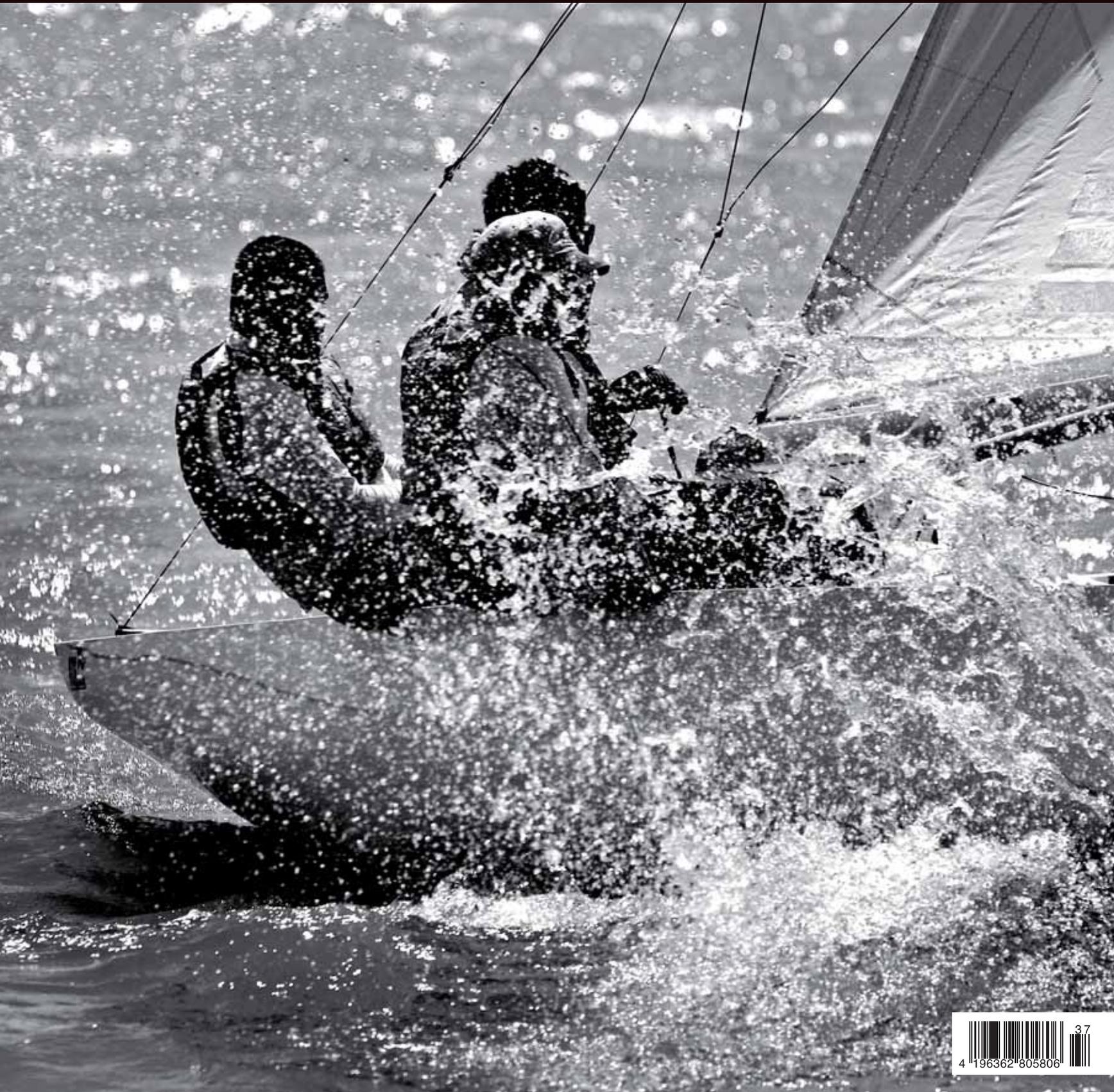


# SAILING

JOURNAL





# Die Kunst, neue Wege zu gehen und dennoch seiner Linie treu zu bleiben.

**Der neue Audi A8. Die Kunst, voraus zu sein.**

Als erste Limousine weltweit wirft der neue Audi A8 ein einzigartiges Licht auf unsere Straßen: Auf Wunsch setzen Voll-LED-Scheinwerfer einen neuen Maßstab für innovative, effiziente Lichttechnologie – und prägen dazu das kraftvoll-markante Gesicht des neuen Audi A8. Die präzise Linienführung der Aluminium-Karosserie unterstreicht dabei, wie dynamisch und leicht sich eine Limousine dieser Klasse anfühlen kann. Ein Design, das auf unverwechselbare Art Überlegenheit ausstrahlt. Wir nennen das: Die Kunst, voraus zu sein.

Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 10,2–13,3; außerorts 6,1–7,2; komb. 7,6–9,5; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: komb. 199–219

Audi Vorsprung durch Technik 



Macht den Größenunterschied zwischen Mensch und Maschine deutlich: Auf dem Foto wirken der Steuermann und die Crew winzig im Vergleich zu dem spinnenhaft durchs Wasser ziehenden Sportgerät, mit dem die dreifache Windgeschwindigkeit als Top-Speed erreichbar ist.

FRISCH



PEOPLE WHO  
KNOW  
WEAR MUSTO



**MUSTO**  
PERFORMANCE

Erhältlich im guten Fachhandel. Infos und Händlernachweis:  
PETER FRISCH GMBH - München - [www.frisch.de](http://www.frisch.de)



Segeln und Feiern: Gute Laune garantieren die Langstreckenklassiker in der Bundeshauptstadt (Titelstory, ab Seite 22).

## HOCHSTIMMUNG

Wenn in Deutschland die Boote und Yachten abgelslippt werden und hierzulande mit Verbandssegnen angesegelt wird, herrscht zwischen den Virgin Islands am Nordoststrand der Karibik bereits Wettfahrt-Hochstimmung. Hunderte Seglercrews aus vielen Ländern dieser Welt haben sich dann längst schon traditionell auf den Weg gemacht, um an den jährlich laufenden Frühjahrsregatten im Rahmen der Virgin Islands Race Week auf den Leeward Islands teilzunehmen. Wir widmen den Wettfahrten, die in der internationalen Seglerszene wegen ihrer sportlichen Ausrichtung, der professionellen Organisation sowie des hohen Party-Faktors einen guten Ruf haben, einen Beitrag – mal aus einem ganz ungewöhnten Blickwinkel. – S.80

Hochstimmung im Doppelpack herrscht – frei nach Goethe – auch bei denen, die zumindest in dieser Saison einmal nicht in die Ferne schweifen, sondern stattdessen in Berlin auf Langstrecke gehen wollen. Denn die gibt es in der Bundeshauptstadt gleich zweimal: Im Südosten der Binnenmetropole läuft traditionell die 20-Stunden-Wettfahrt, nach Wikipedia „eine von elf bedeutenden Regatten, die in oder teilweise in Deutschland stattfinden“. Ausrichter ist die Segler-

gemeinschaft am Müggelsee. Das Pendant im Westen heißt Sechzig Seemeilen vom Wannsee, veranstaltet vom in Berlin ansässigen Potsdamer Yacht Club. Beide Langstreckenklassiker haben mittlerweile Kultstatus unter den Aktiven in Berlin und Brandenburg. Und beide wurden gerade 60 Jahre alt – Grund genug für uns, sie vorzustellen. – S.34

Wenn schon keine Hochstimmung, so herrscht in Segeldeutschland doch mit dem Sailing Team Germany (STG) unter den Spitzenseglern neuerdings Aufbruchstimmung. Die Organisation hat sich zum Ziel gesetzt, das Leistungssegeln zu fördern. Nun kann das Team mit der Verpflichtung eines Sponsors einen ersten Vermarktungserfolg vorweisen. Zudem sind die Optimisten als erste Klassenvereinigung Mitglied im STG geworden. Und: Das Präsidium des Deutschen Segler-Verbandes (DSV) hat endlich die Grundlagen für die Nominierung einer deutschen Segel-Nationalmannschaft geschaffen. Wie es bis zu den nächsten olympischen Segelregatten vor Weymouth 2012 und danach weitergehen soll, darüber sprachen wir mit dem STG-Mitinitiator Rolf Bähr, zugleich Chef des DSV und selbst erfolgsverwöhnter Spitzensegler, in seinem Zehlendorfer Büro. – S.46 ●

**Titel:** Drachen auf dem Plattensee. © Foto Gábor Turcsi. Die Lieblingsthemen des 27-jährigen Ungarn, der erst 2009 mit dem Fotografieren begann, sind das Wasser – insbesondere der Wassersport – und die Natur. Gábor experimentiert gern mit Schwarz-Weiß-Fotos und ist stets auf der Suche nach dem ungewöhnlichen Bild: „Ich will die Kraft des Wassers zeigen, und dass Segeln ein sehr schöner Sport ist.“ **INFO** [WWW.TURCSIGABOR.HU](http://WWW.TURCSIGABOR.HU)



Matthias Müncheberg, Chefredakteur

[mm@sailing-journal.de](mailto:mm@sailing-journal.de)



Porsche empfiehlt Mobil

Hier erfahren Sie mehr – [www.porsche.de](http://www.porsche.de) oder Telefon 01805 356 - 911, Fax - 912 (EUR 0,14/min).

**Irgendwie paradox:  
Am freiesten fühlt man sich,  
wenn einen etwas ganz und gar fesselt.**

### Der neue Boxster Spyder.

Ein Roadster in Reinform – befreit von allem Ballast. Auffälligstes Kennzeichen:

Eine zweiteilige Kombination aus Sonnensegel und Wetterschutz ersetzt das Dach.

Zusammen mit Leichtbauweise und Aluminiumtüren ergibt das 80 kg weniger

Gewicht gegenüber dem Boxster S. Und das bei 320 PS des 3,4-Liter-Mittelmotors

mit verringerten Verbrauchs- und Emissionswerten. Entfesselter Fahrspaß eben.

Mit einem bewährten Prinzip dahinter: Porsche Intelligent Performance.

PORSCHE  
INTELLIGENT  
PERFORMANCE



PORSCHE

|    |                                   |
|----|-----------------------------------|
| 4  | DAS BESONDERE FOTO                |
| 6  | EDITORIAL                         |
| 8  | INHALT                            |
| 10 | REGATTA <b>AMERICA'S CUP</b>      |
| 16 | PANORAMA                          |
| 28 | ARCHITECTURE <b>HENRIKE GÄNSS</b> |
| 34 | REGATTA <b>20/60</b>              |
| 46 | INTERVIEW <b>ROLF BÄHR</b>        |
| 50 | TRAVEL <b>OSTKANADA</b>           |
| 60 | REGATTA <b>TEAM MATCH RACE</b>    |
| 70 | TRAVEL <b>MALAYSIA</b>            |
| 80 | TRAVEL <b>VIRGIN ISLANDS</b>      |
| 86 | BUCHVORSTELLUNGEN                 |
| 90 | ART MARITIM <b>FRAUKE KLATT</b>   |
| 94 | ABONNEMENT                        |
| 96 | WHAT'S NEXT?                      |
| 97 | VORSCHAU & IMPRESSUM              |

# 80 Jahre Tutima - Grand Classic Havana Limited Edition

Das Highlight unserer Jubiläums-Kollektion „Grand Classic“, „Havana“. Weltweit limitiert auf 800 Exemplare.

Chronograph  
Zwei Zeitzonen  
Automatik  
Edelstahlgehäuse 43 mm  
Zwei Saphirgläser  
Sichtboden mit Jubiläumsaufdruck

Unverbindl.  
Preiseempfehlung  
€ 2.380,00



Ref. 781-01



Offizieller Zeitnehmer  
der Kieler Woche  
Regatten 2010

**Tutima**  
SEIT 1927

Wir senden Ihnen gern kostenlos Ihr persönliches Exemplar unserer umfassenden Dokumentation  
TUTIMA INSTRUMENTENUHREN SJ mit Bezugsquellennachweis.

Tutima Uhrenfabrik GmbH · Postfach 1153 · D-27770 Ganderkesee · Telefon 0 42 21 / 98 83 20 · Telefax 0 42 21 / 98 83 77 · www.tutima.de



# Larry's AMERICA'S CUP Traum



Die Nacht ist pechschwarz, als der Kat ALINGHI 5 mit 14 Mann Besatzung und Ernesto Bertarelli am Steuer am 8. Februar 2010 gegen halb sieben in Valencia ausdockt. Kuhglocken und Alphörner feuern die Eidgenossen an. Der amerikanische Tri USA 17 folgt kurz vor sieben. An Bord: zehn Crewmitglieder. „Go USA!“, brüllen die Fans ins Dunkel. Larry Ellison, Eigner des amerikanischen Teams, steht

für das erste Rennen des 33. Cups nicht auf der Crewliste. „Wir sind mit dem Gewicht genau am Limit und deshalb bin ich nicht an Bord“, sagt Lawrence Joseph Ellison. Das sei zwar enttäuschend, natürlich habe er das anders erwartet, „aber ich möchte auf keinen Fall unsere Chancen, dieses Rennen zu gewinnen, beeinträchtigen“, so der 65-jährige Gründer des Softwareunternehmens Oracle später.



