. Die Kombi-Anzeige gibt es ab 49,90 Euro, eine Veröffentlichung hier in der gedruckten YACHT kostet nur 10 Euro Aufpreis.
Ihr Direktlink zur Buchung:
HTTPS://WWW.BOAT24.COM/YACHTMARKT
support@boat24.com

Gewerbliche Anzeigen

Gestaltete Anzeigen mit Umrandung kosten ab 9,40 Euro/mm Höhe zzgl. MwSt. Für Inserate mit Internetadresse gilt ein Mindestformat von einspaltig 10 mm. Alle Formate und Preise für gewerbliche Inserate finden Sie in unseren Mediainformationen unter diesem Link:
DK-MEDIASALES.DE/YACHT
Order.mediasales@delius-klasing.de

Buchungsschluss für alle Anzeigen: YACHT 24/24: 02.10.2024, YACHT 25/24: 16.10.2024

SEGELBOOTE

20er Jollenkreuzer
2019 gen.überh. Eiche+Teakdeck. Einbaumasch. 10PS Janmar. neue Segel 3J. neue Ganzplane. VB 17'500€, +4940820945
Infos & Fotos: **boat24.com/ylta**

Abeking & Rasmussen
30 er JK, Bj. 1952, L. 8,90 m, B. 2,80 m, Tg. 0,35 - 1,30 m, VHB € 26.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yrsi**

Aphrodite 36
Bj. 1990, L. 10,97 m, B. 3,50 m, Tg. 1,75 m, Volvo Penta 2003T 1 x 43 PS / 32 kW, VHB € 85.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/y57k**

Bavaria Cruiser 33
Bj. 2016, L. 9,99 m, B. 3,42 m, Tg. 1,50 m, Volvo Penta D1-30 1 x 28 PS / 21 kW, VHB € 99.900,- Optional: Trailer
Infos & Fotos: **boat24.com/yn8m**

5,5m IR Segelyacht Egger
Wunderschönes Holzboot.Liebhaberobjekt, Bj. 1980,L. 9.00 m, B. 1.91 m guter Zustand an Boje, Thun VHB € 17000.-
Infos & Fotos: **boat24.com/ylmz**

Amel Kirk 36
Startklar und ausgerüstet für die grossen Abenteuer, Bj. 1975, L. 11.02 m, B. 3.02 m, Tg. 1.63 m, VHB Chf 31'999.-
Infos & Fotos: **boat24.com/y8tj**

Bavaria 32 Cruiser
Bj. 2009, L. 9,99 m, B. 3,42 m, Tg. 1,50 - 1,50 m, Volvo Penta D1-30F 1 x 27 PS / 20 kW, VHB € 69.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ywah**

Bavaria Cruiser 37
2 Kabinen Version, Bj. 2015, L. 11,30 m, B. 3,67 m, Tg. 1,69 m, Volvo Penta D1-30F 1 x 28 PS / 21 kW, € 160.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yeq2**

J-BOATS
www.mittelmannswerft.de

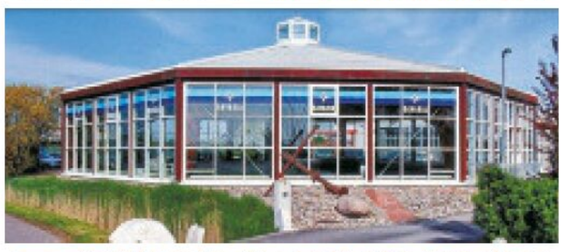
NAJAD Yachtwerft Klemens NAJAD
Service & Refit • ☎ 0 43 67 / 99 90 77

WIR LEBEN NUR VON LUV UND LIEBE
www.ich-schippere-jetzt.de

Bavaria Vision 42

Nur Eigner gesegelt und professionell gewartet, Bj. 2013, Hightech Segel + Bimini NEU 2023, € 195.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ya4g**

IMEX YACHTING GMBH



BAVARIA VERTRIEBSPARTNER
Alle aktuellen Bavaria-Yachtmodelle zu besichtigen!
IMEX Yachting GmbH, von-Herwarth-Str. 37
Marina Großenbrode, 23779 Großenbrode
Tel.: +49 (0) 4367 8004 • imex-yachting.de

Cornish Crabbers Shrimper

Bj. 2019, L. 7,57 m, B. 2,40 m, Tg. 0,57 - 1,35 m, Yanmar 1G10, VHB € 62.000,-
Wenig genutzt, fast neuwertig,
Infos & Fotos: **boat24.com/yqrr**

30er Schärenkreuzer Touren, GFK
mit Teakdeck
• neues Rigg mit Carbonmast 14,5m,
• elektr. Rollfock + elktr. Grossfallwinch
• Besegelung neu, 2-Zyl. Diesel, Hafentrailer dabei

Gegen Gebot zu verkaufen.
R´zell, B´see, 01713413756

Bavaria Vision 46

Perfekt ausgestattete Blauwasseryacht für die Langfahrt, Bj. 2014, L. 13,99 m, B. 4,19 m, Tg. 1,70 - 1,70 m, € 275.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yucz**

Boeieraak

Plattbodenschiff, Bj. 1913, L. 8,20 m, B. 3,20 m, Tg. 0,50 m, Stahlrumpf, Standort: Ostsee/Wismar, VHB € 26.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yzf6**

Dehler 30 od - onedesign

1a Zustand, NKE Pilot, Top ausgestattet, Bj. 2020, L. 10,30 m, B. 3,28 m, Tg. 2,20 m VHB 189.900,-€
Infos & Fotos: **boat24.com/yz3z**

Dehler Sprinta Sport

Bj. 1981, L. 7,00 m, B. 2,40 m, Tg. 1,35 m, Yamaha 1 x 4,0 PS / 2,9 kW, VHB € 13.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ym55**

Bénéteau First 18 SE

Trailorboot, Slipbar, gut ausgestattet, Bj. 2022, L. 5,55 m, B. 2,38 m, Tg. 0,18 - 1,50 m, VHB € 31.950,-
Infos & Fotos: **boat24.com/y9jr**

GRAND SOLEIL 46.3

Performance Cruiser 100% eignergepfl. 1998, techn./optisch s. gut, Yanmar 56PS, neues Teakdeck !! VHB € 137.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yuy8**

Dehler 36 CWS

Zeilklaar, net nieuw TBS dek, Bj. 1989, L. 11,00 m, B. 3,50 m, Tg. 1,80 m, Yanmar, VHB € 55.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/y7kd**

Dragonfly 920 extreme

Bj. 2003, L. 9,20 m, B. 7,80 m, Tg. 0,40 - , Außenborder 1 x 15 PS / 11 kW, € 110.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yjn8**

OSTSEE STÜTZPUNKT
Dehler
www.yachtzentrum-damp.de

Bénéteau Oceanis Yacht 54

Top Eignerversion, neu, Modell 2024, YANMAR 1 x 110 PS/81 kW, Standort: Trogir/Kroatien, € 892.000,- (netto)
Infos & Fotos: **boat24.com/ytkt**

Colvic Countes 32

2 Steuerstände, Bj. 1987, L. 10,20 m, B. 3,55 m, Tg. 1,50 m, VW 1 x 38 PS / 28 kW, VHB Preis auf Anfrage
Infos & Fotos: **boat24.com/y98g**

Dehler Optima 92

Bj. 1978, L. 9,20 m, B. 3,10 m, Tg. 1,70 m, Volvo MD11C 1 x 23 PS / 17 kW, VHB € 20.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/y567**

Dufour 31

Bj. 1978, L. 9,40 m, B. 3,20 m, Tg. 1,45 m, Sole Mini 29 1 x 27 PS / 20 kW, VHB € 19.900,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ydxh**

Blohm + Voss Conger -

neue Falle, inkl. neuer Vollpersenning (2022), Bj. 1966, L. 5,00 m, B. 1,80 m, Tg. 0,20 - 1,10 m, /, € 2.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/y33q**

Compromis 777

Bj. 1990, L. 7,87 m, B. 2,78 m, Tg. 1,00 m, Yanmar 1GM10 1 x 9,0 PS / 6,6 kW, Guter Zustand, viel Zubehör, VB.
Infos & Fotos: **boat24.com/ykrd**

TelefonSeelsorge®
0800-1110111
0800-1110222
WIR HÖREN ZU
www.telefonseelsorge.de

Dufour 405 GL

gut gepflegte Dufour 405 GL, Bj. 2010, L. 12,00 m, B. 4,00 m, Tg. 2,03 m, Volvo 1 x 50 PS / 37 kW, € 139.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yyww**

Dynamic 2000
Bj. 1991, L. 7.35 m, B. 2.49 m, Tg. 1.25 m, Mercury F4 MLH 1 x 4.0 PS / 2.9 kW, VHB € 15'100.-
Infos & Fotos: **boat24.com/yl7t**

Finnclipper 35
Gemütlicher Finnclipper 35, Bj. 1975, L. 10,50 m, B. 3,15 m, Tg. 1,35 m, VHB Preis auf Anfrage
Infos & Fotos: **boat24.com/y4x2**

Hallberg-Rassy 352
Bj. 1980, L. 10,54 m, B. 3,38 m, Tg. 1,67 m, Volvo Penta 75 PS neu, € 89.000,- gepflegtes Schiff für KENNER
Infos & Fotos: **boat24.com/yytx**

Jeanneau Sun Odyssey 42
Bj. 2007, L. 12,50 m, B. 4,10 m, Tg. 2,10 m, Yanmar 4JH4E 1 x 54 PS / 40 kW, € 125.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ysaf**

Elan Pasara
ELAN Pasara, Bj. 1986, L. 4,90 m, B. 2,00 m, Tg. 0,45 - 0,45 m, 4 Mercury 1 x 4,0 PS / 2,9 kW, € 2.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/y3lx**

Formosa 51
Mit der FRIDA kann man morgen um die Welt segeln. Alles vorhanden: autarke Energie, Entsalzung, Offshore-Segel.
Infos & Fotos: **boat24.com/yc9s**

Hallberg-Rassy HR 36 MK
Bj. 1998, L. 11,31 m, B. 3,55 m, Tg. 1,75 m, Volvo Penta MD22, 57 PS/42 kW, Kein Salzwasser, Ersteigner, 150.000,-€
Infos & Fotos: **boat24.com/y9yd**

Jeanneau SunFizz 40
Segelschiff mit Potenzial, Bj. 1981, L. 12,30 m, B. 3,85 m, Tg. 1,95 m, 3JH5E 1 x 39 PS / 28 kW, € 29.999,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yn2y**

Elvström H-Boot
Liebevoll gepflegt und in top Zustand, segelfertig, Bj. 1977, L. 8,28 m, B. 2,18 m, Tg. 1,30 m, € 13.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ydly**

Golden Wave 38
Bj. 1990, L. 11,73 m, B. 3,58 m, Tg. 1,83 - , Universal SL/32 1 x 32 PS / 24 kW, € 45.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yynm**

Hanse 370
2 Kabinenversion, Bj. 2006, L. 11,35 m, B. 3,75 m, Tg. 1,60 - 1,60 m, VHB € 118.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ytpd**

Josef Steinmayer
Mit Bootsplatz, Bj. 1997, L. 6,89 m, B. 1,91 m, Tg. 0,99 m, VHB € 16.100,-
Infos & Fotos: **boat24.com/y2iq**

Emka 36
Bj. 1986, L. 10,80 m, B. 3,40 m, Tg. 1,65 m, Vetus M4.17, 42 PS 1 x 42 PS / 31 kW, VHB € 57.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ybam**

HAI 760 CL Bj. 1994 PSK
Segelyacht HAI 760 CL Bj. 1994 PSK incl. Trailer zu verkaufe, Bj. 1994, L. 7,90 m, B. 2,50 m, Tg. 0,70 - 1,20 m, VHB € 14.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yfmx**

Harcke Novacat 26
mit Straßentrailer, Bj. 1989, L. 8,30 m, B. 5,00 m, Tg. 0,70 m, VHB 7.500,- +ggf.