Seine Chance sollte der viertreichste Mann der Welt vier Tage später bekommen. Am 12. Februar 2010 startet Larry, wie ihn alle nennen, zu seinem persönlichen Triumphzug. Zweimal war er vordem beim Kampf um die Kanne gescheitert. 2003 und 2007 war der als Rüpel der Segelszene Verrufene schon in den Vorregatten ausgeschieden. Doch nun soll sich das Schicksal des Amerikaners wenden: ALINGHI fängt sich am Start eine Strafe ein. Nachdem die Schweizer die Führung bis zur Mitte des ersten Bahn-schenkels halten können, nimmt Ellisons Monster-Tri Fahrt auf. USA 17 zieht an ALINGHI 5 vorbei. 15 Minuten und 25 Sekunden trennen beide im Ziel. Eine Ewigkeit in diesem besonderen Sport. Eins zu null für die Amerikaner. „Sie waren hinter uns, sind vorbeigesegelt und haben das Rennen vor uns beendet. Das ist Bootsgeschwindigkeit!“, resümiert ALINGHI-Taktiker Brad But-terworth nach dem ersten Rennen.

Zwei Tage später. Zweiter Anlauf. Wieder kassiert Bertarelli beim Start eine Strafe. Wieder kreuzt der Kat zuerst über die Startlinie. Kurz vor der ersten Wenden- markte gibt Ellisons Taktiker John Kosteci dann das entscheidende Kommando. Der 30-jährige Australier

James Spithill reagiert sofort. BMW ORACLE RACING wendet vor ALINGHI – und rundet damit als erste Yacht die Bahnmarke. Am Ende beträgt der Vorsprung der Amerikaner fünf Minuten und 29 Sekunden. Zwei zu null für Amerika. Larrys Traum – er ist in Erfüllung gegangen. Stolz hält er die begehrte Silberkanne in seinen zupackenden Händen. Man sagt, in seiner privaten 138-Meter-Yacht RISING SUN soll es eine Vitrine geben, die nur für den Cup gebaut wurde. War sich der in New York Geborene, der sein Studium abgebrochen hatte und sich von ganz unten hochgearbeitet hatte, seines Erfolges so sicher?

ALINGHI-Chef Bertarelli bedauerte, dass „der Cup vor allem ein Ergebnis eines juristischen Streits“ gewesen sei. 15 Mal trafen sich die Kontrahenten vor Gericht. 14 Mal siegten die Amerikaner. Doch da war auch noch dieses spezielle Boot. Ein Trimaran mit einem 68 Meter hohen, starren Tragflächensegel, mehr als doppelt so groß wie der Flügel einer Boeing 747. Der stellte sich schließlich als die schärfere Waffe heraus im Kampf zweier Segelnarren, für den beide Teams insgesamt rund eine halbe Milliarde Euro ausgegeben haben – für ganze vier Stunden und 40 Minuten Segelsport.



EIN TRIMARAN MIT EINEM 68 METER HOHEN, STARREN TRAGFLÄCHENSEGEL, MEHR ALS DOPPELT SO GROSS WIE DER FLÜGEL EINER BOEING 747. DER STELLE SICH SCHLIESSLICH ALS DIE SCHÄRFERE WAFFE HERAUS IM KAMPF ZWEIER SEGELNARREN, FÜR DEN BEIDE TEAMS INSGESAMT RUND EINE HALBE MILLIARDE EURO AUSGEGEBEN HABEN – FÜR GANZE VIER STUNDEN UND 40 MINUTEN SEGELSPORT.





„Wille schlägt Talent jedes Mal“, wird Ellison zitiert. Der hat nun gut Lachen. Schon 1851 wurde Queen Victoria auf ihre Frage, wer denn Zweiter sei, beschieden: „Eure Majestät, es gibt keinen Zweiten“.

Doch nach dem Cup ist vor dem Cup. Die Euphorie im Golden Gate Yacht Club, dem neuen Zuhause der begehrtesten Segeltrophäe, ist groß. Es dürfte nun außer Frage stehen, dass die Kanne in den USA verteidigt wird. Ob in der San Francisco Bay oder vor San Diego oder möglicherweise in Newport an der Ostküste, wird sich zeigen. Gavin Newsom, Bürgermeister von San Francisco, verspricht: „Wir werden alles tun, was nötig ist, um den 34. America's Cup hier in der San Francisco Bay auszutragen.“ Womit und nach welchem Modus die fast 160 Jahre alte Regatta dann ausgesegelt wird, steht indes noch in den Sternen.

„Ich glaube, das Wichtigste ist, die richtige Wahl für den Sport zu treffen“, sagt Ellison nach den Rennen. Das sei sein „Ziel Nummer eins“. Ob er damit den Einsatz von traditionellen Kielyachten meint, wie sie auch beim 32. Cup im Einsatz waren, ist ungewiss. Da diese preiswerter sind, hätten nicht nur mehr Teams die Möglichkeit, sich

einer Herausforderung zu stellen. Auch für die Zuschauer vor Ort und die Segelbegeisterten auf der ganzen Welt könnte der Cup dann endlich wieder das sein, was er vielen bisher bedeutet hat: ein rauschendes Seglerfest auf höchstem Niveau, mit Vorregatten, Ausscheidungsrennen und einem spannenden Finale, und eben keine Materialschlacht zweier Segelfreaks, die mit spinnengleichen Monstermaschinen um die Vorherrschaft auf dem Wasser kämpfen wie zwei bockige Kinder. „Jedes Kind will am liebsten fliegen, genau das machen wir. Wir fliegen über das Wasser“, sagt ALINGHI-Chef Bertarelli. Ob er, der den Cup zwei Mal gewinnen konnte, noch einmal antreten wird, ist dabei allerdings noch ungewiss. ●

Text Heike Schwab © Fotos BMW ORACLE RACING/Gilles Martin-Raget

Heike lebte von 2005 bis 2007 in Valencia und berichtete vom 32. America's Cup in Text und Bild für Medien in Deutschland, Österreich und der Schweiz. 2007 zog sie nach München, blieb aber dem Segel- und Regattasport als freiberufliche Journalistin und Fotografin treu. Sie beschäftigt sich unter anderem mit TP52- und RC44-Yachten, Superyachts und dem AC. Seit 2009 studiert Heike an der Academy of Arts in San Francisco Fotografie.



# VICTORY IS WITHIN A BEAM'S REACH

THE HYDRO POWER GEAR IS MADE FOR INSHORE CTION AND FULL-ON ROUND-THE-CANS SAILORS WHO NEED TOP NOTCH GEAR. THIS IS GEAR FOR THOSE WHO PUT ALL THEIR ENERGY INTO A SHORT AND INTENSE AMOUNT OF SAIL RACING. WITH SKY-HIGH DEMANDS FOR FREEDOM OF MOVEMENT, WATERPROOFNESS AND BREATHABILITY, THESE SAILORS NEED HIGHLY SPECIALIZED GEAR THAT LETS THEM FOCUS ON SAILING AND WINNING, AND NOT THEIR GEAR.



HELLYHANSEN.COM



HELLY HANSEN - THE OFFICIAL CLOTHING SUPPLIER OF KIELER WOCHE AND THE CHOICE OF PROFESSIONALS AROUND THE WORLD.

PHOTO: JOHAN WILDHAGEN



Alle Panoramatexte [www.mmm.com](http://www.mmm.com)

Zwei neue Sonnenbrillen für Sportler sollen Lust machen auf die kommende Saison: Das neue Modell Performance Casual koltari präsentiert sich als vielseitig einsetzbare Sonnenbrille in einem modernen Design. Sie ist aus leichtem, stabilem SPX-Kunststoff gefertigt. Die koltari soll nach Herstellerangaben mit hochwertigen Filtern erhältlich sein und einen hohen Tragekomfort aufweisen. Durch das patentierte Scharniersystem Quick Release Hinge soll sich der Bügel bei hoher Belastung schnell und einfach vom Rahmen lösen, ohne zu brechen. Die Filter bestehen aus robustem Polycarbonat, das besonders leicht und kratzfest ist und Schutz gegen UVA-, B- und C-Strahlung bieten soll. Für alle Beach- und Wassersportfans ist die koltari auch mit LST-Polarized-Filtern erhältlich. Diese sollen wirkungsvoll das von stark spiegelnden Oberflächen wie Wasser oder Sand reflektierte Licht filtern und nebenbei auch Kontraste und Farbwahrnehmung verbessern. Die koltari ist ab sofort in den Farben Matt Fog, Matt Black, Shiny Dark Chocolate und Shiny Mud erhältlich. Der zweite Neuzugang ist das Halbrahmenmodell mactelo. Die neue Performance-Casual-Brille von adidas eyewear wendet sich unter anderem an Biker, Surfer und Skater, die auch im Alltag ihren gewohnten Sport-Lifestyle ausleben. Die 8-Base-Filter entsprechen der optischen Güteklasse 1 und sollen UV-Schutz garantieren. Auch hier stehen zwei polarisierte Filter zur Auswahl. Sie können wie bei der koltari mithilfe des Systems Quick Change Lens rasch und einfach ausgetauscht werden. Die mactelo gibt es ab März in Shiny Black, Shiny White, Matt Dark Chocolate und Matt Stone. Bei Bedarf können die beiden neuen Casuals für Fehlsichtige mit einer Direktverglung ausgestattet werden. [INFO WWW.ADIDAS.COM/EYEWEAR](http://WWW.ADIDAS.COM/EYEWEAR)

Nach einer mehrwöchigen Unterbrechung im Januar und Februar wegen des ungewöhnlich kalten und stürmischen Wetters kommt die Baggerung im Nothafen Darßer Ort wieder gut voran, teilt die Kreuzer-Abteilung des DSV auf ihrer Homepage ([www.kreuzer-abteilung.org](http://www.kreuzer-abteilung.org)) mit. „Der Durchstich zum Hafen ist seit Anfang dieser Woche geschafft. Nun wird mit Hochdruck weiter gearbeitet, damit der Seenotrettungskreuzer noch im März wieder im Nothafen stationiert werden kann. Wenn das Wetter mitspielt, kann der Nothafen in etwa drei Wochen wieder angelaufen werden“, sagte Verkehrsminister Volker Schlömann. Nach der Baggerung werden die Molenfeuer und Richtfeuer zugeschaltet, damit der Hafen sicher angelaufen werden kann. Weiterhin werde das Ausbringen der Fahrwassertonnen vorgenommen, um dem Seenotkreuzer das Ein- und Auslaufen zu erleichtern. Danach stehe der Nothafen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger wieder zur Verfügung. Wegen der Witterungsbedingungen werden die Restarbeiten aber noch einige Zeit dauern. Sie werden die Seenotrettung aber nicht behindern. „Damit wird der Hafen rechtzeitig vor der Saison wieder als Nothafen zur Verfügung stehen. Er dient der Seenotrettung. Segler dürfen ihn nicht als Etappenhafen nutzen, sondern nur in Notfällen“, betonte Schlömann. [INFO WWW.KREUZER-ABTEILUNG.ORG](http://WWW.KREUZER-ABTEILUNG.ORG)



Quelle: Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung © Foto mediamaritim.de

## BARCELONA UND CASCAIS NEUE AUSTRAGUNGSRORTE DES AUDI MEDCUP CIRCUIT 2010

Die im Mittelmeerraum ausgetragenen Regatten in der TP52-Bootsklasse haben sich innerhalb kürzester Zeit fest in der internationalen Segelwelt etabliert und sind mittlerweile – auch bedingt durch den zwischen ALINGHI und BMW ORACLE RACING lange Zeit schwelenden Rechtsstreit im Vorfeld des 33. America's Cup – zu den neuen Lieblingsarbeitsplätzen der internationalen Segelprofis geworden. Seit 2008 tritt die Audi AG als Namensgeber der erfolgreichen Regattaserie auf. 2009 waren bei den fünf Regatten in vier Ländern dreizehn Yachten der TP52- und erstmals auch Yachten in der etwas kleineren GP42-Klasse am Start. Längst fühlen sich auch America's-Cup-Segler in der TP52-Klasse heimisch. Der dreimalige Cup-Sieger Russell Coutts aus Neuseeland stellte sich der Herausforderung ebenso wie der dreimalige Olympiasieger und zweimalige America's-Cup-Gewinner Jochen Schümann oder Ocean-Race-Sieger Paul Cayard aus den USA. Nicht selten entscheiden Sekunden über Sieg oder Niederlage. Die hohe Leistungsdichte beruht auf dem eng gesteckten Reglement. Alle Crews starten mit nahezu baugleichen Typen der Klasse Transpac (TP) 52. Anders als andere Regatten bietet der Audi MedCup Racefeeling auf dem Wasser. Grund: Die Boote fahren im Fleetrace gegeneinander – wer zuerst die Ziellinie kreuzt, ist der Sieger. Benannt ist die Klasse nach ihrer ursprünglichen Regatta, dem über 4.121 Kilometer langen Transpacific Race von Point Fermin bei Los Angeles nach Diamond Head auf der Hawaii-Insel Oahu sowie nach der Länge der Schiffe von 52 Fuß. Durch die Lancierung einer TP52-Mittelmeerflotte im Zusammenhang mit der Durchführung von Regatten (den MedCups) sind auch zahlreiche europäische Eigner auf den Geschmack der TP52 gekommen, darunter Prominente wie der spanische König Juan Carlos I, sein Sohn Felipe und König Harald V. von Norwegen. Erstmals konnten Barcelona und Cascais/Lissabon für den Audi MedCup 2010 als Austragungsorte gewonnen werden. „Für uns wird damit ein lang gehegter Traum wahr. Wir wollten schon lange vor Barcelona segeln, das einen sehr guten Ruf als Regatta-Austragungsort bei den Seglern genießt, und nach Cascais gehen, das für seine sicheren Windverhältnisse bekannt ist“, sagt Nacho Postigo, Technikmanager der Regattaserie. Die Austragungsorte und Termine im Überblick: Event 1: Cascais (Portugal) 11. bis 16. Mai, Event 2: Marseille (Frankreich) 15. bis 20. Juni, Event 3: Barcelona (Spanien) 20. bis 25. Juli, Event 4: Cartagena (Spanien) 24. bis 29. August, Event 5: Cagliari (Italien) 20. bis 25. September 2010. [INFO WWW.MEDCUP.ORG](http://WWW.MEDCUP.ORG). Das SAILING JOURNAL wird über den Circuit ausführlich berichten.



© Foto Matt. Müncheberg



© Foto Messe Leipzig

## BEACH AND BOAT: 13.500 BESUCHER IN LEIPZIG

Nach ihrer Jungfernfahrt im Vorjahr hat die Leipziger Wassersportmesse Beach & Boat 2010 zugelegt. Rund 13.500 Besucher – 1.100 mehr als 2009 – informierten sich vom 18. bis 21. Februar über Trends und Produkte für die bevorstehende Wassersportsaison. Insgesamt 142 Aussteller hatten auf 15.000 Quadratmeter Fläche ihre Angebote für Sport, Touristik und Erholung am Wasser unterbreitet. 2009 waren es 125 Aussteller auf 10.000 Quadratmeter. Allerdings lässt die Anzahl der ausgestellten Boote und Yachten noch zu wünschen übrig: 2009 waren es 60, in diesem Jahr (inklusive sechs Gebrauchtbooten) kamen die Leipziger Messemacher auf 71. Laut einer Befragung des Instituts für Marktforschung Leipzig habe das größte Interesse der Besucher in diesem Jahr dem Thema Motorboot gegolten. Rund 43 Prozent der Besucher hätten angegeben, sich für motorisierten Wassersport zu begeistern – gefolgt vom Segeln, das für 38,5 Prozent den wichtigsten Messebereich bilde. Über Entwicklungs- und Vermarktungspotenziale in den neu entstehenden Seenlandschaften Mitteldeutschlands und der Lausitz berieten die 150 Teilnehmer des Leipziger Seenland-Kongresses „Beach & Boat Business“, der zum zweiten Mal im Rahmen der Wassersportmesse ausgerichtet wurde. „Die Vision des Leipziger Neuseenlands ist für die ganze Region eine tragende Idee“, betonte Leipzigs Bürgermeister und Beigeordneter für Umwelt, Ordnung und Sport, Heiko Rosenthal. „Sie zählt zu den wesentlichen Entwicklungspotenzialen, um auch künftig im europäischen Konzert der Regionen mitzuspielen.“ Die dritte Beach & Boat findet vom 17. bis 20. Februar 2011 statt, erneut im Verbund mit mehreren gleichzeitig laufenden fachfremden Verbraucherschauen. [INFO WWW.BEACH-AND-BOAT.DE](http://WWW.BEACH-AND-BOAT.DE)



Panerai-Chief Angelo Bonati bei der Delivery Ceremony © Foto Matt. Müncheberg

Mit einer Zeremonie im Militärhafen von La Spezia wurde der Fife-Riss EILEAN aus dem Jahre 1936 nach zweieinhalbjähriger Total-Restauration wieder dem Wasser übergeben. Bei der 40.000 Arbeitsstunden währenden Runderneuerung der 22 Meter langen Bermuda-Ketsch EILEAN, was im Schottischen so viel bedeutet wie „Kleine Insel“, wurden in der Del-Carlo-Werft in Viareggio unter anderem sechs Kubikmeter Mahagoni für die Inneneinrichtung und 1.000 laufende Meter Teak auf dem Deck verbaut. Ab 2010 soll der stolze Langkiewler mit dem charakteristischen Drachenkopf am Bug, der in der Szene als einer der schönsten Fife-Bauten gilt, unter anderem an der Panerai Classic Yacht Challenge auf dem Mittelmeer teilnehmen. Berühmtheit erlangte die EILEAN, als die Popgruppe Duran Duran im Jahr 1982 auf dem Schiff das Video für den Song „Rio“ drehte, einen der meistverkauften Hits der britischen Band. Das SAILING JOURNAL wird dieser außergewöhnlichen Yacht in einer seiner nächsten Ausgaben ein ausführliches Porträt widmen. [INFO WWW.PANERAI.COM](http://WWW.PANERAI.COM)

Auf Einladung des Potsdamer Yacht Clubs besuchte eine Abordnung des Marine-Segelschiffs GORCH FOCK unter Leitung ihres Kommandanten, Kapitän zur See Norbert Schatz, sowie ihres ersten Offiziers, Korvettenkapitän Markus Hey, Berlin. Höhepunkt des mehrtägigen Aufenthaltes in der Bundeshauptstadt war ein Empfang beim Präsidenten des Berliner Abgeordnetenhauses, Walter Momper, im Preußischen Landtag. Die Beziehungen der Schiffsführung der 1958 bei Blohm und Voss vom Stapel gelaufenen GORCH FOCK (II) zum Berliner PYC und zur Bundeshauptstadt haben eine jahrelange Tradition: Im Mittelpunkt steht eine Schiffsreise auf der „Botschafterin in Weiß“, an der jugendliche Segler des PYC regelmäßig kostenfrei teilnehmen können. Die nächste Seereise mit den jungen Berliner Wassersportlern auf der Bark – einem Großsegler mit drei Masten – ist für den Sommer 2010 geplant. Das SAILING JOURNAL wird sie auf ihrer Reise begleiten. [INFO WWW.GORCHFOCK.DE](http://WWW.GORCHFOCK.DE), [PYC.DE](http://PYC.DE)



Walter Momper (li.) und Norbert Schatz beim Empfang im Preußischen Landtag © Foto Matt. Müncheberg

WASSERSPORT UND MODE: SOMMERKOLLEKTION VON PEAK PERFORMANCE

Die Sommerkollektion von Peak Performance will mit einem Mix aus Sport und Mode die Verbindung zwischen Strand- und Stadtleben herstellen. Zu den Neuheiten bei der Herren-Badebekleidung gehören in diesem Sommer die Oahu Shorts, deren Look von den klassischen Surfershorts inspiriert wurde. Beintasche mit Klettverschluss und Wachskamm, kontrastfarbene Absteppungen und Biesen sowie Kordelzug in der Taille sind einige Details der neuen Shorts. Neu sind ebenfalls die Wall Shorts, Badeshorts aus Polyester im Chino-Stil. In der Damenkollektion stehen acht verschiedene Styles zur Auswahl. Neu sind etwa der metallisch glänzende oder mit Mustern bedruckte Bonita Bra und die eleganten längs- und querelastischen Strap-and-Surf-Bikinis. Die Tops und Unterteile aller Styles können miteinander kombiniert werden. Der Casual-Teil der Kollektion enthält leichte, einfarbige oder gemusterte lang- und kurzärmelige Shirts, die vorgewaschen und gewalkt für einen entspannten Sommerlook sorgen sollen. Eine gute Ergänzung dazu können nach Herstellerangaben das breite Sortiment an Shorts in verschiedenen Längen, Styles und Farben sowie die klassischen Peak Performance Chinos bilden. Zur Damenkollektion gehören außerdem acht leichte Sommerkleider und Röcke mit passende Tanktops und Tops. Beide Kategorien enthalten zusätzlich T-Shirts, Polohemden und Longsleeve-Shirts. Die Farbpalette reicht von Grundfarben wie Black, Grey Tie, Khaki und Offwhite bis hin zu Akzentfarben wie Vibrant und Raspberry Pink, Physalis, Banana, Thunder Blue und Aquarium. Einige von ihnen sind in Mustern kombiniert wie den aktualisierten Squares, dem neuen Flowers-and-Palm-Surf-Druck auf der Badebekleidung sowie Karos und Streifen in der Casual-Kollektion. [INFO WWW.PEAKPERFORMANCE.COM](http://WWW.PEAKPERFORMANCE.COM)



© Foto Peak Performance

WARTUNGSFREI: NEUE RADIAL-WINSCHEN VON HARKEN



Harken erweitert seine Winschen-Serie um neue Radial-Winschen, die nach eigenen Angaben wartungsfrei sind und nicht gefettet werden müssen. Das Gewicht der neuen Winschen soll im Vergleich zur „Harken Classic“-Reihe um 25 bis 50 Prozent leichter sein. Außerdem seien keine Überläufer möglich. Erreicht werden soll das durch diagonal verlaufende Rippen auf der Trommel. So kann wohl auch die Haltekraft optimiert und der Leinenverschleiß erheblich reduziert werden. Die neue, patentierte Stehbolzen-Montage ermögliche die rasche Installation durch eine Person, ohne die Trommel abzunehmen. Komposit-Rollenlager und -Buchsen sollen helfen, die Reibung unter Last zu reduzieren, zudem sollen sie einen guten Korrosionsschutz bieten. Zahnräder und Wellen sind nach Herstellerangaben aus rostfreiem Stahl und sorgen so für die benötigte Festigkeit. Erhältlich sind die neuen Radial-Winschen in Aluminium und Chrom, 1-, 2- und 3-Gang-Self-Tailing oder Plain-Top, mit manuellem, elektrischem oder hydraulischem Antrieb. [INFO WWW.HARKEN.COM](http://WWW.HARKEN.COM)



© Foto kieler-woche.de

Die größte Segelregatta der Welt erwartet auch in diesem Jahr wieder bis zu 5.000 Teilnehmer. Um bei der Kieler Woche dabei sein zu können, haben Regattasegler ab sofort die Möglichkeit, ihre Meldung online auf der offiziellen Homepage unter [www.kieler-woche.de](http://www.kieler-woche.de) abzugeben. Das Meldesystem, entwickelt durch die Zusammenarbeit zwischen der b+m Informatik-AG mit dem Kieler Yacht-Club, macht es den Seglern dabei leicht, in nur wenigen Schritten die Meldung sowie auch die Bezahlung der Meldegebühren online abzuwickeln. Wer sich dazu noch einmal schnell über die aktuelle Ausschreibung informieren möchte, kann auch das zeitnah im Netz erledigen. Vom 19. bis 27. Juni 2010 werden nationale und internationale Spitzensegler in Kiel um die Kieler-Woche-Trophäen segeln. Den Auftakt machen vom 19. bis 23. Juni die Athleten der olympischen Segelklassen, die wiederum zur Kieler Woche auch um Punkte im Sailing World Cup kämpfen. Sie werden am 24. Juni von den Internationalen Klassen abgelöst, die bis zum 27. Juni ihre Sieger ermitteln werden. Unterstützt werden die in diesem Jahr von den Premium-Partnern AUDI AG, HSH Nordbank und der Messe Düsseldorf mit der boot sowie den Sponsoren Addix Internet Services, b+m Informatik, B+S Card Service, Canon, DSB Deutsche Schlauchboot, Dimension-Polyant, Fürst Bismarck Quelle, Helly Hansen, Hugo Hamann mit Konica Minolta, imetas, International Farbenwerke, KielNET, Liros, Nexus, Nord Event, North Sails, der Segler-Zeitung, ThyssenKrupp, Tutima (offizieller Zeitnehmer) und der Wortmann AG. [INFO/MELDUNG WWW.KIELER-WOCHE.DE](http://WWW.KIELER-WOCHE.DE)

MEHR SICHERHEIT BEIM BOOTSKAUF

Wer plant, sich ein Boot zu kaufen, steht vor einer großen Auswahl von Neu- und Gebrauchtbooten. Wie aber findet man das für seine persönlichen Wünsche passende Boot? Wie vermeidet man finanzielle Risiken beim Kauf? Was unterscheidet die Angebote der Werften? Worauf muss man besonders bei gebrauchten Booten achten? Lohnt sich zum Beispiel auch ein Kauf im Ausland? Eines der auf den ersten Blick nicht erkennbaren Probleme bei gebrauchten GFK-Booten ist die Osmose. Eine Sanierung kann sehr aufwendig und teuer werden. Jürgen Feyerabend von der Kreuzer-Abteilung: „Ein anscheinend günstiger Kaufpreis, ob Neu- oder Gebrauchtboot, kann sich durch eventuelle Folgekosten für Reparaturen oder notwendige Zusatzausrüstung sehr schnell relativieren. Man sollte einen Sachverständigen ins Boot holen oder sich selbst gründlich informieren.“ Fachkundigen Rat bekommen Bootskäufer in speziellen Seminaren der Kreuzer-Abteilung. Ein Wochenende lang werden die entscheidenden Fragen zunächst in der Theorie behandelt. Im folgenden Praxisteil werden an vor Ort liegenden Yachten Problemzonen bei verschiedenen Yachttypen aufgezeigt. [INFO WWW.KREUZER-ABTEILUNG.ORG](http://WWW.KREUZER-ABTEILUNG.ORG)