Lagoon 38
Lagoon 38, Bj. 2002, L. 11,55 m, B. 6,53 m, Tg. 1,20 m, Yanmar 2 x 40 PS / 29 kW, VHB € 150.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yvsn**

Etap 23
Ophaalbare kiel, Bj. 1989, L. 7,30 m, B. 2,45 m, Tg. 0,70 - 1,45 m, Yamaha 1 x 9,9 PS / 7,3 kW, VHB € 9.800,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yfcv**

Hallberg-Rassy 342
Segelfertig, mit bezahlter Liegeplatz bis Juli 2025, Bj. 2006, L. 10,32 m, B. 3,42 m, Tg. 1,80 m, VHB € 145.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/y52l**

Jaguar 27
Bj. 1978, L. 8,30 m, B. 2,80 m, Tg. 1,35 m, VOLVO Penta MD7B, € 4.250,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ypff**

Marieholm IF -Folkeboot
L:7,80, B:220, T:1,12 guter Zustand, Bj. 1978, L. 7,80 m, B. 2,25 m, Tg. 1,12 m, VHB € 5.800,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yumz**

Matthiessen & Paulsen 5,5

Bj. 1962, L. 9,50 m, B. 2,85 m, Tg. 1,40 m, Vetus M.3.28 1 x 28 PS / 21 kW, VHB € 28.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yhvt**

Northman Maxus 26

Bj. 2017, L. 8,55 m, B. 2,82 m, Tg. 1,70 m, Mercury 9.9 MLH CT 1 x 9,9 PS / 7,3 kW, VHB € 37.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yhnp**

RM Yachts RM 1070

Fast Cruiser, Bj. 2018, L. 10,70 m, B. 4,00 m, Tg. 1,75 m, Volvo Penta D2-40 1 x 40 PS / 29 kW, VHB € 220.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yvhw**

Sparkman and Stephens

Classic Sloop, Bj. 1966 top 14,50 x 3,50 x 2,35 m, Al, Teakd. Penta 1 x 48 PS / 35 kW, € 160.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/y2dr**

Melges 32

Ready to race, top ausgestattet, inkl. Trailer, Bj. 2008, L. 10,00 m, B. 3,00 m, Tg. 0,60 - 2,17 m, VHB 61.999,- €
Infos & Fotos: **boat24.com/yp87**

Ocean Yachts Oceaan22

K&SPolyboats, Bj. 1976, L. 6,50 m, B. 2,35 m, Tg. 1,30 - 0,70 m, Honda 8 PS 1 x 8,0 PS / 5,9 kW, VHB € 4.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ynsi**

Schöchl Sunbeam 26.2

The Sports Luxury Cruiser, Bj. 2011, L. 8,00 m, B. 2,50 m, Tg. 0,78 - 1,48 m, VHB € 81.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ynia**

Tango Family 777,

Familienfreundliche Segeljacht mit Hubkiel, Bj96, L7,80m, B2,80m, Tg0,35-1,45m, VHB 15.000€, Trailer, viele Extras
Infos & Fotos: **boat24.com/ypea**

Meta Blauwasseryacht

Joshua/Moitessier, Kuttergetakelte Stahlketch, Bj. 1980, L. 12,04 m, B. 3,68 m, Tg. 1,80 m, € 45.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yxyi**

Ott Yacht 806

Bj. 1995, L. 8,06 m, B. 2,33 m, Tg. 1,40 m, Aussen Honda 8 Ps Elek-Start 1 x 8,0 PS / 5,9 kW, VHB € 16.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yqq9**

Schöchl Sunbeam 39

Klar Transatlantic: Top-Zustand, nur noch bunkern und lossegeln., Bj. 2007, L. 12,30 m, B. 3,90 m, Tg. 2,00 m, VHB € 180.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yyhm**

Trad. Cruiser Racer

SHE 36 (3/4 ton), Bj. 1978, L. 11,03 m, B. 3,18 m, Tg. 1,95 m, VHB € 40.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ytkh**

Nacra F18 Infusion MKII

Sportkatamaran, Bj. 2012, L. 5,50 m, B. 2,60 m, VHB € 6.800,-
Infos & Fotos: **boat24.com/y5et**

Ovington Boats Musto

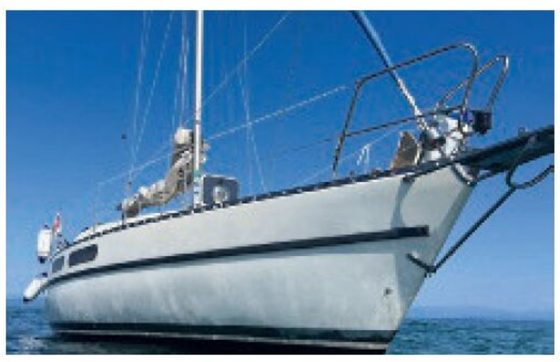
Skiff/ Jolle, Bj. 2006, L. 4,55 m, B. 2,30 m, VHB € 4.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yvzi**

Schokker Zout de Vries

Bj. 1993, L. 17,50 m, B. 5,20 m, Tg. 1,50 m, Daf 615 1 x 125 PS / 92 kW, VHB € 180.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/y32b**

TUR97 Brohäll Bat AB

Bj. 1984, L. 9,70 m, B. 3,10 m, Tg. 1,30 m, Volvo D1-30/130S 1 x 27 PS / 20 kW, VHB € 25.900,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yvfq**

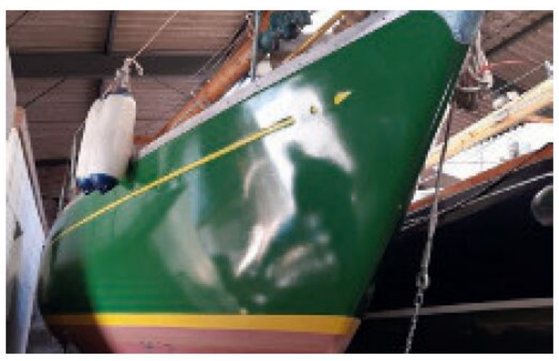


Nautic Plast Hai 760

mit Tandem Anhänger, Bj. 1991, L. 7,60 m, B. 2,50 m, Tg. 0,75 - 1,25 m, Pod 1 x 1,2 PS / 0,9 kW, € 11.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yudu**

Pearson 26

Bj. 1978, L. 8,00 m, B. 2,65 m, Tg. 1,30 m, Nanni Diesel 1 x 14 PS / 10 kW, VHB € 8.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yj3f**



Sirius 26

Schwenkkieler, flachg. Bj. 1977, L. 7,90 m, B. 2,73 m, Tg. 0,65 - 1,80 m, Bukh 1 x 10 PS / 7 kW, VHB € 7.450,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yavj**

Uncle Sam

Gaffelsegler mit Klüver, Bj. 1969, L.6,70m, B.2,40m, T.0,50-1,30m, inkl. Straßentrailer, VB €10.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/y78l**

Unna 31
von db-yachtbau, Bj. 1997, L. 9,40 m, B. 3,00 m, Tg. 1,80 m, VHB € 26.900,-
Infos & Fotos: **boat24.com/y82f**

30er Jollenkreuzer
Werft Günther Dauelsberg Bj. 1995, L. 9,0m, B. 3,0m, Tg. 0,3-1,9m, Suzuki DF15A 15 PS, Preis auf Anfrage
Infos & Fotos: **boat24.com/yvwh**

Van De Stadt 34
Bj. 2003, L. 10,40 m, B. 3,29 m, Tg. 1,80 m, VHB € 49.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yxsr**

Wharram Narai MK IV
Top Zustand, Weltumsegelung 2005-2010, Bj. 1984, L. 11,78 m, B. 6,00 m, Tg. 0,70 m, VHB € 64.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ycli**

Vindö 30
Klassische renovierte Segelyacht, Bj. 1968, L 9.30 m, B 2.45 m, Tg. 1.30. Liegeplatz in Chevroux Neuenburgersee CH Infos & Fotos: **boat24.com/yyp7**

X-Yachts X-99
Stahlrahmen, gepflegt, top ausgestattet, Bj. 1991, L. 9,96 m, B. 3,00 m, Tg. 1,70 m, VHB € 37.000,-
Infos & Fotos: **boat24.com/yvz8**

Waarschip 740
Waarschip 740 met Torqeedo elektrische motor, Bj. 1987, L. 7,40 m, B. 2,75 m, Tg. 1,25 m, € 14.500,-
Infos & Fotos: **boat24.com/ym2d**

Tioga of Hamburg
Yachtwerft J. Martin, beste Qualität, Bj. 2013, LoD 18,00 m, B. 4,80 m, Tg. 1,60 - 2,95 m, peter.tess@web.de
Infos & Fotos: **boat24.com/yinr**

VERSCHIEDENES

TRANSPORTE
EU-weit, zuverlässig, sicher, preiswert, Ruf: 0171/5005944

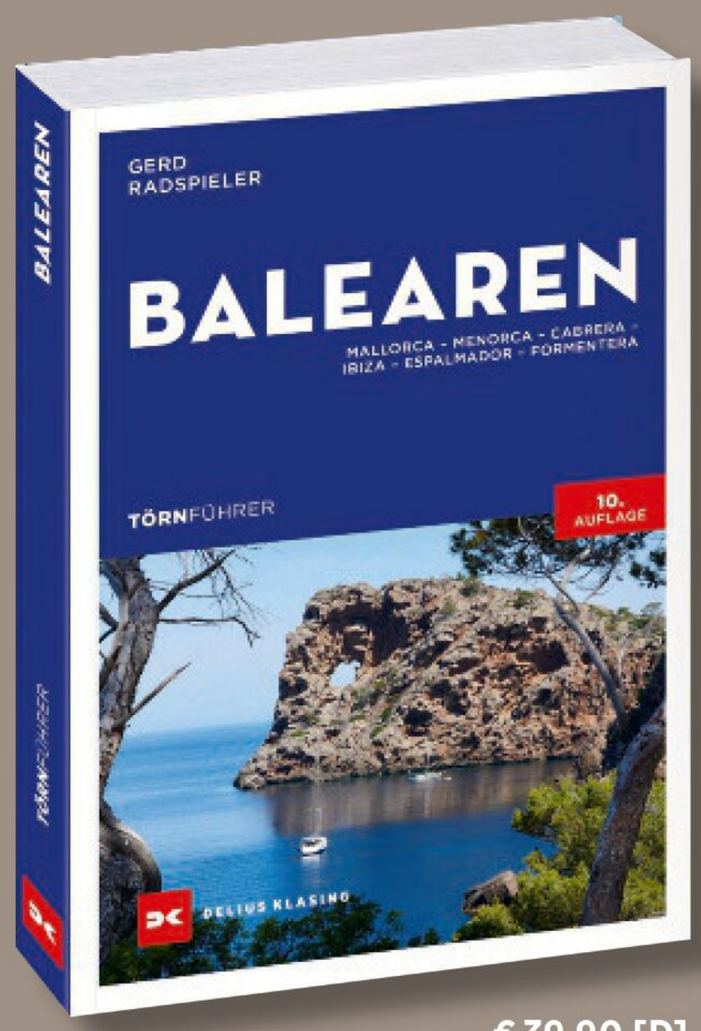
http://www.s-art.store

Erfahrener Skipper, 60, mit weltweiter Erfahrung, frei für Überführung, Törnbegleitung, Schulung, alle Scheine, Engl., Spanisch. **Tel. +49/174/1326034, E-Mail: rhasse@web.de**

Yachttransporte Faltus & Bantje
Internat. Überführungen · Seetransporte
Zwischenlager · Riggservice
Tel. 04203/810554, Fax 810555
Internet: www.yachttransporte.de

Yacht-Überführungen
Beratung & Support
Yacht-Training
Yachtskipper.eu
by Rainer Holtorff
info@yachtskipper.eu
Tel: +49(0)40/38047423

BALEAREN BUCHTEN



€ 39,90 [D]
ISBN 978-3-667-11657-4

Die Balearen sind wie geschaffen für den Wassersport. Konstante Winde, angenehme Wassertemperaturen und 300 Sonnentage im Jahr machen die Inselgruppe im westlichen Mittelmeer zum Traumziel für Segler und Motorbootfahrer aller Erfahrungsstufen. Der praktische Törnführer, der bereits in der 10. Auflage erschienen ist, zeigt die beliebtesten der balearischen Inseln in einem Band: Mallorca, Menorca, Ibiza, Cabrera, Formentera und Espalmador. Mit kompakten Texten und zahlreichen Fotos führt Sie der Törnführer von Insel zu Insel und begleitet Ihre Ausflüge auf Mallorca ebenso kompetent wie einen Törn von Ibiza nach Formentera. Allgemeine Reiseinformationen helfen Ihnen schon vor dem Ablegen bei der Planung Ihres Segelurlaubs, die detailreichen Übersichtspläne und zahlreichen Fotos erleichtern die sichere Navigation an Bord.