AUF SEGELYACHT IN POTSDAM

An Segler, die gern fotografieren, wendet sich ein Foto-Workshop der Firma TEAMGEIST. Ein Profi vermittelt die Grundlagen der digitalen Fotografie mit Spiegelreflexkameras auf dem Wasser. Die Segelyacht des jeweils halbtägigen Workshops ist die 44 Fuß lange SY SIRIUS. Ihr Liegeplatz befindet sich direkt am Kongresshotel Potsdam am Templiner See. Inhalte des Workshops: Grundlagen der Fotografie mit einer digitalen Spiegelreflexkamera, maritime Fotografie (Schwerpunkt: Besonderheiten des Mediums, was ist beim Fotografieren auf dem Wasser zu beachten?), empfohlene Ausrüstung, Termine: 30. Mai, 27. Juni, 25. Juli, 22. August und 26. September 2010. Zeiten: jeweils 10 bis 13 oder 14 bis 17 Uhr. Leistungen: Workshop mit Fotograf, Leih-Spiegelreflexkameras von Sony, Yachtmiete, Skipper, Segelbekleidung (bei Bedarf leihweise). Teilnehmer: maximal vier Personen. Ort: TEAMGEIST-Standort Potsdam (Kongresshotel Potsdam, Am Luftschiffhafen 1, 14471 Potsdam). Preis: 125 Euro pro Person. Option: Flaschenpost mit Geschenkgutschein für neun Euro inklusive Versand. [INFO/ANMELDUNG WWW.TEAMGEIST.COM/FOTOWORKSHOP.HTML](http://WWW.TEAMGEIST.COM/FOTOWORKSHOP.HTML)



© Foto Matt. Müncheberg

MAGDEBOOT: 8.500 BESUCHER SAHEN 183 BOOTE UND YACHTEN IN MAGDEBURG

8.500 Besucher fanden vom 12. bis 14. März den Weg zur 11. Magdeboot. Allein am Messe-Sonntag sahen 3.900 Besucher 183 ausgestellte Boote und Yachten auf 4.000 Quadratmetern Netto-Ausstellungsfläche, das waren nach Messeangaben acht Prozent mehr als im Vorjahr. „Wir freuen uns über stabile Besucherzahlen auf hohem Niveau in den letzten drei Jahren“, sagt Projektleiter Bernd Panteleit. Das lasse darauf schließen, dass das Interesse am Wassersport ungebrochen groß sei. Mit dazu beigetragen hätten ein guter Boots-Mix, viele Premieren und Neuheiten im Yacht- und Kleinbootbereich, interessante Angebote im Charter- und Funsportbereich, ein unterhaltsames und informatives Rahmenprogramm sowie die kostenlosen angebotenen Probefahrten im Außenbereich der MAGDEBOOT. Ein Höhepunkt der Magdeburger Wassersport-Schau waren die Probefahrten im Außenbereich der Messe, welche wegen des anhaltenden Winter-Wetters vom neuen Wissenschaftshafen kurzfristig an den Schiffsanleger Herrenkrug verlegt wurde. „200 Probefahrten konnten wir an den drei Messtagen organisieren“, sagt Thomas Beller von VW Marine, der die Elbetouren zusammen mit der Firma Hiltner Gerken unterstützte. Die Testfahrten seien von den Besuchern sehr gut angenommen worden. Insgesamt konnten in den Hallen der Magdeboot sowie auf der Freifläche Boote und Yachten im Wert von weit über 3 Mio. Euro präsentiert werden. Besucher aus Sachsen-Anhalt, Sachsen, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Thüringen, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Brandenburg, Bayern, Schleswig-Holstein und Rheinland-Pfalz, aus Europa sowie aus Japan sahen die „Messe für neue und gebrauchte Yachten und Wassersport“ in Magdeburg. „Wir sind sehr zufrieden mit dem Messegeschäft“, sagt Vercharterer Wolfgang Heinzig. „Unsere 27 Schiffe an zwei Standorten wurden sehr gut nachgefragt, alle Prospekte sind verteilt“. Diese seien an die richtigen Adressaten gegangen, denn anders als zur Beach & Boat nach Leipzig seien nach Magdeburg verstärkt interessierte Wassersportler gekommen, so Wolfgang Heinzig. Zum Vergleich: Bei der diesjährigen Beach & Boat in Leipzig wurden insgesamt 71 Boote und Yachten ausgestellt, viele Besucher gleichzeitig laufender artfremder Messen sahen die sächsische Bootsschau. Generell konnte auf der Magdeburger Messe ein steigendes Interesse an Yachtcharter verzeichnet werden: Anne Heinrich von mediamare Yachtcharter freute sich über konkrete Anfragen für die Buchung von Flottensegel- und Mitselangeboten. Der jungen Unternehmerin, die seit zwei Jahren im Geschäft ist und in Kröslin 20 Schiffe der Marken Elan, Dufour und Bavaria unterhält, hat es „in Magdeburg sehr gut gefallen. Im nächsten Jahr sind wir wieder dabei“. Die nächste MAGDEBOOT läuft – dann in drei Hallen – vom 11. bis 13. März 2011. [INFO WWW.MAGDEBOOT.DE](http://WWW.MAGDEBOOT.DE)



MVGM-Geschäftsführer Hartmuth Schreiber, André Schröder, Staatssekretär im Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr, „Captain Jack Sparrow“-Double Dennis Nagel und Dr. Lutz Trümper, Magdeburger OB (v.l.), beim Messerundgang © Foto MVGM

DER NEUE TRENDSPORT



outline-graphix.de | 2010

BESTELLUNGEN AN [INFO@TERRAOCEANISVERLAG.DE](mailto:INFO@TERRAOCEANISVERLAG.DE)



© Foto Sea Cloud Cruises

Die SEA CLOUD, die 2011 ihren 80. Geburtstag feiert, geht ab Oktober 2010 für einige Monate in die Werft, wo sie für die neuen SOLAS-Bestimmungen (Safety of Life at Sea) fit gemacht wird. Wer eine Karibikreise auf der SEA CLOUD plant, sollte dieses Vorhaben nach Angaben der Betreiber möglichst bis Ende März 2010 umsetzen – denn erst 24 Monate später ergibt sich die nächste Gelegenheit dazu. Bis Oktober bieten sich im westlichen und östlichen Mittelmeer noch ein paar Möglichkeiten, mit dem legendären Großsegler vor Europas schönsten Küsten zu kreuzen, zum Beispiel auf einem Frühlingstörn im Mai 2010 von Nizza nach Civitavecchia. Die achttägige Segelreise führt von Nizza über St. Tropez, Marseille, Calvi, Bonifacio und Olbia nach Civitavecchia. (6.-13.5.2010, Nizza-Civitavecchia, ab 2.995 Euro pro Person). Sagenumwobene Schauplätze der Antike steuert die SEA CLOUD im Juni 2010 in der Ägäis an (31.5.-7.6.2010, Piräus-Piräus, ab 2.995 Euro pro Person und 22.6.-29.6.2010, Istanbul-Piräus, ab 2.995 Euro pro Person). Zur SEA CLOUD-Familie gehören neben der SEA CLOUD die RIVER CLOUD II (Baujahr 2001), die SEA CLOUD II (Baujahr 2001) und die neue SEA CLOUD HUSSAR. Die Bauarbeiten am neuen Schiff SEA CLOUD HUSSAR verzögern sich aufgrund des Konkurses der Elektrik-Zulieferfirma. Die Indienstellung des mit 136 Meter Länge, mehr als 17 Meter Breite und einer Segelfläche von mehr als 4.000 Quadratmeter größten jemals gebauten Dreimast-Passagierschiffes verzögert sich dadurch nach Betreiberangaben auf das Frühjahr 2011.

INFO [WWW.SEA-CLOUD.COM](http://WWW.SEA-CLOUD.COM)

Die Anforderungen an eine funktionierende Unterwäsche mit optimaler Klimabalance sind beim Segeln besonders komplex: Trotz niedriger Temperaturen schwitzt der Segler, in Ruhephasen droht sofort das Risiko, auszukühlen. Die neue Unterwear von X-BIONIC, auch geeignet für Wintersportler oder Läufer, sorgt nach Herstellerangaben für Kühlung, sobald der Körper schwitzt. Erhöht sich aufgrund sportlicher Aktivitäten das Schweißaufkommen, soll das System das Zuviel an Flüssigkeit aufnehmen, um es zur Verdunstung weiterzuleiten. Spezielle Kanäle sollen kontinuierlich Frischluft zuführen. In Ruhephasen setzt der Schweiß-Kühlkreislauf aus, die inneren Luftkanäle des Systems werden aktiv und kalte Außenluft so nicht zum Risikofaktor. Die Kanäle sollen warme Luft einschließen und so sofort isolierend wirken können. Die Körpertemperatur bleibt auf 37 Grad Celsius. Zusätzliche Wärmefunktionen, eine Muskel-Vibrationsminderung und eine Steigerung der Blutzirkulation sind weitere Merkmale der mit mehreren Designpreisen ausgezeichneten Unterwear, die in verschiedenen Modellvarianten für Damen und Herren von Größe S bis XXL (Damen XS bis XL) zu Preisen zwischen 70 und 210 Euro erhältlich ist.

HÄNDLERNACHWEIS/INFO [WWW.X-BIONIC.COM](http://WWW.X-BIONIC.COM)



## PORTO MONTENEGRO: NEUER HAFEN FÜR SUPERYACHTEN

Am ehemaligen österreichisch-ungarischen Marinestützpunkt der Küstenstadt Tivat entsteht zurzeit eine moderne Hafenanlage. Tivat liegt in der geschützten Bucht von Kotor – einem UNESCO-Weltnaturerbe. 650 Yachten, davon 150 Superyachten (Schiffe mit mehr als 24 Meter Länge) sollen hier bald einen Liegeplatz finden können. Außerdem sollen laut Betreiberangaben nach Fertigstellung der Anlage sämtliche Dienstleistungen für Yachteigner inklusive eines Trockendocks und Reparatureinrichtungen angeboten werden. Die Bucht von Kotor stellt den größten Naturhafen im östlichen Mittelmeer dar und ist gleichzeitig der südlichste Fjord Europas. Die 100 Kilometer Küstenlinie winden sich landeinwärts von der Adria bis zum südlichen Ende der dalmatinischen Küste. Mit Venedig und dem kroatischen Archipel im Norden, Korfu und den Ionischen Inseln im Süden sowie der italienischen Ostküste im Westen bietet die Bucht einen direkten Zugang zu einer der schönsten Yachtregionen des Mittelmeers. Hauptinvestor ist der kanadische Geschäftsmann Peter Munk. Von Europa aus ist Porto Montenegro binnen zwei bis drei Flugstunden erreichbar. Drei internationale Flughäfen befinden sich im Umkreis von 80 Kilometer: Tivat (sieben Kilometer), Dubrovnik (40 Kilometer) und Podgorica (80 Kilometer). Eine Hafepromenade mit Hotels, Wohnungen, Bars und Restaurants ist im Entstehen. Die Region bietet ein umfangreiches Freizeitangebot, darunter ein Sportzentrum, eine Kunstgalerie und ein nautisches Museum, Möglichkeiten für Golf, Tennis, Wandern, Rafting und Skifahren sowie zahlreiche Strände. Die Arbeiten an der Infrastruktur, Landschaftsgestaltung, Bereinigung des Baugeländes und Sanierung der Umgebung schreiten nach Betreiberangaben zügig voran. Im Sommer 2009 wurden die ersten 85 Liegeplätze eröffnet. Derzeit wird an weiteren 100 Liegeplätzen gearbeitet. Innerhalb der nächsten zwei Jahre werden die ersten fünf Gebäudekomplexe fertiggestellt worden sein. Montenegro liegt östlich der italienischen Südküste, an Serbien, Albanien, Kroatien und Bosnien-Herzegowina grenzend. Seit 2006 ist Montenegro unabhängig von Serbien. Bereits in den 50er- und 60er-Jahren trafen sich hier Stars wie Sophia Loren, Elizabeth Taylor oder Kirk Douglas. Ab Sommer 2010 wird Porto Montenegro ein offizieller Einreisehafen. Mit dem Kauf einer Vignette erhalten Schiffe die Erlaubnis, Montenegros Gewässer zu befahren. Diese Vignetten erlauben den uneingeschränkten Zugang für Zeiträume von einer Woche bis zu einem Jahr. Zeitlich unbeschränkte Vignetten können jährlich ausgestellt werden und erlauben dem Kapitän, die Passagierliste bis zu vier Mal in Höhe des erlaubten Gesamtgewichts zu verändern. Um die Freigabe zu erhalten, muss die Crew- und Passagierliste für ein Schiff zusammen mit den Begleitpapieren 24 Stunden im Voraus beim Hafenmeister eingereicht werden. INFO [WWW.PORTOMONTENEGRO.COM](http://WWW.PORTOMONTENEGRO.COM)