DELIUS KLASING shop.delius-klasing.de

IMMER BESTENS INFORMIERT
ABO SICHERN UNTER:
jetzt-lesen.link/yac-05897

Yachtcharter • Mitsegeln • Motorboote • Hausboote
Barone.de
Ihr Partner für Urlaub auf dem Wasser
Weltweit!
Friedrichring 33 • D-79098 Freiburg
Tel: 0761/380630 • mail@Barone.de
Barone Yachting
Bestsail

CHARTER BINNEN

REISEZIEL GEFUNDEN!
Charterer gesucht?
Yachtmarkt

BODENSEE-YACHTCHARTER
Motor- u. Segelyachten – Konstanz
P. Gruben, Hafenstr. 7b, 78462 Konstanz
Tel. 07531-3633970
www.yachtcharter-konstanz.de

CHARTER MITTELMEER

www.charterzentrum.de

SCHULEN

Wir verchartern weltweit und bieten viel persönliche Beratung und Betreuung. Unsere Ausbildung läuft in unseren eigenen Schulungsräumen im Münchner Süden, am Harras, über alle Scheine, von der Jüngstenausbild. mit regattatauglichem Segelschein bis zu den Hochseescheinen.
Die prakt. Ausbildung findet für die Motorbootscheine u. Segelscheine auf unseren eigenen Schiffen statt, die am Starnberger See in Bernried und in der nördlichen Adria ab Novigrad in Istrien, Kroatien liegen.
Wir bieten ein rundes Portfolio an allen Zusatzausbildungen.
✆ 089-74879947

YACHTSCHULE EICHLER

Wer's hier lernt, kanns überall!
www.yachtschule-eichler.de
Törns ab Hamburg
• Helgoland • Sylt • England
• Schottland • Norwegen
Kurse
• SEE bis SHS+LRC
• Vor Ort + Online
LIVE ONLINE

CHARTER OSTSEE

über 500 Yachten
in der Ostsee
Wir vermieten Ihre Yacht!
PCO
www.pc-ostsee.de

MOLA YACHTCHARTER OSTSEE
Rügen • Flensburg • Rostock • Großenbrode • Juelsminde
Hier chartern Sie direkt beim Anbieter!
• über 250 Yachten von 20-55 ft • ständig werksneue Yachten
• eigene Yachtflotten in 5 Häfen • Sonderangebote & Last-Minute
NEUE CHARTERYACHTEN BJ. 2023/24!
YACHTCHARTER OSTSEE seit 1992 mola
MOLA YACHTING GmbH
038391 4320
www.mola.de

SUCHE BOOT UND BEZIEHUNG MIT TIEFGANG
www.ich-schippere-jetzt.de

11 OCEAN'S ELEVEN
Paar-Skippertraining
Frauensegeltraining
Hafenmanövertraining
SKS-Vorbereitung & Prüfungstörns
www.oceans-eleven.de
Tel.: 04642-925 11 11

über 37 J. Vercharterung, HR 312
Maasholm, 5 Koj., pers. Service
Tel. 0174/9997704
www.yachtcharter-maasholm.de

YACHT GECHARTERT!
Versicherung gefällig?
Yachtmarkt

Hallberg-Rassy
Charter Dänemark
JIM Soeferie I/S
Tlf.: +45 6441 4182 www.jim-soeferie.dk

www.charterzentrum.de

VERKAUF/AUSRÜSTUNG

KUSS VOR DEN BUG
www.ich-schippere-jetzt.de

Eberspächer
Bootsheizungen
J. A. SCHLÜTER SÖHNE
seit über 50 Jahren
Eberspächer Kompetenz-Center
Tel.: 040 / 788 16 -86
ivg@schlueter-soehne.de
www.schlueter-soehne.de

CHARTER NORDSEE

Yachtcharter in Schweden
www.yachtchartersweden.se

TRAUMREVIER MITTELMEER

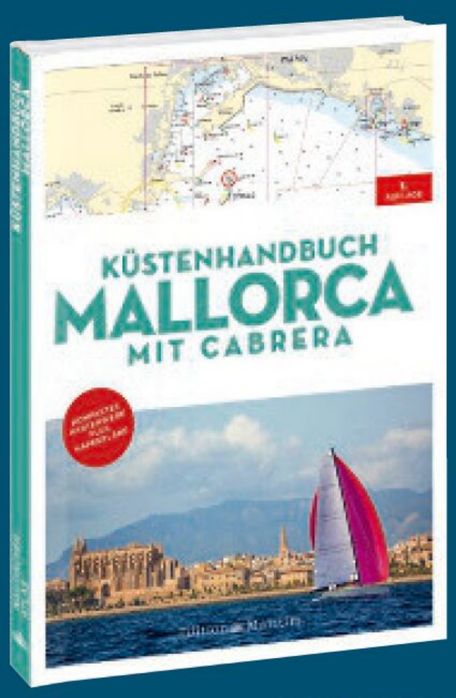
Satz 9: Balearen · Mallorca · Ibiza · Menorca · Formentera
(Ausgabe 2022/2023)
€ 64,90 (print) | **ISBN 978-3-667-12432-6**

Satz 7: Adria 1 · Venedig · Rijeka · Šibenik · Drvenik V.
(Ausgabe 2023/2024)
€ 64,90
ISBN 978-3-667-12679-5

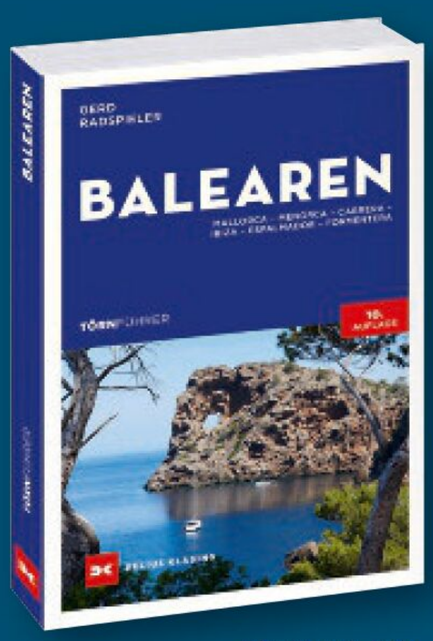
Satz 8:
Žirje · Split · Dubrovnik · Bar
(Ausgabe 2023/2024)
€ 64,90 (print)
ISBN 978-3-667-12681-8

Alle Karten unter **shop.delius-klasing.de/sportbootkarten** ▶

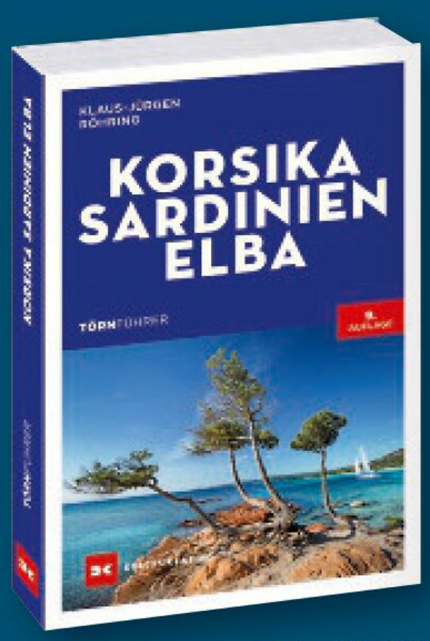
€ 24,90 (D)
ISBN 978-3-667-12092-2
Die schönsten Törns von Gibraltar bis zum Bosporus



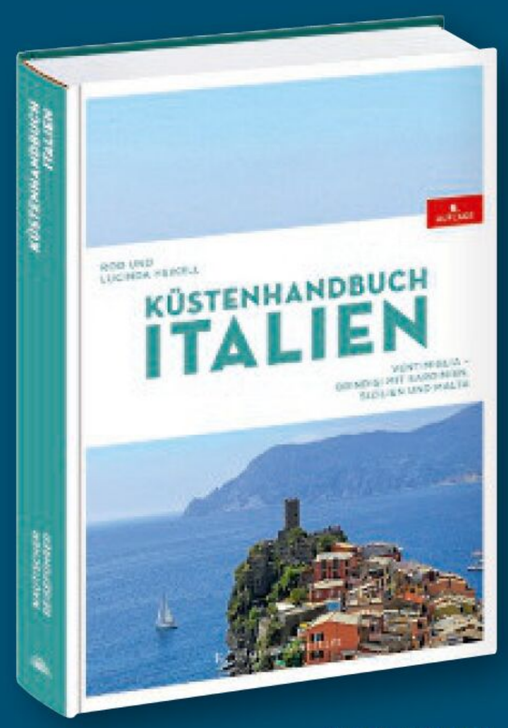
€ 39,90 (D)
ISBN 978-3-667-12516-3
Nautischer Atlas für Mallorca und Cabrera mit Seekarten und detaillierten Hafenplänen



€ 39,90 (D)
ISBN 978-3-667-11657-4
Törnvorschläge mit Hafenplänen und Informationen für Landgänge



€ 39,90 (D)
ISBN 978-3-667-12122-6
Törnvorschläge mit Hafenplänen und Informationen für Landgänge



€ 69,90 (D)
ISBN 978-3-667-12243-8
Nautische Reiseführer in der 6. Auflage mit detaillierten Informationen (500 Seiten)

DELIUS KLASING

shop.delius-klasing.de

25 Jahre Sonnenstrom
SOLARA®

QUANTUM SAILS GERMANY
T 0461.40 68 63 10 · E info@quantumsails.de
quantumsails.de

www.segelwerkstatt.de
Tel. 04141 45782

GO BEYOND™
www.northsails.com

HAFENTRAILER
BOOTSTRAILER
www.weihe-yachting.de

best for best
Segelmacherei
Latsch
www.latsch-segel.de
Telefon (05425) 5037
33829 Borgholzhausen · Südstraße 2

schultz-segel.de
Ihr Segelmacher in Kiel
Tel. 0431 · 72 39 79
SCHULTZ SEGELMACHER

LERNT HELFEN!

Osmose?
www.yachtlackierung.de

KAUFGESUCHE

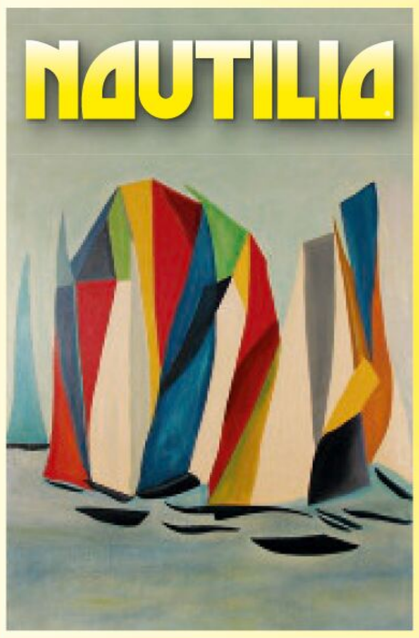
WIR KAUFEN IHRE SEGELYACHT
Angebote bitte an: info@mola.de +49 171 7723658 mola

Suche Oceanis 50
bis 150.000 €
Tel: 0041793062930

YACHT GECHARTERT!
Versicherung gefällig?
Yachtmarkt

Familie mit 4 Kindern, träumt von einem Schiff zw. 44 u. 56 Fuß m. Eignerkab. u. mind. 4 weiteren Kojen für Sabbatjahr und mehr. Bis 160.000,- €. Blauwassertüchtig und gepflegt.
mgolli@gmx.de o. +49/157/38792906

IMMOBILIEN/LIEGEPLÄTZE



Gebrauchtbootsausstellung
37e Ausstellung
12./13./14. und 18./19./20. Oktober 2024
Nautisches Zentrum Aprilia Marittima
Gemeinde von Latisana (Ud) - (Italien)
Veranstalter: Ente Fiera Cantieri di Aprilia
www.nautilia.com - e-mail: info@nautilia.com
office@apriliamarittima2000.it
Tel. +39 0431 53146

SEGELREISEN

ORCA-SEGELREISEN
SCHOTTLAND
NORWEGEN
LOFOTEN
BISKAYA
+49-2932-938 1240
www.orca-segelreisen.de
Einzigartige, klassische Yachten

LAST MINUTE

Altes, abgetakeltes Dakron Segel bis 300 Gramm für ein Recyclingprojekt gesucht. Wir zahlen je nach Zustand zwischen € 1,50 und € 2,00 pro m² und kümmern uns um die Abholung. **Tel. 0421/3381256**

GOLLAN
Exklusivität in Heiligenhafen direkt an der Ostsee
5 traumhafte Architektenhäuser mit luxuriöser Ausstattung, Neubau, 149 - 157m² WoFl, nur ca. 30m zur Ostsee, Preis auf Anfrage.
Kontakt: Wohnungsbaugesellschaft Neustadt GmbH · Dorfstraße 7, 23730 Neustadt/ Beusloe · Tel. 04561-398 999 · Mail: wobau@gollan.de

VERSICHERUNGEN

www.schmitz-yachtversicherungen.de
SCHMITZ
seit über 80 Jahren
Angebotshotline 089/436 01-14
Unser Know-how – Ihre Sicherheit

Exzellent in Yachtversicherungen.
WEHRING & WOLFES
www.wehring-wolfes.de Telefon +49(0)40-87 97 96 95 info@wehring-wolfes.de

JETZT INFORMIEREN: www.schomacker.de

Bella Figura unter Segeln

Ein Mann, ein Boot und maritime Historie: Auf der Isola di San Pietro lässt sich ein Seemann ein wunderhübsches Gozzo bauen und segelt mit dem lateinergetakelten „Schifetto“ vor Sardinien – wie früher die alten Thunfisch- und Langustenfänger

Wer die maritime Geschichte der Isola di San Pietro verstehen will, muss nur in eine der kleinen Hafenbars der Insel schlendern. Am Tresen lehnend fällt der Blick zwangsläufig auf die historischen Fotos, die überall an den Wänden hängen. Männer beim Thunfischfang sind darauf zu sehen. Gewaltige Netze, die im Meer ausgebracht werden. Alte Fischerboote, die mit langen Spieren und Lateinersegeln im Hafen liegen und in Flottillen um die Insel kreuzen. Der kleine Ort Carloforte war lange eine Hochburg des Thunfischfangs im Mittelmeer. Die Bilder der Tonnara sind weltberühmt.

Entsprechend stolz ist man auf der Insel auf die lokale Tradition der Seefahrt. Noch immer wird der Thunfisch hier auf althergebrachte Weise gefangen. Mit kleinen Booten, großen Netzen und bloßen Händen. Auch gibt es eine renommierte Marineakademie auf der Insel. Kapitäne, Navigatoren und Schiffstechniker werden bis heute hier ausgebildet. Kaum einer der Insulaner, der nicht zur See fährt, der nicht obendrein fischt und segelt und dem Meer auf fast intime Weise verbunden ist.

Doch natürlich haben sich die Zeiten auch auf San Pietro verändert. Längst sind es moderne Yachten, die in den Marinas vor der Promenade liegen. Katamarane, Speedboote, durchgestylte Großyachten. Wer heute über die Stege spaziert, entdeckt das ganze Sortiment moderner Sportboote, die in der Freizeitgesellschaft des dritten Millenniums zu haben sind.

Der Trend ist bekannt: viel Plastik, wenig Holz. Viel PS, wenig Handarbeit. Cremefarbene Sonnenpolster und getönte Scheiben anstatt derber Backskisten und gepönter Planken. Umso größer werden die Augen, wenn hinten am Schwimmponton der Marinatour plötzlich doch noch eine schwimmende Rarität dümpelt. Ein Boot wie ein Zeitzeuge, das den alten Schwarz-Weiß-Fotos in den Bars entsprungen scheint. Ein Spitzgatter, der anmutet wie noch vor hundert Jahren. Hübsch lackiert, historisch gezeichnet und absolut authentisch geriggt.

Ein solches Boot ist selbst im maritimen Carloforte heute die Ausnahme. Ein leibhaftiges Gozzo, das obendrein nicht nur als folkloristisches Fotomotiv im Hafen liegt, sondern tatsächlich noch rausfährt – ➢

Gewichtstrimm wie auf der Jolle: Die Crew segelt ihren von Fischerbooten inspirierten Neubau aktiv und engagiert

FOTOS: YACHT/MARC BIELEFELD (17)

und das unter Segeln. Mit anderen Worten: Unter der heißen Sonne Italiens, inmitten des modernen Yachtengetümmels, liegt da plötzlich noch so ein veritabler alter Thunfisch-Flitzer – als hätte man die Zeit um Dekaden zurückgedreht. Klein und fein sieht das Boot aus. Makellos im Zustand. Rustikal und doch überaus elegant. Der Name steht als weiß lackierte Fräsung auf einem Mahagoni-Schild: „Luigi Padre“. Heimathafen: Carloforte.

Ein herrlich geschwungener Doppelender schaukelt da an seinen Leinen, gehalten in glänzendem Klarlack, klassischem Weiß und mediterranem Türkis. Und tatsächlich ähnelt das Boot den agilen und tüchtigen Arbeitsschiffen der einstigen Fischer bis in die Details.

Nichts an Bord ist aus Plastik, kein Schäkel, kein Auge, das aus Niro-Stahl besteht. Der Aufbau schmiegt sich flach aufs Holzdeck, während der Freibord ausladend aus dem grünen Wasser steigt. Der lange Bugspriet ragt weit ins Hafenbecken, der massive Mast ist nach alter Manier mit Tauwerk abgespannt. Besonders fällt die lange Spiere des Riggs ins Auge: Die 13 Meter lange Rute des alten Lateinersegels zeigt in den Himmel wie eine weiße Nadel und ragt achtern weit über das siebeneinhalb Meter lange Boot hinaus. Die Italiener nennen diesen auffälligsten Teil des Lateiner-Riggs anschaulich „Antenna“, die Antenne.

Ganze sechs Segler sind nötig, um das Boot nach allen Regeln der Kunst zu bedienen

Adolfo Simonetti: Der Capitano kommt mit seiner eingespielten Crew ohne Befehle aus

Viel Aufwand für ein nur gut sieben Meter langes Boot: Die 13 Meter lange Spiere überragt das kompakte Gefährt, das macht Hafenmanöver und das Segelsetzen interessant

Eine traumhaft schöne Holzkonstruktion ist das Boot. Eine Augenweide, die aus einem alten Stummfilm stammen könnte. Und noch liegt das Boot schier im Wasser, sind nicht einmal die Segel angeschlagen. Doch schon so macht das Boot Eindruck. Inmitten der zeitgenössischen Kunststoff-Armada gleicht es einem handfesten Original. Kein Chichi, kein Luxus. Dies ist ein klassisches Mittelmeerboot. Ein ehrlicher Kahn, wie ein Alexis Sorbas ihn segeln würde.

Ähnliche Spitzgattboote sind im ganzen Mare Nostrum bekannt, von Griechenland bis zu den spanischen Küsten. Überall wurden sie früher in leicht abgewandelter Form gebaut und gesegelt. Auf den Balearen heißen sie Llauts, in Italien Gozzi, in Griechenland Kaiki. Regional trägt dieser Bootstyp gern noch einmal ganz andere Namen. In Sizilien werden die kleinen Verdränger auch Buzzu oder Vuzzu genannt, auf Malta hingegen Luzzu.

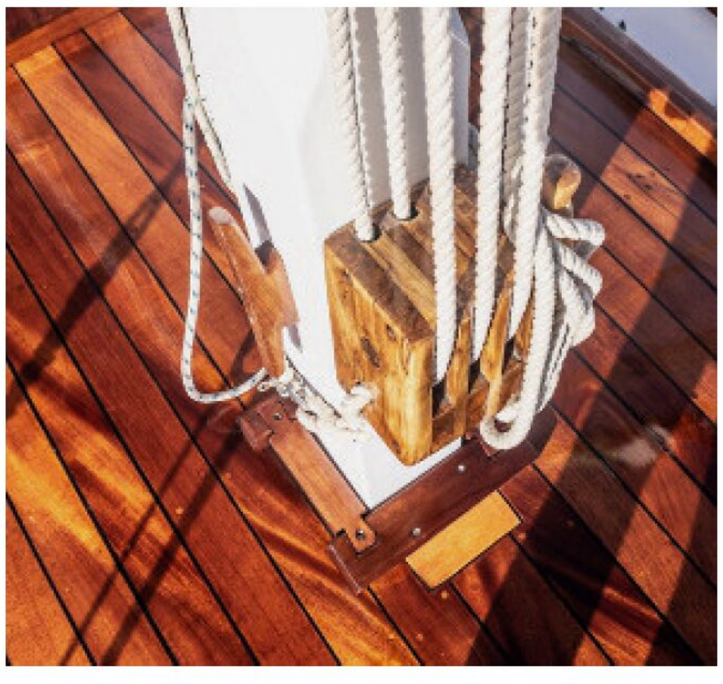
Genutzt wurden die Boote früher zum Schleppfischen, zum Langusten- und Thunfischfang, manchmal auch zum Warentransport oder für Fährfahrten zwischen den Inseln. Als die Leuchttürme früher noch mit Öl befeuert wurden, segelten die Männer in solchen Schiffen sogar Fässer mit Petroleum zu den entlegenen Klippen, auf denen die Seezeichen standen.