Die neue Marina in einer Visualisierung der Betreiber-Gesellschaft © Foto Porto Montenegro

## TORQUEEDO TRAVEL: FLAUTENSCHIEBER GEWINNT INNOVATIONSPREIS DER MIAMI BOAT SHOW



Manchmal geht es nicht ohne: Bei Flaute kann es gut sein, einen kleinen Außenborder dabei zu haben. Die neue Generation von Torqeedo-Travel-Außenbordern kombiniert integrierte Lithiumbatterien mit hohen Wirkungsgraden. Aufgrund dieser Kombination bieten die Elektromotoren Kraft und Reichweite bei geringem Volumen und Gewicht. Auf der 69. Miami Boat Show wurden die Motoren jetzt mit dem Umweltpreis für Innovationen ausgezeichnet. Die neuen Modelle Travel 503 und 1003 verfügen nach Herstellerangaben über noch mehr Leistung als die Vorgängermodelle, sind robuster und vollständig wasserdicht. Das Modell 1003 soll darüber hinaus eine um 30 Prozent vergrößerte Batterie verfügen und effizienter sein. Bei langsamer Fahrt betrage die Reichweite eines Torqeedo-Travel-Motors demnach mehr als zehn Seemeilen. Die dabei verbrauchte Energie soll dabei dem Äquivalent von 33 Gramm Benzin für den Travel 1003 beziehungsweise 26 Gramm Benzin für den Travel 503 entsprechen. In einem in die Pinne integrierten Display werden Informationen zum Ladestand der Batterien, zum Stromverbrauch, zur Geschwindigkeit und zur verbleibenden Reichweite angezeigt. Die Geschwindigkeits- und Reichweitenangaben werden mithilfe eines eingebauten GPS-Empfängers berechnet. Zuzana Prochazka, Vorsitzende der Miami Innovation Award und Technik-Redakteurin des Latitudes & Attitudes magazine: „Torqeedo demonstriert kontinuierlich sein Engagement, das in neuen Technologien steckende Potenzial zur Entwicklung alternativer Antriebsmöglichkeiten zu nutzen.“ Neben Torqeedo wurden neun weitere Hersteller für ihre innovativen Entwicklungen ausgezeichnet. Travel 503 S: Schaftlänge 59/71 Zentimeter, Preis 1.399/1.449 Euro. Travel 1003: Schaftlänge 59/71 Zentimeter, Preis 1.699/1.749 Euro. INFO [WWW.TORQUEEDO.COM](http://WWW.TORQUEEDO.COM)



© Foto kieler-woche.de

1882 erstmals gestartet, ist die Kieler Woche mittlerweile das größte Segelsportevent der Welt. Neben mehreren Tausend Seglern zieht die KiWo jährlich über drei Millionen Besucher an. Die verfolgen das packende Geschehen längst nicht mehr nur vom Ufer aus. Viele Zuschauer segeln einfach mit. Die Hamburger Eventagentur Nord Event GmbH bietet als offizieller Partner Regattabegleitfahrten oder Teambuildings für Privatpersonen und Firmen an. „Firmen nutzen gern die maritime Kulisse, um ihre Kunden oder Partner im wahrsten Sinne des Wortes ins Boot zu holen“, sagt Hans-Christoph Klaiber, Inhaber und Geschäftsführer von Nord Event. In diesem Jahr betreut Nord Event erstmals die Fürst Bismarck Lounge im Herzen des Olympiazentrums Schilksee. Auch hier wird der Segelsport hautnah erlebbar – ob bei einer exklusiven Segel-Morning-Show, einer firmeninternen Führung hinter die Kulissen des Olympiazentrums oder einer VIP-Loungeparty. **INFO WWW.SAIL.DE, TEL. 040 2000640.** Neben den Firmen kommen auch private Segelsportfans vom 19. bis 27. Juni auf ihre Kosten, etwa auf Regattabegleitfahrten, Segeltörns zur Windjammerparade oder zum Feuerwerk, bei Brunch-Fahrten, Cocktail-Törns oder „Swimming Barbecues“ unter freiem Himmel. **INFO WWW.NORDEVENT-SHOP.DE, TEL. 040 200064105**

LE DÉFI EST LANCÉ **DAS CHALLENGE BEGINNT** THE CHALLENGE BEGINS



VIER-LÄNDER-FLOTTILLE AB KRÖSLIN

Einen 14-tägigen Flottillen-Törn ab Kröslin bietet mediamare Yachtcharter. Das Besondere: Die zweiwöchige Route macht in den zwei Wochen Station in insgesamt vier Ländern. Nach den vier längeren Schlägen sind jeweils Pausentage eingeplant. „Wenn wir merken, dass wir uns zu viel zugemutet haben, weil uns hartes Wetter und Gischt ständig ins Gesicht schlagen, ändern wir die Tour entsprechend und vermindern die Seemeilen, sodass wir alle trotzdem ein wunderschönes Ostsee-Erlebnis in Erinnerung behalten“, verspricht Firmenchefin Anne Heinrich. Der 310-Seemeilen-Törn gliedert sich wie folgt auf: 1. Tag, Sa., 17. Juli: Kröslin–Swinemünde, circa 23 Seemeilen, 2. Tag, So., 18. Juli: Swinemünde–Kolberg, circa 50 Seemeilen, 3. Tag, Mo., 19. Juli: Pausentag in Kolberg, 4. Tag, Di., 20. Juli: Kolberg–Svaneke/Bornholm, circa 58 Seemeilen, 5. Tag, Mi., 21. Juli: Svaneke (Bornholm-Tag), 6. Tag, Do., 22. Juli: Svaneke–Erbseninseln, circa 10 Seemeilen, 7. Tag, Fr., 23. Juli: Erbseninseln–Ystad/Schweden, circa 46 Seemeilen, 8. Tag, Sa., 24. Juli: Ystad (Schweden-Tag), 9. Tag, So., 25. Juli: Ystad–Smyreghamn, circa 16 Seemeilen, 10. Tag, Mo., 26. Juli: Smyreghamn–Klintholm/Mon (Dänemark), circa 37 Seemeilen, 11. Tag, Di., 27. Juli: Klintholm-Tag, 12. Tag, Mi., 28. Juli: Klintholm–Vitte/Insel Hiddensee, circa 34 Seemeilen, 13. Tag, Do., 29. Juli: Hiddensee–Stralsund, circa 14 Seemeilen, 14. Tag, Fr., 30. Juli: Stralsund–Kröslin, circa 6 Seemeilen. Treffpunkt ist Sonnabend, der 17. Juli. Kennenlernen bei Kaffee und Kuchen am Vormittag. Übergabe der Schiffe, Einräumen. Gemeinsame Törnbesprechung. Das Mutterschiff MALOUINE, eine Moody 41, fährt mit dem erfahrenen Skipper Peter Dörnfeld vor, über Funk bleibt Dörnfeld immer in Kontakt mit der Flotte, um wichtige Hinweise zur Navigation, zu Brückenpassagen sowie zum Wetter geben zu können, Unsicherheiten zu nehmen und Fragen zu beantworten. Die MALOUINE fährt als erstes Schiff in die Häfen, der Skipper schaut nach weiteren freien Plätzen und hilft beim Anlegen und Festmachen. Nach dem Klarschiffmachen ist Durchatmen angesagt, jeder macht, wozu er Lust hat. Am Abend wird noch kurz besprochen, ob, wohin und wann es weitergehen soll. **INFO/BUCHUNG WWW.MEDIAMARE-YACHTCHARTER.DE**



Mediamare-Yachtcharter-Chefin Anne Heinrich © Foto privat

**START AM 31. DEZEMBER 2010**

DÉPART LE 31 DÉCEMBRE 2010

STARTS 31st DECEMBER 2010

**barcelona world race**

**Umfangreiches Leistungspaket für eingetragene Teams**

Informations complètes et dossier marketing pour les futurs participants

Extensive benefits package for team entries

[www.barcelonaworldrace.org/enter](http://www.barcelonaworldrace.org/enter)





# GAASTRA®

PARTENAIRE OFFICIEL DES VOILES DE SAINT-TROPEZ



GA  
02

*St Barth's Ocean Challenge*  
**GAASTRA**  
WIND DIRECTION: 60° DEG TRUE  
WIND SPEED: 34.0 KTS

# design

## WENN DAS INTERIEUR BADEN GEHT PORTRÄT HENRIKE GÄNSS

Yachten und deren Designs können oft – wenn überhaupt – nur noch von Spezialisten unterschieden, die Vorteile oder Innenraum-Einrichtungen nur von Biedermännern in den höchsten Tönen gelobt werden, die in ihrem Leben, so scheint es, nichts mehr zu schätzen wissen müssen, als an Bord ganz wie im trauten Heim auch in einem durchkonstruierten, starren Käfig zu sitzen, der die Sicht auf das Wesentliche verstellt und geprägt ist von Angst, Ideenlosigkeit, Langeweile – und einer gewissen Feistigkeit an Körper und Geist.

Die 27-jährige, in Stuttgart geborene Henrike Stefanie Gänß sieht auf den ersten Blick ein wenig aus wie ein Opfer dieser faden Bootsfahrerei – zu wenig Bewegung (das schöne blaue Leinenkleid vermag nur schwer die kleinen Rundungen des Körpers der jungen Frau zu kaschieren) und ein wenig blass, vielleicht von den vielen unerfreulichen Aufenthalten in langweilig gestalteten Bootssalons, so steht sie da, als wir uns in Berlin zum Gespräch treffen. Fehlte nur noch, dass diese Frau nun anfängt zu schwärmen von Geranientöpfen an der Heckreling, von Teppichen im Salon und Vorhängen hinter den Kajüt-Luks, hätte man meinen können.

**DER MOMENTANE INNENAUSBAU-TREND BEI SEGELYACHTEN BESITZT LOFTCHARAKTER. ES WIRD VERSUCHT, DIESE ATMOSPHÄRE VOM LAND IN DAS SCHIFFSINNERE ZU HOLEN. JE GRÖßER DAS SCHIFF, DESTO AUTHENTISCHER GELINGT DIE ILLUSION.**

Diese mittlerweile nach Halle und von dort nach Greifswald übergesiedelte junge Frau ist Deutschlands interessanteste Yacht-Innendesignerin. Nach Abitur (mit Auszeichnung) und Tischlerin-Gesellenbrief studiert sie Innenarchitektur an der Burg Giebichenstein. Das tut sie so gut, dass sie prompt in die Studienstiftung des Deutschen Volkes aufgenommen wird, ein Fulbright-Stipendium erhält und am renommierten Washington Alexandria Center in den USA studieren darf. Vor vier Jahren ist sie Mitbegründerin des Designbüros hoch5. Es folgen ein weiteres Stipendium und ein Architekturpraktikum bei Tezuka Architects in Tokio.

„Der momentane Innenausbau-Trend bei Segelyachten besitzt Loftcharakter. Es wird versucht, diese Atmosphäre vom Land in das Schiffsinne zu holen. Je größer das Schiff, desto authentischer gelingt die Illusion“, kritisiert die junge Frau mit den wachen blauen Augen, den mahagonifarbenen, schulterlangen Haaren und dem bis an die Brauen reichenden Pony. Die dreidimensionale Rumpfform spüre man – wenn überhaupt – nur noch dann, wenn die Schrankfächer nach unten hin immer kleiner würden, sich der Stauraum als Vieleck entpuppe oder man von außen einen Blick auf die Yacht werfe. „Abdeckungen, Leisten und Sikaflexfugen machen das Bild vom Loft scheinbar perfekt. Sie lassen auf den ersten Blick den ‚Segelloft‘ entstehen. Einem zweiten, innenarchitektonischen Blick halten viele Möbel und Details oft nicht stand.“

Sie wolle das ändern, sagt die junge Designerin. Ihre gestalterische Diplomarbeit, die sie 2008 an der bekannten Hochschule für Kunst und Design Halle im Fachgebiet Innenarchitektur vorlegt, soll den eingefahrenen Begriff des Boote-Bauens von Grund auf revolutionieren. An den bisherigen Yachtausbaukonzepten sei der Ursprung, der Bezug zum besonderen Ort Meer, zum Leben auf dem Meer, kaum mehr abzulesen. Vielleicht ist es genau dieser Erkenntnis geschuldet, dass sich Michael Schmidt auf ein einzigartiges Experiment einlässt: Der „Hanse Yachts“-Chef stellt der jungen Frau für ihr verrücktes Diplomprojekt „H2Omage – oder wenn das Interieur baden geht“ einen frischgebackenen Rumpf einer Hanse 320 zur freien Verfügung,



wohl um zu sehen, was sie genau meinte, als sie ihm – ohne ihn zu kennen – frech ins Gesicht sagte, das sei doch „alles Mist, was ihr hier in Greifswald macht“.