Ihre Eigenschaften machten die kleinen Boote damals zu segelnden Multitalenten. Sie bieten Platz zum Arbeiten an Deck, zum Stauen darunter. Sie sind stabil, manövrierfähig und springen schnell an. Ohne tiefgehenden Kiel können sie auch flache Gewässer anlaufen, oft sogar bis an die Strände fahren und auf den Sand gezogen werden. Durch ihre flache, aber breite Bauweise sind die Boote zudem ziemlich seetauglich und können auch bei leichten Winden gegen so manche Strömung halten. ➢

Die überlange Spiere des alten Lateinersegels zeigt in den Himmel wie eine weiße Nadel. Die Italiener nennen sie anschaulich „Antenna“, die Antenne

Traditionell ausgestattet: Leder gegen Schamfilen. Aber ein modernes Fall gibt es dennoch

Heimathafen Carloforte: Auf San Pietro leben und lieben sie maritime Geschichte

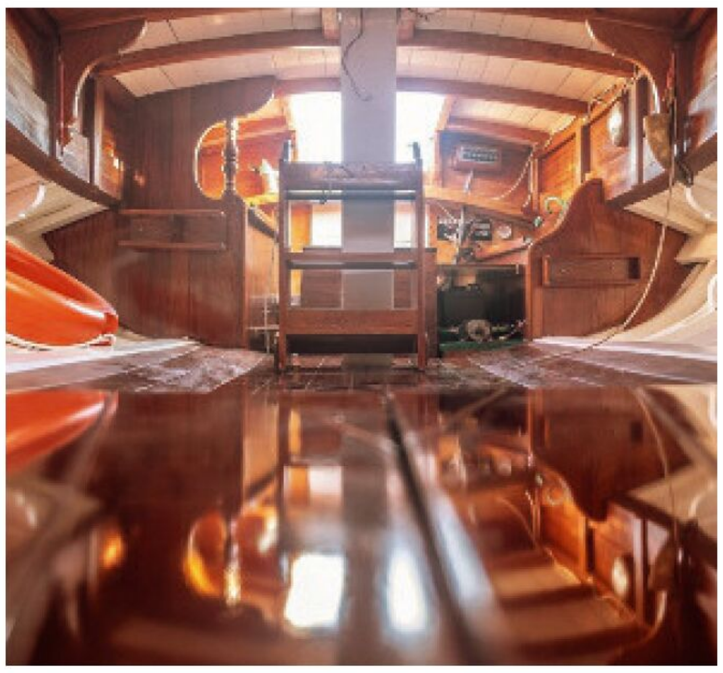


Wenn Blöcke so aussehen, wie sie heißen: Mit der dreifachen Talje wird die Antenna gesetzt

FOTOS: YACHT/MARC BIELEFELD

Seefahrtstradition Aberglaube: Das Horn einer sardischen Ziege ist als Glücksbringer an Bord

Gediegen: Das Boot ist aus peruanischem Mahagoni gebaut und teils klar lackiert



Hübsch: Der Innenraum ist einladender als vermutet, wird aber nicht zum Wohnen genutzt

Allein: Gesegelt werden die urigen Fischerboote des Mittelmeers heute nur noch selten. Zu aufwendig ist die Handhabung der alten Schratsegel, zu mühsam sind der Trimm und das Beladen mit Ballast. Auch eine geeignete Crew zu finden, ist heute nicht leicht. Der Vorschoter muss nicht nur die Fock fahren, sondern im besten Fall auch die lange Spiere führen, an der das Großsegel angeschlagen wird. Je nach Kurs zum Wind wird die „Antenna“ steil nach oben angewinkelt oder horizontaler gefahren. Eine Kunst für sich, die heute kaum einer mehr beherrscht.

Im sardischen Stintino finden gelegentlich noch Treffen der alten Lateinerboote statt. Auch werden manchmal Regatten gesegelt, zu denen Teilnehmer aus ganz Italien anreisen, einige gar aus Frankreich und Spanien. Auf Sardinien kommt dies einem maritimen Volksfest gleich: Dutzende Lateinersegel, die wie weiße Dreiecke übers Meer ziehen. Doch sind solche Anblicke äußerst rar geworden.

In der Regel gilt: Wenn eines der hübschen Gozzi heute noch in den Häfen zwischen Genua und Sizilien zu finden ist, wird es in der Regel meist als Badeboot genutzt oder tuckert verliebte Pärchen zu den blauen Grotten. An Deck befinden sich Polster, Sonnensegel und kalte Getränke, während der braun gebrannte Kapitän den Passagieren erzählt, was sie früher alles für tolle Sachen mit den Segelschiffen angestellt haben. Und schon als umfunktionierte Ausflugsboote mit knatterndem Diesel sind die Schiffe bis heute ein Hingucker in jedem Hafen.

Doch wehe, sie werden gesegelt! Wehe, sie ziehen mit gefülltem Lateinersegel übers Wasser – so wie früher, als das Mittelmeer noch den Perlenfischern und Thunfischpiraten gehörte! Spätestens dann sind alle Augen auf sie gerichtet.

An Bord der „Luigi Padre“ weilen an diesem Morgen Adolfo und sein Sohn Luigi

Simonetti. Sie gehören zu den wenigen, die so ein Boot nicht nur besitzen, es hegen und pflegen, sondern ihr Gozzo gelegentlich auch noch nach allen Regeln der Kunst segeln. Die „Luigi Padre“ ist ein sogenanntes „Schifetto Carlofortino“, wie es speziell auf der Isola di San Pietro schon vor Jahrhunderten gesegelt wurde. Der Begriff stammt vom Wort Skiff, womit gemeinhin kleine Segelboote gemeint sind.

Das Schiff ist aus Eiche, Iroko und Fichte aus Livorno angefertigt. Die massiven Belegbalken an Bug und Heck sind aus dem starken Holz des Olivenbaums gebaut. Fürs Deck, den Aufbau und die Beplankung ließ sich Vater Adolfo allerdings etwas Spezielles einfallen. Da er früher als Nautiker auf Frachtschiffen um die halbe Welt fuhr und lange in der Schifffahrtsbranche tätig war, hatte er gute Kontakte. So geschah es, dass er eine Ladung Mahagoni auf seine Insel verschiffen lassen konnte. Das edle Holz kam den weiten Weg aus Peru – eigens für die Konstruktion seines Gozzo.

»Das Holz sprach, es lebte. Es war, als besäße das Schiff eine Seele. Es mag verrückt klingen, aber das war fast ein spirituelles Erlebnis«

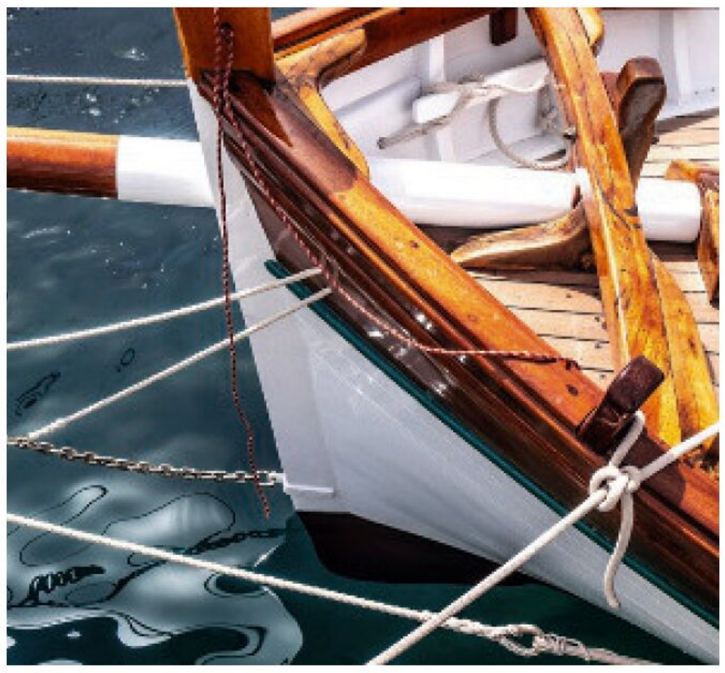
EIGNER ADOLFO SIMONETTI

Außergewöhnlich sind die kleinen Speigatten im schrägen Freibord. Kleine runde Löcher, durch die beim Krängen Wasser an Deck läuft, sich sammelt und hin und her schwappt. Früher steckten die Fischer Korken in diese Löcher, um das Salzwasser nach Belieben an Bord stauen und später wieder ablaufen lassen zu können. Eine so einfache wie effiziente Methode, um die Langusten, die sie mit den Reusen an Bord hievten, möglichst lange frisch zu halten. Noch beim Segeln krabbelten die Krustentiere an Deck im Meerwasser herum, bis sie im Hafen lebendig von der Pier verkauft wurden.

Ebenso sticht die Form heraus. Bug und Heck, die sich stark verjüngen. Die nach außen geneigten konvexen Seitenkanten bei einem klassischen Längen- und Breitenverhältnis von knapp über 3 zu 1.

Auffällig ist auch der nach vorn geneigte Mast. Mit dreifach umgelenkten Fallen wird daran die lange „Rute“ hochgezogen, an der Adolfo und Sohn Luigi Simonetti jetzt das große Segel anschlagen. Heute Nachmittag wollen sie ihr Gozzo endlich wieder einmal richtig segeln. Über die Insel ziehen Wolken, ein warmer Mistral weht aus Nordwest. Gute Bedingungen, um zur Isola Piana zu kreuzen und eine Tour über das blau und grün leuchtende Meer zu unternehmen.

Vater Adolfo näht eigens noch eine neue Belederung an die lange Spiere, schert frische Leinen durch die Blöcke am Rack- ➢



Der Vorschiffsbereich ist voluminös gestaltet. Der Bugspriet wird durch den Rumpf gesteckt

Der Propeller sitzt fast direkt vor dem angehängten Ruderblatt mit der stilvollen Pinne

Die Spantform der historischen Gozzos mit der schmalen Wasserlinie und dem ausladenden Freibord steht für gute Segeleigenschaften auch bei wenig Wind und eine gute Formstabilität

FOTOS: YACHT/MARC BIELEFELD

ring des Bugspriets. „Mir ist es wichtig, dass das Boot quasi original segelt“, sagt er, auch wenn dieses hier als Retro-Klassiker gelten darf. „Als Nächstes wird an Bord aufgeklart, der flache Salon freigeräumt zum Segeln. Dann schlagen die beiden die Fock an. Die „Luigi Padre“ ist eine jener etwas größeren Gozzi, die auch ein Vorsegel fahren. Anschließend jedoch muss noch ordentlich gewuchtet werden: Per Hand hieven Vater und Sohn den Ballast an Bord – denn wo die Fischer früher Reusen, Grundgewichte und Fanggeschirr in der Bilge fuhren, müssen heute mehrere jeweils 25 Kilo schwere Bleibarren aushelfen, damit das Boot bei seinem geringen Tiefgang an Stabilität gewinnt.

Und dann ist es so weit. Die „Luigi Padre“ ist zum Auslaufen bereit. Fehlt nur noch die Mannschaft: Sechs Leute sind nötig, um das flotte Lateinerschiff optimal zu bedienen und hoch am Wind nach Kräften auszutarieren.

Um vier Uhr am Nachmittag laufen sie aus. Sechs fröhliche Carloforiner in roten Shirts, die vor der Kulisse des pastellfarbenen Orts um die Mole tuckern und gleich hinter der Hafeneinfahrt die Segel setzen. Mit mehreren Mann heißen sie das große Lateinersegel auf, setzen die Fock und gehen in Position. Die sechs sind ein eingespieltes Team. Einige arbeiten als Marinaio, andere als Fährschiffer, zusammen haben sie schon viele Regatten gesegelt und Pokale gewonnen.

Die italienische Flagge weht, als Skipper Adolfo den Dieselmotor stoppt und das Gozzo sogleich Fahrt aufnimmt. Wie eine

»Das Boot ist Teil unserer Tradition auf der Insel und der segelnde Beweis dafür, was die Schiffe früher alles konnten«

EIGNER ADOLFO SIMONETTI

gefiederte Flunder mit gestrecktem Degen zischt das Boot los. Trotz seiner stattlichen Verdrängung legt sich das Boot auf die Seite, geht hoch an den Wind. Wie ein spitzer Keil ist das Lateinersegel hochkant in den Wind gestellt, und mit Leichtigkeit macht das Boot prompt sieben Knoten und sogar mehr. Nicht ohne Grund haben Adolfo und Luigi Simonetti schon mehrmals Regatten damit gewonnen.

Einen erhabenen Anblick bieten die beiden Segel in ihrer Formation. Dynamisch und mit fliegenden Unterlieken streben sie übers Meer: den Schwingen eines alten Drachengleiters gleich. Wenn verschiedene Riggs untereinander einen Schönheitswettbewerb austragen dürften – die Lateinertakelung würde als echte Beauty durchgehen. Bella Figura unter Segeln: Die alten Gozzi jedenfalls wissen, wie das geht.

Seit den Zeiten von Christi Geburt war diese Takelung auf dem Mittelmeer über viele Jahrhunderte die Besegelung der Wahl. Galeassen, die Schiffe der Römer, sogar die frühen Karavellen der Portugiesen waren lateinisch getakelt. Auch sollten es eben diese Riggs sein, die dem Segeln letztlich ein Wunder schenkten: Versehen mit einem geeigneten Kiel nämlich schaffte es der Mensch mit diesem dreieckig und flach in den Wind gestellten Segelschnitt erstmals, auch gegenan zu kreuzen – anstatt sich nur immer raumschots davonpusten zu lassen.

Eine Revolution, die die Fahrzeiten damals erheblich verkürzte, die neue Kurse ermöglichte und der Mobilität auf dem Meer eine neue Dimension eröffnete. Seereisen ließen sich fortan ganz anders planen, Waren effizienter transportieren und fremde Häfen erstmals halbwegs gezielt ansteuern. Lange war dies keine Selbstverständlichkeit: Der Mensch konnte dem Wind erstmals Strecke abtrotzen – und nicht umgekehrt.

Adolfo, Luigi und die anderen haben sichtlich Spaß daran, am eigenem Leib zu spüren, wie gut das Gozzo segelt, wie dieser Schiffstyp es bis heute beherrscht, mühelos übers Meer zu ziehen. Die Männer lehnen sich über die Kante, krallen sich an den Wanten fest, turnen bei den Wenden von einer Seite auf die andere. Wenn auch ein solides, stäbiges Boot, die „Luigi Padre“ besitzt fast den Elan einer Jolle.

Dass dieses schöne Schifetto so behände segelt, ja, dass es überhaupt existiert und gebaut wurde, ist ihm zu verdanken: Adolfo Simonetti, dem Signore an der Pinne. Schon als Teenager begann er mit dem Segeln und sauste bald in verschiedenen Jollen über das Meer vor der Insel. Auch während seiner Zeit als Berufsschiffer gab er das Segeln nicht auf. Im Gegenteil: Adolfo Simonetti segelte engagiert Regatten, im 470er und anderen modernen Bootsklassen.

Eines Tages jedoch, Jahre später, sollte er durchwettern, was sich als „seglerisches Erweckungserlebnis“ bezeichnen ließe.

Hauptstadt des Thunfischfangs

Tunesische Korallenfischer aus Tabarka haben die Isola di San Pietro im Südwesten Sardiniens einst besiedelt. Schon vor Jahrhunderten brachten die Fischer große Stellnetze im Meer aus, um den mächtigen Blauflossenthunfisch in die Camera del morte zu treiben, in die Todeskammer eines komplexen Reusensystems, das bis zu 40 Meter tief hinab ins Meer reicht. Für die Männer oben auf den schaukelnden Booten bedeutete dies früher seemännische wie seglerische Schwerstarbeit. Von zentraler Bedeutung waren dabei die seetüchtigen und schnellen Gozzos, die traditionellen Spitzgatter, die es im Mittelmeer in verschiedenen Derivaten gibt. Gemein ist ihnen das Lateinerrigg, mit dem erstmals in der Geschichte das Aufkreuzen möglich wurde und das so die Seefahrt revolutionierte.

Tradition trifft Moderne: Die „Luigi Padre“ vor dem Yachthafen von Carloforte

Rumpflänge	7,45 m
Länge Wasserlinie	7,30 m
Breite	3,00 m
Tiefgang	1,00 m
Segelfläche	40,0 m²
Motor	Yanmar 30 PS
Baujahr	1997
Werft	Cantiere Navale Antonio Sanna

Noch heute erinnert sich Simonetti an jenen „legendären Pizza-Abend“ im Norden Sardiniens. Zusammen mit drei versierten Seglern und Bootsbauern saß er abends bei Bier und Wein am Tisch, als diese sich plötzlich in einer Suada ergingen über die Vorzüge und Charaktereigenschaften klassischer Segelschiffe. Die drei schworen auf die Qualitäten des Holzes, besangen die Schönheit des alten, echten Bootsbaumaterials.

Bald darauf skipperte Simonetti das Boot eines Bekannten, das aus Holz konstruiert war. Er saß abends in dem Boot, allein, und fuhr raus aufs Meer zwischen den Inseln. Die Segel standen gut, die Wellen umspielten den Rumpf, als das Boot durch den warmen Wind glitt. Da geschah es: „Ich spürte auf einmal etwas, das ich beim Segeln noch nie erfahren hatte.“ Simonetti erlebte plötzlich eine tiefe Verbundenheit, ja, fast eine Art Zwiegespräch zwischen dem Schiff, dem Wind, dem Meer. „Ich war regelrecht überwältigt. So ein Holzboot vermochte tatsächlich Dinge auszulösen, die ich beim Segeln noch nie erlebt hatte. Das Holz sprach, es lebte. Es war, als besäße das Schiff eine Seele. Es mag verrückt klingen, aber das war fast ein spirituelles Erlebnis.“

Danach passierte, was passieren musste. Adolfo Simonetti ging zu einem der letzten verbliebenen Holzbootsbauer auf der Insel San Pietro und sagte zu ihm: „Das nächste Boot, das du baust, ist meins!“

Holzbootsbauer tragen in Italien eine besondere Berufsbezeichnung. Sie heißen nicht einfach nur Holzbootsbauer, sondern nennen sich Maestro d’ascia – die Meister der Äxte. Im Jahr 1996 ging es los. Pläne entstanden nach alten Originalen, sie besorgten Holz, traditionelle Beschläge, Blöcke und Rackringe. Und dann traf das Mahagoni aus Peru ein.

Sechs Monate brauchte der Bootsbauer für die Konstruktion. Simonetti: „Ich ging jeden Tag nach der Arbeit in die Werkstatt, verfolgte jeden Arbeitsschritt, die Werft liegt ja gleich um die Ecke.“ Er vertiefte sich kopfüber in die Finessen des Holzbootes, hantierte mit diversen Lacken, lernte über die Vorzüge von Messingschrauben und Bronzebeschlägen, beschäftigte sich mit alten Rissen, derben Masten und nach alter Manier geschnittenen Lateinersegeln.

Sein Boot, die „Luigi Padre“, sollte genauso aussehen wie die Originale aus den alten Tagen. Auf seinem Grundstück an der alten Salzlagune baute er sich sogar ein Zelt für das Boot. Eine kleine Werkstatt, wo er das Schiff in den Wintern bis heute pflegt, schleift, lackiert.

„Am Ende war es alles nicht so einfach“, erinnert sich Simonetti heute. „Es flossen damals enorm viel Zeit und Mühe in das Projekt, dazu eine Stange Geld. Aber alle machten mit und waren begeistert. Meine Frau, die Familie, Freunde und natürlich mein Sohn Luigi. Wir alle auf der Insel wissen schließlich um die Tradition der Seefahrt, denn wir wachsen damit auf.“

Als das Gozzo schließlich ins Wasser ging, war es am Ende nichts anderes als das: ein segelndes Geschichtsbuch – ein Original-Zeitzeuge aus der langen und lebendigen maritimen Historie der altehrwürdigen Isola di San Pietro. Nur komplett neu konstruiert und gebaut.

Marc Bielefeld

FOTOS: YACHT/MARC BIELEFELD

YACHT 18 · 2024
Seemannschaft: Starkwindmanöver

Was tun, wenn's gilt?

Bei hohen Windstärken und Maschinenausfall kann es vorkommen, dass ein „Gegenan" auch mit Sturmbesegelung nicht möglich ist. Das beschriebene Beiliegen reduziert zwar die Abdrift, setzt aber genügend freien Seeraum voraus. Ist dieser nicht gegeben, bleibt wohl nur noch das Notankern, um Zeit zu gewinnen.

DR. ROBERT BLAICH, per E-Mail

»Wir hatten sie zweimal gesichtet, sie blieben fast 30 Minuten bei uns, und das Jungtier spielte mit dem Bug in der Welle. Unfassbar schön!«

TINA LEVEQUE-EMDEN
auf Facebook über die zwei neuen Delfine in der Ostsee

»Danke, die beste Fachzeitschrift, auch weit über Europa hinaus! Ich genieße die Artikel der YACHT am 7.576 km entfernten Okanagan Lake in Kanada«

Marcus Strangemann per E-Mail zur YACHT 16·2024

YACHT 17 · 2024
Test der neuen Hanse 360 aus Greifswald

Tolles Boot, aber etwas zu breit

Die Hervorhebung vieler bewährter und neuer Vorzüge des kleinsten Modells der Serie von Berret/Racoupeau ist nachvollziehbar, wobei die alten Stärken unverändert dem Konstruktionsbüro Judel/Vrolijk & Co zu attribuieren sind. Die Betonung der überdurchschnittlichen Ausbauqualität im Vergleich zu anderen Serienwerften ist lobenswert. Hanse hat diesbezüglich weitgehend das Niveau dänischer und schwedischer Boote erreicht. Allerdings ist die Bootsbreite mit 3,99 m etwas unglücklich gewählt, da mit zusätzlicher Scheuerleiste viele kleine attraktive Häfen in der Ostsee, in denen die maximale Boxenbreite oft 4,00 m beträgt, nicht mehr angelaufen werden können. Auch die vordere Koje (194 cm Länge) im Vergleich zur achterlichen Koje ist ein Wermutstropfen. Größeren Nordeuropäern bleibt damit nur ein Umzug in die Achterkabine. Die Option eines Squarehead mit anderem Rigg, das aufgrund stark gepfeilter Salinge ohne Achterstag auskommt, muss mit Vorsicht betrachtet werden. Die neuen Oceanis-34.1-Yachten von 1. Klasse Charter mussten mit Achterstagen nachgerüstet werden, da der Versicherer die Boote sonst nicht mehr versichern wollte. Zudem lässt sich bei Raumschotkursen das Groß nicht mehr weit genug öffnen, ohne die Salinge zu berühren. Schmetterling sowie Trimm über die Achterstagsspannung sind auch nicht mehr möglich. Insgesamt ist Hanse aber ein tolles Boot gelungen.