**ABDECKUNGEN, LEISTEN UND SIKAFLEXFUGEN MACHEN DAS BILD VOM LOFT SCHEINBAR PERFEKT. SIE LASSEN AUF DEN ERSTEN BLICK DEN „SEGELLOFT“ ENTSTEHEN. EINEM ZWEITEN, INNENARCHITEKTONISCHEN BLICK HALTEN VIELE MÖBEL UND DETAILS OFT NICHT STAND.**

Gänß bekommt ihre Chance. Und die junge Frau nutzt sie. Mit dem großzügigen Geschenk im Gepäck, und nachdem die theoretische Diplomarbeit gedruckt und gebunden vorliegt, beginnen noch 2008 die Recherchearbeiten etwa zu Bootsbaumaterialien und zum Entwerfen alternativer Möbel. Oberstes Ziel sei dabei immer gewesen, gängige Lösungen infrage zu stellen, sagt Gänß. Der Hanse-Rumpf sollte so zu einem Vehikel umgebaut werden, „geeignet, um diese Welt zu erfahren“. Das neue Interieur soll dem Nomaden der Neuzeit einen Bezug zur Natur und zur geheimnisvollen Wasserwelt bieten, erklärt die junge Frau selbstbewusst, es solle ein „Vermittler sein zu den Tiefen der geheimnisvollen Ozeane, in eine fremde, schöne, wilde und unvorstellbare Welt“.

Bei den Arbeiten an ihrem ungewöhnlichen Konzept lernt Gänß viel über das Funktionieren des Meeres. Ihrem Vorbild Jacques Piccard folgend, erforscht sie wie er die geheimnisvolle Wasserwelt. Und setzt, zunächst theoretisch, um, was sie gelernt hat: Etwa das Prinzip der großen unterseeischen Kelp-Wälder für das Gestalten des Yacht-Innenraumes, wo man nun an Bord – wie zwischen den Seetangwedeln ein paar Meter weiter unterm Ballast – viel Nützliches verstecken, sprich: verstauen kann. Gänß nutzt das Einsiedlerkrebs-Prinzip zur Konstruktion eines Kühlsackes, der sich seinem Inhalt anpasst, fächert den Niedergang nach Riffstrukturen auf oder massiert bei Bedarf die Füße der Segler auf dem Yachtboden durch Strukturen wie in einem Sandwatt.

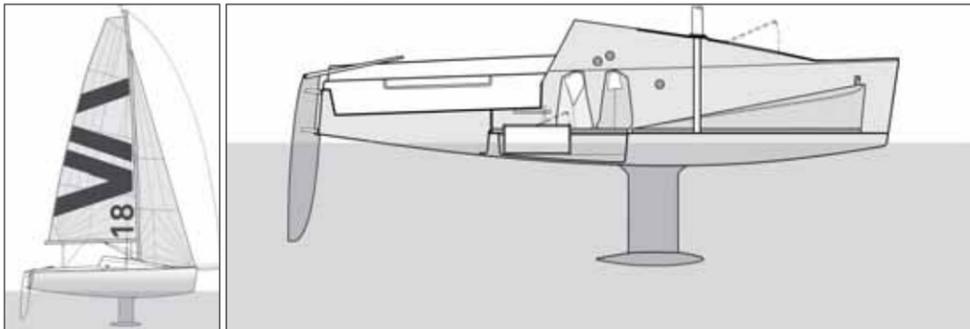
Außerdem siedelt Gänß an der Bordinnenwand nach dem Seepockenprinzip Stauräume an, welche das tagsüber einfallende Licht speichern und es bei Dunkelheit wieder abgeben können. Sie macht sich Gedanken, wie die Bootsschale leichter, dabei aber noch stabiler und lichtdurchlässig wird, und kommt so auf eine Rumpfkonstruktion nach dem System der Kieselalgen. Sie sieht Seitentaschen vor, die sich nach dem Kugelfischprinzip zu Sitzgelegenheiten fluten und bei Nichtgebrauch wieder entleeren lassen. Angelockt durch Licht sollen sogar Fische und allerlei Seegetier am Abend zu Besuch in eine mit Außenwasser befüllte Glasröhre ins Innere der Yacht kommen können. Und eine bestimmte

Lichttechnik ermöglicht es schließlich, wie beim nächtlichen Lumineszieren der Sepien, Lichtstimmungen auf der Bordwand zu erzeugen.

**DAS NEUE INTERIEUR SOLL DEM NOMADEN DER NEUZEIT EINEN BEZUG ZUR NATUR UND ZUR GEHEIMNISVOLLEN WASSERWELT BIETEN, ES SOLL EIN VERMITTLER SEIN ZU DEN TIEFEN DER GEHEIMNISVOLLEN OZEANE, IN EINE FREMDE, SCHÖNE, WILDE UND UNVORSTELLBARE WELT.**

Um ihre Ideen in realo zu erproben, krempelt Henrike Gänß die Ärmel hoch. Und legt los. Für das Entkernen oder, wie Gänß es nennt, „die Befreiung des Rumpfes“ leiht sie sich Arbeitsgerät, recherchiert zum Thema Arbeitsschutz und beginnt, die einlamierte Innenschale Stück für Stück herauszuflexen. Ihr schlechtes Gewissen, das sie dabei zeitweise beschleicht, verdrängt sie mit der Hoffnung auf die baldige Fertigstellung einer – ihrer – innovativen Yacht. Rückschläge steckt sie tapfer weg, etwa als der Schleifstaub plötzlich Feuer fängt und gelöscht werden muss. „Zu einer richtigen Klambauterfrau“ sei sie nach Tagen harter Arbeit schließlich mutiert, sagt Gänß, als sie ständig die Rumpfwände absaugen und den Bootskörper von Laub befreien musste, die Bodenkonturen mit Pappen anpasste und einen wahren Marathon zwischen Laser-Raum, CAD-Halle und Yacht absolvierte, als es darum ging, den Boden anzufertigen. Nebenher muss Material organisiert, gezeichnet, entworfen (und vieles auch wieder verworfen) werden, dabei hat sie meist das Telefon am Ohr. Gänß lackiert, probiert, layoutet, bringt die Plexiglasröhre (die mit den Fischen drin, welche nachts zu Besuch kommen können sollen) in die passende Länge, gleicht den Boden aus, entfernt die Maststütze, installiert Möbel, dichtet ab und putzt.

Selbst vor der Entwicklung eines modernen, ökologischen Energiekonzeptes schreckt die seit 2009 freischaffende Gänß bei der Planung ihrer Idealyacht nicht zurück: „Einen Großteil des Reizes beim Segeln stellt der Aspekt der Rückbesinnung auf die Abhängigkeit des Menschen von der Natur dar. Man bewegt sich nicht nur in, sondern auch mithilfe der Natur vorwärts, arrangiert sich mit der Natur, um sein Ziel zu erreichen; es bleibt einem ja nichts anderes übrig.“ Jedoch griffen heutige Segelboote immer noch auf fossile Antriebshilfen zurück, kritisiert sie und das gewinnende Lachen in ihrem Gesicht verschwindet, wenn auch nur kurz. Auch hier wollte Gänß deshalb Neues entwickeln. „Durch mein H<sub>2</sub>O-Energiekonzept kann auf Verbrennungsmotor und Kraftstoff komplett verzichtet werden“, erklärt sie stolz.



**Aus Neu mach Anders:** Designerin Henrike Gänß nutzte einen fabrikenen Hanse-Rumpf für die Umsetzung ihrer Ideen einer Yacht. **Fazit:** Diplomarbeit mit Bravour bestanden, erster Folgeauftrag erteilt.



Das Konzept basiere auf der Idee, dass während des Segelns die Schraube durch die Fahrt des Bootes angetrieben und nach dem Motor-Generatorprinzip Energie für die Versorgung an Bord in Akkus gespeichert oder im Elektrolyseur zur Elektrolyse von Wasser verwendet werden könne.

EINEN GROSSTEIL DES REIZES BEIM SEGELN STELLT DER ASPEKT DER RÜCKBESINNUNG AUF DIE ABHÄNGIGKEIT DES MENSCHEN VON DER NATUR DAR. MAN BEWEGT SICH NICHT NUR IN, SONDERN AUCH MITHILFE DER NATUR VORWÄRTS, ARRANGIERT SICH MIT DER NATUR, UM SEIN ZIEL ZU ERREICHEN; ES BLEIBT EINEM JA NICHTS ANDERES ÜBRIG.

Spricht's und verschwindet – im „Salon“ der neuen Varianta 18 von Dehler, ihrem ersten „richtigen“ Auftrag im Yachtdesignbereich nach dem Hanse-Diplomprojekt. Der kleine Segelkreuzer trägt nun die Handschrift einer jungen Designerin, die mutig genug ist, den Begriff der Inneneinrichtung einer Yacht augenzwinkernd völlig neu zu denken, und die damit quasi ganz nebenbei nicht weniger erreicht hat als eine grundlegende Neubesinnung auf das Wesentliche beim Segeln: „Das Gefühl für die Natur bewahren. Nicht das bloße Sehen von Natur reicht aus, um sie zu spüren. Es gehört viel mehr dazu. Ihren Duft zu riechen, den Hauch des Windes zu spüren, ihre Geräusche zu hören, [...] sich einfach in ihr zu befinden, um sie ganz zu erleben und sich ihrer Kraft zu besinnen“, zitiert sie den Architekturtheoretiker Christopher Alexander. ●

Text Paul Berg © Fotos Matt Müncheberg

Arbeitsfotos H2Omage-Projekt und Animationen: hoch5.

#### WAS PASSIERT, WENN FRAU EINE YACHT KOMPLETT NEU DENKT?

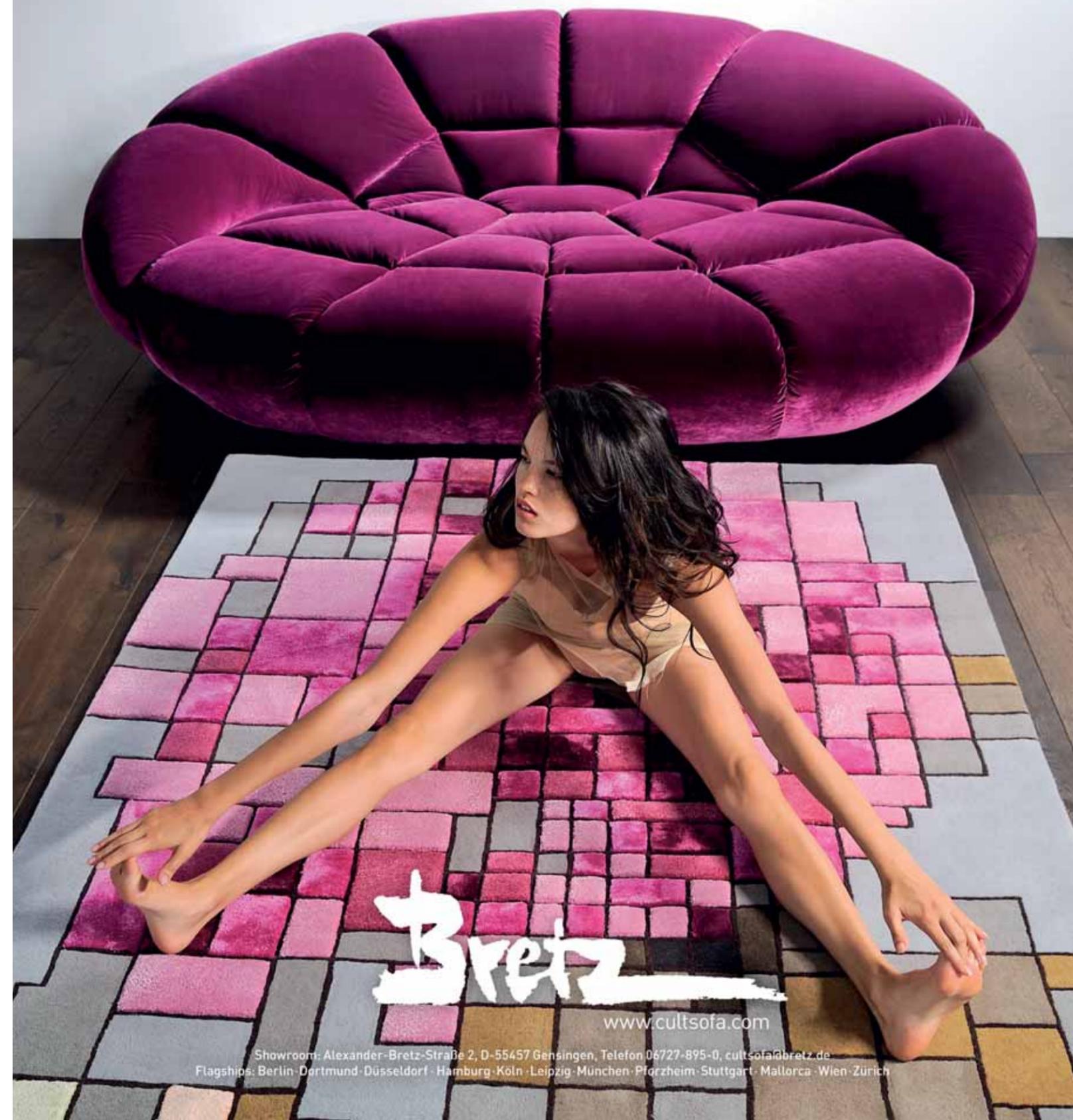
Erst zersägte die Jungdesignerin Henrike Gänß eine werftneue Hanse 320. Für das daraus resultierende Designprojekt „H2Omage – oder wenn das Interieur baden geht“ erhielt die Jungdesignerin 2008 prompt ein Diplom mit Auszeichnung. Aktuell gestaltete sie den Innenraum der neuen Dehler Varianta 18. Kontakt: WWW.HOCH5.INFO. Fakten zur neuen Varianta 18 von Dehler: WWW.VARIANTA.INFO

Photo by UDO SPREITZENBARTH  
exclusively for Bretz

Udo



reddot design award  
winner 2010



Bretz

www.cultsofa.com

Showroom: Alexander-Bretz-Straße 2, D-55457 Gensingen, Telefon 06727-895-0, cultsofa@bretz.de  
Flagships: Berlin · Dortmund · Düsseldorf · Hamburg · Köln · Leipzig · München · Pforzheim · Stuttgart · Mallorca · Wien · Zürich



20/60

SEEREGATTEN IN DER BUNDESHAUPTSTADT.  
VOM KULT, IN BERLIN AUF LANGFAHRT ZU GEHEN

Morgens zwischen eins und vier ist es am schlimmsten. Langsam kriecht die Flautenkälte Zentimeter für Zentimeter am Körper empor. Erst werden Füße, Hände und die Nase kalt. Dann Beine, Arme, Hals. Dunkelheit. Stille. Nur hin und wieder plätschert träge ein fremder Rumpf am eigenen Boot vorbei. Ein aufmunterndes Wort auf den Weg. Kaffee? Ist in der Thermoskanne längst erkaltet. Alkohol? Der macht nur noch müder als die Crews ohnehin schon sind. Gespenstisch schweben grüne, rote, weiße Lichter über das Wasser. Wie lange noch?



**AUS DEM LOGBUCH DER ROCKING GIRL: 14 UHR:** BEKANNTMACHEN MIT DER CREW AM KOPFSTEG DER SEGLERGEMEINSCHAFT AM MÜGGELSEE. ANTJE FISCHER UND MIRCO KRÜGER VON DER SGS POTSDAM, CHRISTOPH KLÄRNER VOM SPANDAUER YACHTCLUB SOWIE JOACHIM RIEKEN UND MICHAEL KRAMER VOM SEGLERCLUB GOTHIA FRAGEN, OB ICH ÖLZEUG DABEIHABE. ICH STUTZE. HATTE DER WETTERFROSCH NICHT ETWAS VON SCHWACHEN WINDEN AUS WEST ERZÄHLT?

Immer mehr Segler nutzen die Möglichkeit, in Berlin auf Langstrecke zu gehen. Die gibt es in der Bundeshauptstadt gleich zweimal: Im Südosten der Binnenmetropole läuft die 20-Stunden-Wettfahrt, nach Wikipedia „eine von elf bedeutenden Regatten, die in oder teilweise in Deutschland stattfinden“. Ausrichter ist die Seglergemeinschaft am Müggelsee (SGaM). Das Pendant im Westen heißt Sechzig Seemeilen, veranstaltet vom in Berlin ansässigen Potsdamer Yacht Club (PYC). Beide Langstreckenklassiker haben mittlerweile Kultstatus unter den Aktiven in Berlin und Brandenburg. Viele neue Gesichter zieht es jedes Jahr auf Wannsee, Unterhavel und Müggel. Auch Holger Hensel vom Yacht Club Wendenschloss erfüllte sich einen langgehegten Traum und nahm in diesem Jahr mit seiner GOLD-ELSE, einem 35er-Nationalkreuzer, gleich an beiden Regatten teil. „So viele Möglichkeiten gibt es nicht, auf Binnenrevieren Langstreckenregatten zu segeln“, begründet der 41-jährige Architekt seine Teilnahme. Besonders nachts sei das ein „einmaliges Erlebnis“, wenn man „lautlos dahingleitet“ und „die Posis all der anderen Boote über das Wasser zu schweben scheinen“. Als „eigentümlich-schönes Gefühl“ und als eine „ergreifende Situation“ beschreibt Hensel den Fakt, nachts Wind, Wasser und die Natur rund um Spreathens Seen erleben zu können.

**15 UHR:** STARTSCHUSS ZUR 20-STUNDEN-WETTFAHRT. NUR ZWEI YACHTEN HATTEN EINEN BESSEREN START ALS WIR. DARUNTER MICHAEL REHBERG AUF SEINER MODERNEN VARIANTE EINES 20-QUADRATMETER-JOLLENKREUZERS MIT DEM SCHÖNEN NAMEN VERFOLGUNGSWAHN. MIT AN BORD: DIE EX-VORSCHOTER VON JOCHEN SCHÜMMANN, INGO BORKOWSKI UND GUNNAR BAHR.

So wie Hensel denken viele. Sie suchen die Herausforderung, den Kick, wollen Neuland betreten, ihre Grenzen ausloten. In einer großen Familie Gleichgesonnener. Dabei liegt der Ursprung der Nacht-Binnenwettfahrten in einem dunklen Kapitel deutscher Geschichte begründet. 1939 erklären England und Frankreich dem Deutschen Reich den Krieg. Vorausgegangen war dessen Überfall auf Polen. Schon am nächsten Tag werden die deutschen Küsten- und küstennahen Gewässer für deutsche Segler gesperrt. Die Organisation von Ersatz-Langstreckenregatten auf Unterelbe und Stettiner Haff ab dem Sommer 1940 steckte auch die Langstreckenfans im damaligen Gau Berlin-Brandenburg des DSV an. Als Ausrichter wurde der Potsdamer Yacht-Club (PYC) in Betracht gezogen. „Immerhin zählte er Mitglieder in seinen Reihen, die mit Langstreckenwettfahrten auf einem Binnenrevier schon Erfahrungen gesammelt hatten“, sagt Kurt Wernicke, mehrfacher Teilnehmer an der 20-Stunden-Wettfahrt und wandelndes Berliner Wassersportgeschichtes-Lexikon. Seit 1933 haben PYC-Mitglieder mehrmals am „Cercle de la Voile de Paris“ teilgenommen, einer 24-Stunden-Wettfahrt auf der Seine, sagt Wernicke. Mit den dort gesammelten Erfahrungen richtet der Club an der Königsallee schließlich am 15. und 16. Juni 1940



80 Boote schafften es ins Ziel: Sieger der letzten Sechzig Seemeilen nach berechneter Zeit war Andreas Bock auf KOI, Typ 11 m One Design, vor Clemens v. Bassenheim (GRAND SURPRISE) und Sven Rüggesiek auf STREAMLINE.

eine erste eigene Nachtwettfahrt aus. Ein Unterschied zum Pariser Vorbild ist, dass nicht innerhalb eines vorgegebenen Zeitraums gesegelt wird, sondern eine Distanz zu bewältigen ist. „60 Seemeilen, das sind 111 Kilometer, die waren auf einem Havelkurs zwischen der Scharfen Lanke und den Potsdamer Gewässern zu meistern“, erinnert sich Horst Skibba vom PYC.

**16.18 UHR:** UNSERE ROCKING GIRL MIT STEUERMANN MICHAEL FÜHRT ERSTMALS DAS FELD AN. ERSTAUNLICH, WIE WENIG WIND DIESE 1060-KILOGRAMM-GFK-FLUNDER BENÖTIGT, UM LOSZURAUSSCHEN.

Bis 1944 werden die „Zuverlässigkeitswettfahrten“ genannten Regatten unter sich immer weiter verschärfenden Kriegs-

bedingungen wiederholt. „Erst Ende Juli 1948 belebte der SV Wannsee den Gedanken der Binnen-Langstreckenwettfahrt mit einer über die Nacht gehenden Langstreckenregatta wieder“, berichtet Segler Wernicke. Ab 1949 heißt die Regatta dann Sechzig Seemeilen von Berlin. 60-mal haben die Segler auf Wannsee und Unterhavel seitdem die Nacht durchsegelt, gefroren und am nächsten Morgen doch gemeinsam die Ziellinie überquert. Nur einmal haben die Sechzig Seemeilen ausfallen müssen, so Horst Skibba, der insgesamt 28-mal bei der Kultregatta dabei gewesen ist. Das war am 17. Juni 1953, als Arbeiter in Berlin auf die Barrikaden gegangen sind, das sei dann doch wichtiger gewesen als das Segeln, so das 76-jährige Ältestenrat-Mitglied des PYC.

„Die Nacht ist nicht allein zum Schlafen da“, begrüßt Mitte Juni Norbert Schmidt die an der Jubiläumswettfahrt teilnehmenden Segler zur Steuermannsbesprechung beim PYC am Berliner Wannsee, die Nacht sei da, dass was gescheh', zitiert der Sport-Bezirksstadtrat von Steglitz-Zehlendorf ein Lied Theo Mackebens, das dieser für einen Gründgens-Film komponiert hatte. Mit den „besten Wünschen für eine havariefreie Zeit“ entlässt der wassersportaffine Stadtrat die Besatzungen von knapp 100 Yachten zur Eröffnungsparty, nicht ohne den Potsdamer Yacht- vorher nicht ganz ernst gemeint in den Potsdamer Nacht-Club umgetauft zu haben. Es sei wohl vor allem der Hauch von Abenteuer, welcher dem Unternehmen Langstreckenregatta anhafte, vermutet Schmidt bei seinem kurzen Statement, bevor die Band aufspielt und die Zapfhähne geöffnet werden. Besonderer Service: Porsche unterstützt den PYC – neben einem Juwelier und einem Luxusuhrenhersteller – bei der Durchführung der Regatta. Wer wolle, könne sich am späten Abend kostenlos in einem der Sportwagen nach Hause chauffieren lassen, verspricht Stephan Altrichter vom Porsche-Zentrum Berlin.

**17 UHR:** DER TRIMARAN WILDEPFERDE ÜBERHOLT UNS. BEÄNGSTIGEND, WIE DAS FAST SO BREITE WIE LANGE ZEUTHENER BOOT AUS DEM STAND IN FAHRT KOMMT. STATT KARTOFFELSALAT MIT WÜRSTCHEN WERDEN MÜSLIRIEGEL UND ISO-GETRÄNKE GEREICHT.



Windiger Start: Regattafeld bei den 60. Sechzig Seemeilen von Berlin 2009 vor Strandbad-Wannsee-Kulisse

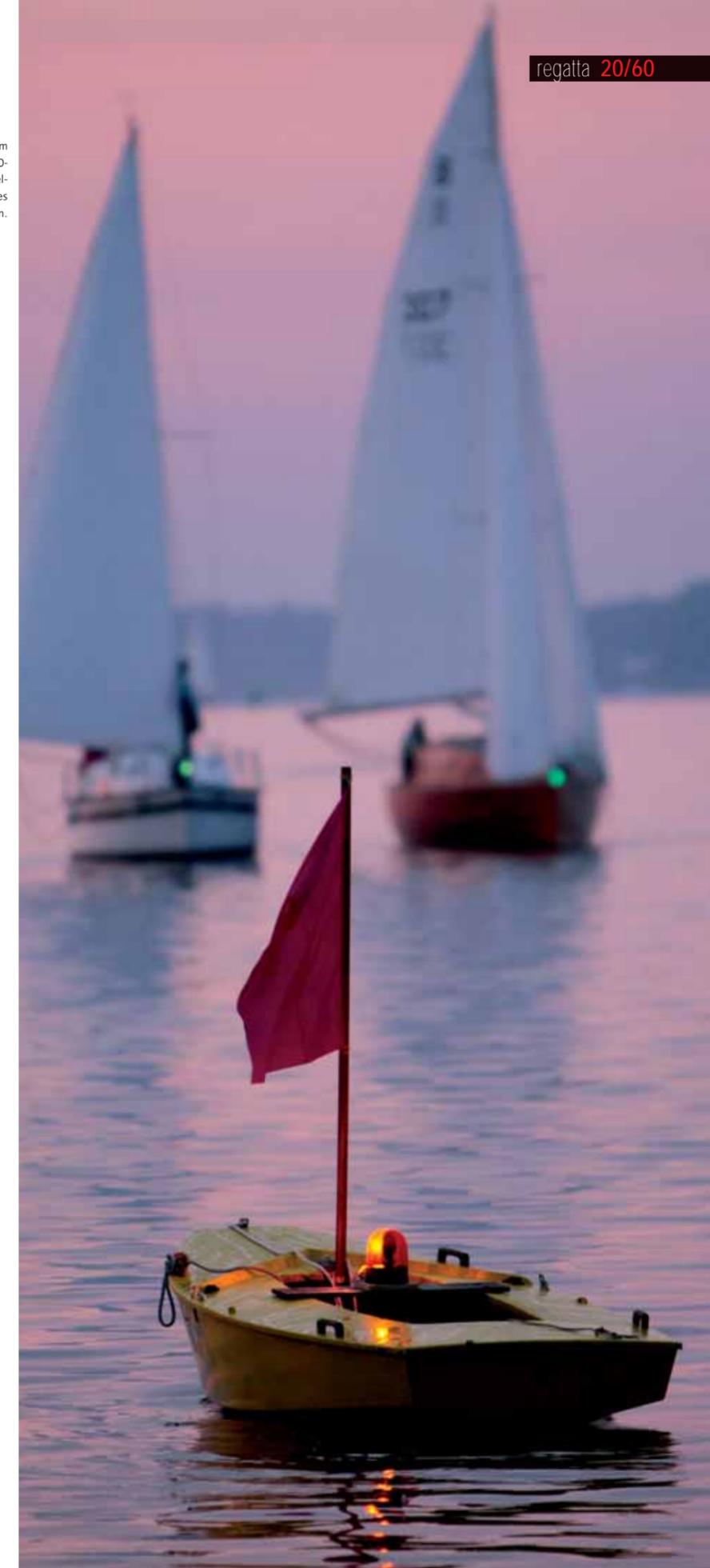
Keine Spur von Porsche und Co. indes am anderen Ende Berlins, ganz im Gegenteil. Gesponsert wird hier höchstens das 36-seitige Jubiläumsheftchen zur 60. Auflage der 20-Stunden-Wettfahrt. Auch lässt sich keine der lokalen Politikgrößen sehen bei der Eröffnung der Regatta Mitte Mai am Friedrichshagener Müggelgummd. Wettfahrtleiter Carsten Glitzky lässt das kalt. Er weiß bei der Steuermannsbesprechung eine treue Schar von Langstreckenfans um sich. Der älteste Segler unter ihnen ist Herbert Both. Erst mit seinem alten 20er R 57, dann mit seinem Ausgleicher SR 357 SAILOR teilnehmend, ist es für den 73-Jährigen bereits das 41. Mal in Folge, dass er sich dem 20-stündigen Martyrium vor den Stegen der Seglergemeinschaft am Müggelsee (SGaM) stellt. Bei seiner ersten Langstreckenwettfahrt auf dem größten Berliner See im Südosten Berlins habe das frühere SG-Grünau-Mitglied Both mit einem 15er-Jollenkreuzer aus Eiche teilgenommen, erinnert sich der in einen Blaumann gehüllte rüstige Rentner. „Wir haben nur geschöpft, dann kam auch noch richtig Wind auf, und als dann zum Schluss schon die Bodenbretter aufgeschwommen sind, mussten wir aufgeben“, sagt der Segler, der sich, wie viele Wassersportler aus dem ehemaligen Osten, seinen Stahl-Jolly selbst entworfen und ausgebaut hat. Aufgegeben wurde seitdem nicht mehr, auch wenn es bei einzelnen Wettfahrten wie 2006 mit bis zu acht Windstärken geweht habe oder die Crews von Mückenschwärmen attackiert worden seien, wie 1976 geschehen.