WALTER SENDLMEIER, Bonn

YACHT online
YACHT-Woche: Kommentar zu Internet an Bord

Leinen los

Wer ständig nach Hause telefoniert, hat nie wirklich die Leinen gelöst. Wenn ich solo unterwegs bin, dann weiß meine Frau: Wenn er nicht anruft, ist alles in Ordnung. Erst nach mehreren Tagen ohne Kontakt nach Hause bin ich wirklich unterwegs.

ERNEST SCHLÖSSER, Facebook-Kommentar

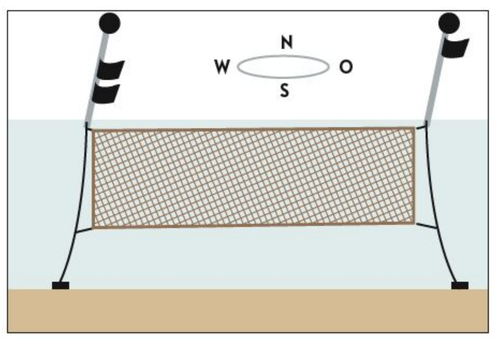
YACHT 17 · 2024
Welche Fischernetze zu umfahren sind

Segler als Beifang

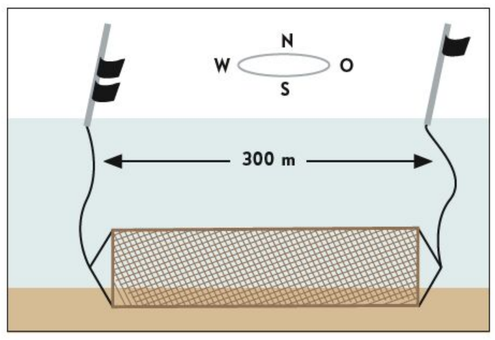
Auf Seite 37 scheint es einen Fehler zu geben. Die Netze a) überfahrbar und b) nicht überfahrbar tragen die gleichen Kennzeichen an den Netzenden? Bitte klären Sie uns Segler auf!

HANS-GEORG LEFFIN, per E-Mail

Red.: Da ist uns leider ein Fehler unterlaufen. So ist es richtig:



Toppzeichen mit Bällen: Umfahren



Zeichen ohne die Bälle: Übersegelbar

FOTOS: LOWRES-PDF, YACHT (2), YACHT/STOCK.ADOBE.COM; ANDREJ POL

Leserdienst und Redaktion: YACHT, Gänsemarkt 24, 20354 Hamburg; E-Mail: mail@yacht.de. YACHT-Newsletter: Alle 14 Tage per E-Mail das Wichtigste aus der Welt des Segelns. Kostenlos anmelden unter yacht.de. Leser-Hotline: Abo, Heftnachbestellung und mehr: 0521/55 99 55

YACHT-REDAKTION
Gänsemarkt 24, 20354 Hamburg
Tel. 040/33 96 66-0, Fax 040/33 96 66 99,
E-Mail: mail@yacht.de ~ Internet: yacht.de

HERAUSGEBER
Jochen Rieker

CHEFREDAKTEUR
Martin Hager, V.i.S.d.P. ~ hager@yacht.de

STV. CHEFREDAKTEURE
Fridtjof Gunkel ~ gunkel@yacht.de
Lasse Johannsen ~ johannsen@yacht.de

ASSISTENTIN DER CHEFREDAKTION
Nadine Timm ~ timm@yacht.de

TEXTCHEF
Pascal Schürmann ~ schuermann@yacht.de

REDAKTION
Andreas Fritsch, Michael Good, Jill Grigoleit, Kristina Müller, Ole Puls, Michael Rinck, Hauke Schmidt, Morten Strauch, Christian Tiedt, Nils Leiterholt (Volontär)

DIGITAL-REDAKTION
Lars Bolle, Chefredakteur YACHT Digital ~ bolle@yacht.de
Tobias Frauen, Leonie Meyer, Max Gasser (Volontär)

BILDREDAKTION
Sören Reineke ~ reineke@yacht.de

ART DIRECTOR
Nils Campe ~ campe@yacht.de

LAYOUT
Jan Kocian ~ kocian@yacht.de

MITARBEITER DIESER AUSGABE
Marc Bielefeld, Bertel Kolthof, Nico Krauss, Jozef Kubica, Jochen Peschke, Holger Peterson, Tatjana Pokorny, Ben Scheurer, Alexander Worms

SCHLUSSREDAKTION
Schlussredaktion.de GmbH

Ein Unternehmen
der Mediengruppe Klambt

DELIUS KLASING VERLAG GMBH
Siekerwall 21, 33602 Bielefeld, Postfach 10 16 71, 33516 Bielefeld; Tel. 0521/559-0, Fax 0521/559 114, E-Mail: info@delius-klasing.de,

VERLEGER
Lars Joachim Rose

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Rüdiger Dienst, Tim Ramms

LEITER DIGITAL
Ralf Beutler

GESAMTVERTRIEBSLEITUNG
Markus Klei
Klambt Pressevertrieb GmbH

VERTRIEB
MZV GmbH & Co. KG, Unterschleißheim
mzv.de

MEDIA SALES
Carmen Kleinfeldt, Jan Magatzki
Klambt Media Sales GmbH
Gänsemarkt 21–23, 24, 20354 Hamburg
Gültige Preisliste: Nr. 69
Ansprechpartner unter klambt-mediasales.de

ANZEIGEN
BCN Brand Community Network GmbH
Arabellastraße 23, 81925 München
Es gilt die aktuelle Preisliste,
siehe brand-community-network.de
Head of Publisher Management:
Julia Hartz von Zacharewicz

Verantwortlich für den Anzeigenteil:
Heike Schmiedeke

PRODUKTION
Marc Ahrens, Beate Klein

REPRODUKTION
HanseMedia24 GmbH

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH, 97204 Höchberg

LESERSERVICE
Delius Klasing Verlag GmbH
Postfach 2401
49014 Osnabrück
Tel. +49 521 55 99 55
Mo. bis Fr. von 8.00–18.00 Uhr,
Sa. von 10.00–14.00 Uhr
E-Mail: abo@delius-klasing.de

WEBSHOP
shop.delius-klasing.de

ABONNEMENT
Print + Digital (25 Ausgaben): Deutschland 179,90 €, Österreich 189,90 €, Schweiz 214,90 €, übriges Ausland 224,90 €, jeweils inkl. Versandkosten
Digital (25 Ausgaben): 149,90 €
Das Abonnement ist nach Ablauf der Mindestbezugszeit jederzeit kündbar.

EINZELHEFTBESTELLUNG
shop.delius-klasing.de/zeitschriften

LESERBRIEFE
mail@yacht.de

VERÖFFENTLICHUNGSRECHTE
Diese Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes bedarf der Zustimmung des Verlages. Die Verwendung von Zitaten aus Testberichten für Anzeigen ist möglich. Durch Annahme eines Manuskriptes erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Manuskripte und Fotos wird keine Haftung übernommen. YACHT wird auf umweltschonendem, chlorfrei gebleichtem Papier gedruckt.

Für die Mitgliedsvereine des DSV ist der laufende Bezug jeweils eines Exemplares (E-Paper) der Zeitschrift YACHT im Verbandsbeitrag enthalten.

ISSN 0043-9932

YACHT ist der IVW angeschlossen.

DIE MAGAZINE DES DELIUS KLASING VERLAGES

FOTOS: NICO KRAUSS / HAMBURG, YACHT (6), YACHT/A. FRITSCH, YACHT/M. AMME

Ausgabe 22 · 2024 erscheint am 1. Oktober

Traumrevier Ostsee

Große Abwechslung, diverse lohnende Ziele, gemäßigtes Klima und gute Winde: Das Mare Baltikum lockt. Im großen Extra: Törn in den Alands, Tipps zum Chartern und Besonderheiten des Reviers. Dazu: Wie Sie direkt an der Schäre sicher liegen

Unser Antrieb

Mehr Fachwissen und praktische Tipps zum Thema Segel. Rollen oder legen: Die Reffsysteme im Vergleich. Raffen statt wickeln: Wie gut ist das Bindereff für Vorsegel? Kleben und nähen: Wie Sie hochwertige Segel selbst reparieren

Endlich Eigner!

Sie möchten ein Boot kaufen? Glückwunsch! Jetzt haben Sie aber gut zu tun, wenn Sie alles richtig machen wollen. Dabei hilft der Profi. Ein ehemaliger Yachtverkäufer berichtet aus der Praxis und gibt wertvolle Tipps

Weitere Themen

Ausnahme-Erscheinung Yachtheck, Achtercockpit und Pilothouse: Die zur Europa-Yacht nominierte Heyman PPH 40 ist besonders. Im Test

Aktionsplan Der Nationalpark Ostsee ist abgewehrt, aber nun können dennoch Einschränkungen für Segler kommen. Die jüngsten Pläne

Segeln & Resilienz Mut und Kraft aufnehmen aus einem Erlebnistörn mit anderen Menschen in schwierigen Lebenslagen. Bericht von Bord

Probe-Abo!

30 Prozent sparen und ein Präsent nach Wahl: sechs Ausgaben frei Haus für nur 29 statt 41,40 Euro! Dazu ein Geschenk – bestellen Sie jetzt online unter abo.yacht.de/kurzabo oder Tel. 0521/55 99 55 (Stichwort: Kurzabo)

Frauenregatta vor Saint-Tropez
Seit 2008 veranstaltet der Yachtclub Nautique de Saint-Tropez die Klassiker-Regatta, die sich hauptsächlich an Frauen richtet. Die Meldeliste ist auf zwanzig Schiffe begrenzt

Sagen Sie mal, Herr Mößnang …

… sind Damen die netteren Segler?

Definitiv ja! Wenn ich nur noch eine Wettfahrtserie im Jahr segeln dürfte, dann wäre das „Les Dames de Saint-Tropez“. Und das nicht etwa wegen der besonderen sportlichen Herausforderung, sondern vielmehr ob der Gemeinschaft, die wir dort erleben. Es ist einfach eine ganz andere Atmosphäre. Ich mache meinen Job jetzt seit fünfzig Jahren, bin viele Regatten gesegelt, war Weltmeister im Zweitonner und Vizeweltmeister im Drachen. Ohne den Boykott wäre ich 1980 Olympia-Teilnehmer im Starboot gewesen. Trotzdem ist es einfach anders, wenn sich abends nur Frauen an der Pier treffen. Es ist faszinierend zu sehen, wie die Damen aufblühen und miteinander ins Gespräch kommen. Außerdem versuchen sie nicht, wie viele männliche Regattasegler, ihre Gegner abends schon mit ihrer Dominanz zu beeindrucken. Auch an Bord während der Wettfahrten funktioniert die Gemeinschaft fantastisch.

Auf welchem Schiff segeln Sie die „Les Dames de Saint-Tropez“?
In diesem Jahr haben wir bei der „Les Dames“ die „Belle Aventure“ gesegelt. Der Klassiker wurde 1929 gebaut, und es bedarf viel Teamwork, ihn zu segeln. Das macht für mich auch den Reiz aus. Natürlich wollen wir schnell segeln, das ist aber nicht alles.

Wie kam es zustande, dass Sie mit den rund zwanzig Damen an der Regatta teilnehmen?
Wir waren jetzt schon das zweite Mal dabei. Ursprünglich habe ich das gemeinsam mit Ulrike Grundt aus dem Bodensee-Yacht-Club-Überlingen ins Leben gerufen. Ich bin über viele Jahre gegen ihren Lebensgefährten Drachen-Regatten gesegelt. Sie blieb aber immer an Land. Irgendwann hab ich dann gesagt: „Ulli, ich habe was für dich.“ Ich wusste schon seit zwei, drei Jahren, dass es diese Regatta vor Saint-Tropez gibt.

Und wie war der Zuspruch? Konnte sie genug Damen für die Regatta begeistern und akquirieren?
Das lief besser als erwartet! Ich fragte sie anfangs, ob sie wohl drei oder vier Mitstreiterinnen begeistern könnte. Als sie mich dann anrief und sagte, dass es schon zehn seien, die mitmachen wollen, war ich begeistert. Beim nächsten Telefonat waren es auf einmal schon vierzehn, da habe ich gesagt, dass ich jetzt erst mal ein Schiff finden müsste. Am Ende hat aber alles geklappt, und die Damen waren superhappy.

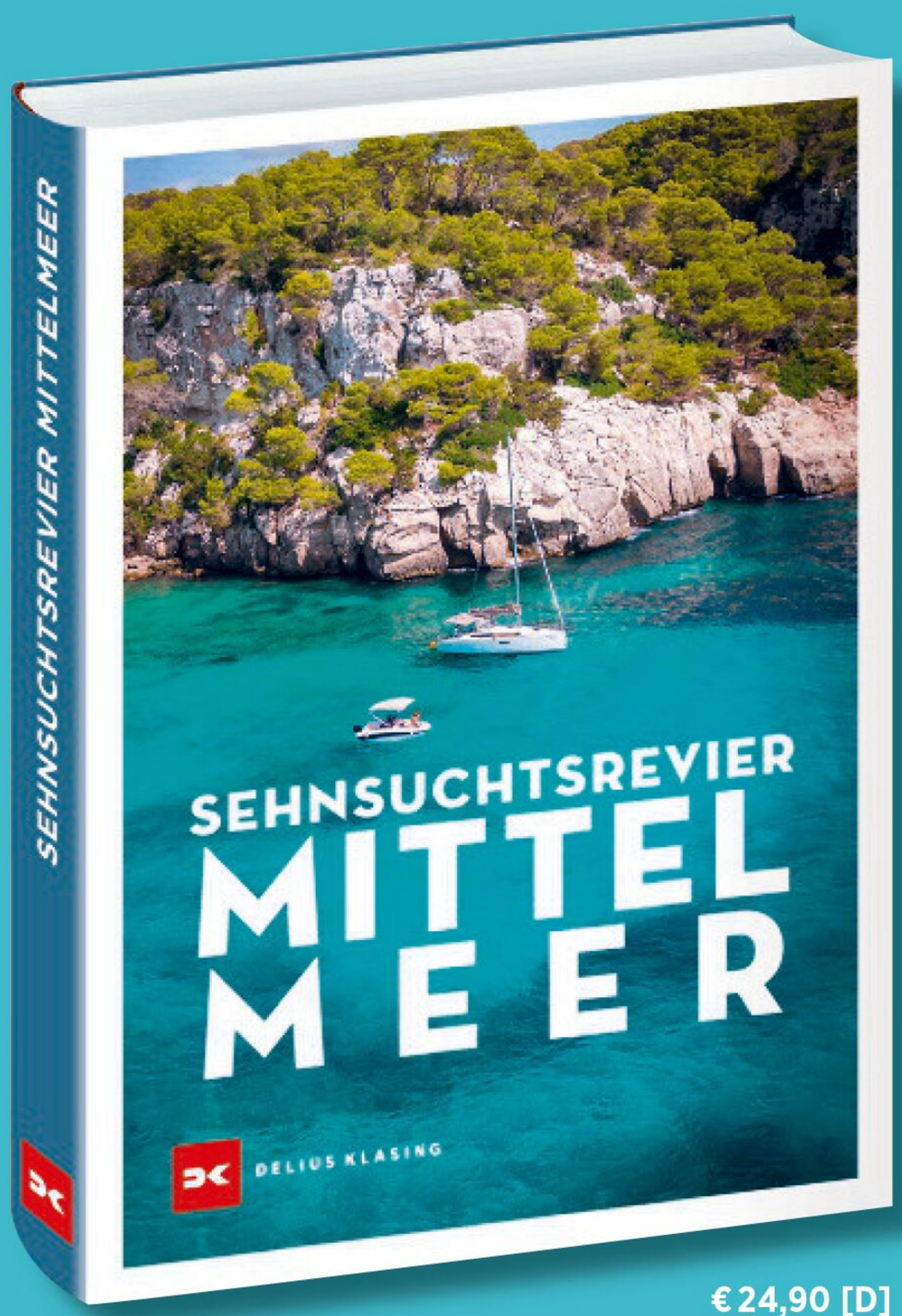
Welches Schiff haben Sie dann damals gesegelt?
Das war ein Motorsegler, auch aus den Zwanzigerjahren, aber er segelte echt gut. Wir sind direkt auf dem zweiten Platz gelandet, das hat am BYCÜ und am Bodensee schon einen kleinen Hype ausgelöst.

Was gefällt Ihren Mitseglerinnen am besten?
Für die Frauen steht auch das Erlebnis im Vordergrund. Wenn wir dort in der Kulisse segeln, das haben die meisten deutschen Segler so noch nicht erlebt. Dann auf den wunderbaren Klassikern, das genießen sie zu Recht. Wenn darüber hinaus auch noch ein Schiff wie die „Tuiga“ an einem vorbeisegelt – und das tut sie durchaus –, das ist einfach etwas ganz Besonderes. *Interview: Nils Leiterholt*

Jörg Mößnang, 68
Der gebürtige Tutzinger begann die Segelei mit dreizehn Jahren auf dem Starnberger See. Seine Segelmacherlehre und der anschließende Meister brachten ihn zu North Sails, heute arbeitet er als Profi-Skipper

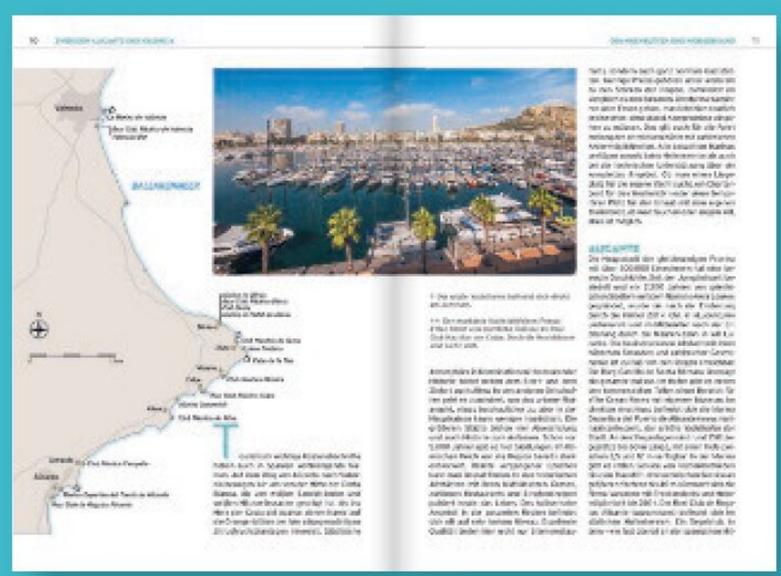
FOTOS: JOERG MOESSNANG (2)

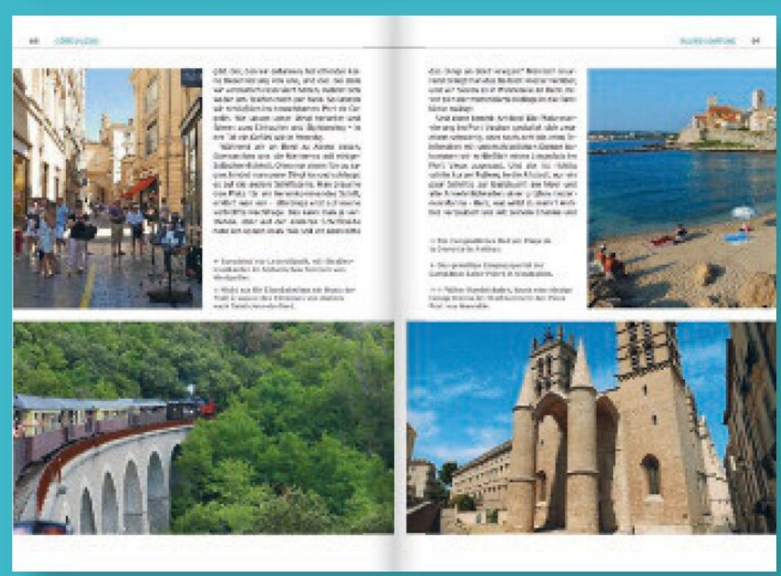
TÖRNS IM MITTELMEER



€ 24,90 [D]
ISBN 978-3-667-12092-2

Ob Dolce Vita bei einem Urlaub in Italien, spannende Abenteuer in den weitläufigen Inselreichen von Kroatien und Griechenland oder die schönsten Buchten Frankreichs – die Küsten und Inseln im mediterranen Umfeld zählen international zu den schönsten und abwechslungsreichsten Revieren und auch für die deutschen Segler zu den absoluten Top-Törnzielen. Dieser Ratgeber bietet die besten Reviertipps der Redaktionen YACHT und BOOTE, sowohl für Neulinge als auch für versierte Wassersportler, und zeigt immer wieder Ecken, Buchten und Inseln, die es zu erleben und erkunden gilt.





DELIUS KLASING

shop.delius-klasing.de

Hallberg-Rassy 57

Welche Werft ist ein zuverlässiger Geschäftspartner?

Hallberg-Rassy 57

Für Hallberg-Rassy ist es eine Selbstverständlichkeit, vereinbarte Lieferzeiten termingerecht einzuhalten. In bisher 80 Jahren wurden alle 9 700 Yachten termingerecht ausgeliefert, selbst während der letzten Pandemie. Hallberg-Rassy ist ein gewachsenes Familienunternehmen mit einem sehr soliden finanziellen Fundament. Deshalb können wir jedem Käufer eine Bankbürgschaft für jede Anzahlung bei niedrigen Kosten zur Verfügung stellen. Eine solche finanzielle Situation ist eine Voraussetzung für langfristige Geschäftsbeziehungen.

Hallberg-Rassy - Ihr zuverlässiger Geschäftspartner

Hallberg-Rassy

Neu! Hallberg-Rassy 340

Neu! Hallberg-Rassy 400,
eine oder zwei achterkabinen

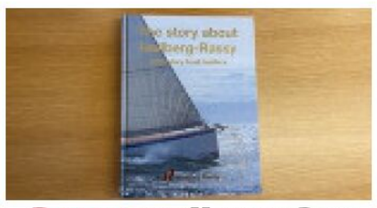
Neu! Hallberg-Rassy 40C

Neu! Hallberg-Rassy 44

Neu! Hallberg-Rassy 50

Neu! Hallberg-Rassy 57

Neu 2024! Hallberg-Rassy 69



Das buch über Hallberg-Rassy
online kaufen shop.hallberg-rassy.com

Offene Werft 22.-24. august 2025

Orust Sailboat Show mit
Offener Werft 22.-24. august 2025

Hallberg-Rassy Deutschland GmbH, An der Wiek 7-15, 23730 Neustadt. Tel 04561 - 55 86 48 info@hallberg-rassy.de
Werft, Schweden: Hallberg-Rassy Varvs AB, Hallberg-Rassyvägen 1, SE-474 31 Ellös, Schweden. Tel +46-304-54 800. **hallberg-rassy.com**
Original Ersatzteile und Zubehöre: Hallberg-Rassy Parts AB, **shop.hallberg-rassy.com** Tel +46 304 54 990

FACEBOOK.COM/HALLBERGRASSY *INSTAGRAM.COM/HALLBERGRASSY* *TIKTOK.COM/@HALLBERGRASSY*