Am Morgen danach: Yachten kurz vor dem Runden eines Markbootes bei der 60. 20-Stunden-Wettfahrt auf dem Berliner Müggelsee. Noch schlafte sechs Stunden heißt es für Skipper und Crew durchzuhalten.

SIE SUCHEN DIE HERAUSFORDERUNG,  
DEN KICK, WOLLEN NEULAND BETRETEN,  
IHRE GRENZEN AUSLÖSTEN. IN EINER  
GROSSEN FAMILIE GLEICHGESONNENER.

**21.24 UHR:** DIE SONNE GEHT ÜBER DEN NEUBAUTEN DES KÖPENICKER ALLENDEVIERTELS SCHLAFEN. MINUTEN SPÄTER FALLEN AUF DEM SEE DIE SPINNAKER. DUTZENDE GRÜNE, ROTE UND WEISSE BORDLATERNEN HUSCHEN WIE VON GEISTERHAND GETRIEBEN ÜBER DEN SEE.

Herbert Both aus Wuhlheide war gerade 14 Jahre alt, als Segelnarr Paul Pusch, der erst als Segler, dann als Wettfahrtleiter und ab 1937 als YCM-Vorsitzender von sich Reden gemacht hatte, den Ablauf der Sechzig Seemeilen genau studierte. „Pusch-Paule, wie ihn das Seglervolk rief, hatte immer die unausgesprochene Absicht, den bereits renommierten Wannsee-Clubs PYC und Verein Seglerhaus am Wannsee (VSaW) ein Gegenstück an der Müggel entgegenzustellen“, erzählt Kurt Wernicke, heute Mitglied beim Friedrichshagener Yacht Club Berlin Grünau, in dem auch Segel-Legende Jochen Schumann Mitglied ist. Noch in den monatlichen Mitgliederversammlungen der Seglergemeinschaft Müggelsee (SGM) Anfang 1950 sei das Vorhaben hitzig diskutiert worden. Doch ab Juni 1950 habe er endgültig festgestanden, dass Kielboote und Jollenkreuzer des Vereins erstmals am 19. und 20. August vor den Stegen am Müggelseedamm 20 Stunden lang regattieren würden.



**22.42 UHR:** DER WIND SCHLÄFT ERWARTUNGSGEMÄSS – FAST – EIN. FÜR DEN ACHTEN RUNDKURS BENÖTIGEN WIR ZWEIFINHALB STUNDEN. NUN HEISST ES, DIE NERVEN ZU BEHALTEN, DEN HAUCH VOR UNS MEHR ZU ERAHNEN ALS ZU SEHEN. EINER BLUTROTEN, RIESIGEN SCHEIBE GLEICH GRÜSST DER AUFGEHENDE MOND ÜBER RAHNSDORF.



**1** Historisches Foto von den 20 Stunden auf dem Müggelsee vor Friedrichshagener Kulisse – aufgenommen vor 56 Jahren

**2** Langstreckensegler der ersten Stunde: Willi Kloß, Paul Pusch, Kurt Ihn (verdeckt), Fritz Ihn (rauchend), Richard Ehekircher, Fritz Grau und Max Bolle (v.l.) auf dem heutigen Gelände der Seglergemeinschaft am Müggelsee

**3** Ältester – und treuester – Teilnehmer der 20-Stunden-Wettfahrt ist der 73-jährige Segler Herbert Both. 41-mal rundete er bisher die Tonnen, zuletzt mit seinem blauen Ausgleicher SR 357 SAILOR.



© Foto SGaM / Archiv 1

© Foto SGaM / Archiv 2

In der Erinnerung einiger älteren Teilnehmer ist diese erste traditionsbegründende Regatta mit prächtigem Wetter und leichtem Wind verbunden. Letzterer kam der absolut schnellsten Yacht der Wettfahrt gerade recht: Es war der damalige Stolz des Müggelsees, der 30-Quadratmeter-Schärenkreuzer SCHWÄBELE (30 G 78) des Hans Ehekircher, der in seinem Lederwaren produzierenden Betrieb in der Friedrichshagener Ahornallee 49 einen ehemaligen Leichtmatrosen als Betriebsmaurer beschäftigte – Franz Götting, einen begnadeten Segler, der SCHWÄBELE unter schwierigen Bedingungen zum Sieg gesteuert hatte. Schwierig vor allem deshalb, weil die SGM an der nicht eben breiten Spree lag. „Das barg angesichts der dort vorbeirauschenden, auch nächtlichen Fahrgastschiffahrt ein enormes Gefahrenpotenzial“, erinnert sich Kurt Wernicke.

**04.40 UHR:** NACH ZWEIFINHALB STUNDEN HAKT DER LOGBLATT-SCHREIBER DIE NEUNTE RUNDE AB. WIR SIND AUSSTAFFIERT WIE WINTERSPORTLER. TROTZDEM KRIECHT DIE KÄLTE MILLIMETER FÜR MILLIMETER AM KÖRPER EMPOR. WER KANN, MACHT SICH FÜR EIN PAAR MINUTEN AUF DEM NUR 2,95 METER BREITEN BOOT LANG.

Tatsächlich blockierten die teilnehmenden Yachten bei der Flautenregatta im August 1955 die Spree dermaßen, dass die Wasserschutzpolizei intervenierte und den Kurs mitten im Ablauf der Wettfahrt an der Müggelmündung stoppte. Pusch-Paule quartierte daraufhin kurzerhand die Kontrollschreiber auf den großen Quersteg vor den

Regattahäusern. Dort hatte der ausrichtende Verein (seit Herbst 1953 Aufbau Müggel, 1957 bis 1981 BSG Adlershof, 1981 bis 1990 Chemie Adlershof) seit Juni 1955 sein Domizil. Eine von den Wasserpolicisten in Aussicht gestellte Anzeige gegen die Wettfahrtleitung wegen schwerwiegender Verkehrsgefährdung blieb auf dem Amtsweg stecken. „Ob das damit zu tun hatte, dass der damalige Kommandeur der Ostberliner Wasserschutzpolizei, Kurt Blinde, selbst Mitglied in einem teilnehmenden Segelverein des Müggelreviers (damals SG Friedrichshagen, heute wieder Coepenicker Segler-Verein) war, sei dahingestellt“, schmunzelt Wernicke.

Hüben wie drüben ist heute die Faszination des Langstreckensegelns dieselbe: Plötzlich hebt ein Konzert aus tausend Vogelstimmen an. Unmerklich verblassen die Sterne. Die schwarze Tinte der Nacht weicht einem zarten Schimmern aus Ost. Zwar geht die Sonne lange noch nicht auf. Aber schon der Gedanke daran lässt die Segler frohlocken. Schließlich erhebt sich der Feuerball über den Waldessaum. Und schickt seine wärmenden Strahlen. Endlich. Wie gut das tut. Nun setzt auch die lang ersehnte Morgenbrise ein. Und mit frischer Kraft geht es Richtung Ziel.

**04.46 UHR:** DIE SONNE LUGT ÜBER FRIEDRICHSHAGEN HERVOR. ZAGHAFT ERST. DOCH DANN STRAHLT SIE WARM AUF DIE TÜCHER DER VORBEIZIEHENDEN SEGLER. KEINE VIERTELSTUNDE SPÄTER STEHT UNSER 88-QUADRATMETERGENNAKER. 9.36 UHR: DIE LETZTE RUNDE. SIE BRINGT DIE LANGERSEHTE MORGENBRISE. DER WIND BLÄST DIE MÜDIGKEIT FORT. ROCKING GIRL SURFT RICHTUNG ZIEL.

**10.59 UHR:** GESCHAFFT. ZWÖLF RUNDEN AUF DEM MÜGGELSEE LIEGEN HINTER UNS. VERGESSEN DIE STRAPAZEN DER NACHT UND DER LETZTEN 20 STUNDEN. AN LAND WARTEN ENTSCHÄDIGUNGEN FÜR DIE STRAPAZEN. DER PREIS FÜR DIE DRITTSCHNELLSTE YACHT NACH BERECHNETER KLASSENZEIT ETWA. ODER DER 1990 VON DER YACHTWERFT BERLIN GESTIFTETE WANDERPREIS FÜR DIE SCHNELLSTE KIELYACHT NACH GESEGELTER ZEIT. DAS BESTE ABER IST, DASS DIE CREW NUN AUCH DIE LIZENZ ZUM ERWERB DES MÜGGELSEEWANNSEE-POKALS, KRONE DER LANGSTRECKENKLASSIKER VON BERLIN, BESITZT.





Erstaunlich jedoch, wie gering immer noch die Anzahl der Segler ist, welche die Regatta des jeweils anderen Reviers besuchen. Um das zu ändern und die Segler 20 Jahre nach dem Mauerfall auch auf dem Wasser endlich wiederzuvereinigen, stiftete der jetzige DSV-Präsident Rolf Bähr 1997 den Wannsee-Müggelsee-Pokal. Einer, der sich fortan regelmäßig anlocken lässt, ist Michael Kramer aus dem SC Gothia. Mit seinem T-Boat ROCKING GIRL stellte er sich im vergangenen Jahr bereits zum zehnten Mal der Herausforderung, beide Langstreckenwettfahrten kurz nacheinander zu segeln. Und zu gewinnen. Der erfolgreiche Starbootsegler räumte insgesamt schon acht Mal ab: 1998 bis 2000 sowie 2002 und 2003 auf seiner FORTUNE und 2006 sowie 2008 mit der „Rockerbraut“. Auch 2009 war ihm die Krone der Berliner Langstreckensegler nicht zu nehmen. Sein Sportboot war zudem schon mehrfach die absolut schnellste Kielyacht der 20-Stunden-Wettfahrt auf dem Großen Müggelsee. „1999 war mein erster Start bei den ‚Zwanzig Stunden‘, die sogar ein Jahr älter sind als die weltberühmte Centomiglia vom Gardasee“, sagt der blonde, drahtige Segler. Ehrensache, dass Kramer auch in diesem Jahr wieder am Start sein wird, wenn es in zwei Monaten wieder gilt, dem Kult des Langstreckenseglens zu frönen – und das mitten in der Bundeshauptstadt. ●

Text & © Fotos Matt, Müncheberg

**IMMER IM KREIS HERUM: DIE STARS VOM MÜGGELSEE**

Viel Wind schien die 6m-Yacht TSCHETSCH der Gebrüder Hecker im Jahr 1954 gehabt zu haben: Als erste Bestmarke werden 14 Runden dokumentiert. Zwei Jahre später legen die Hecker-Brüder dann sieben Runden drauf: 21-mal schaffte es die TSCHETSCH um die Tonnen. 1957 besteht die „Rekordfahrt der TSCHETSCH“, wie eine Segelzeitschrift titelte, dann schon aus 24 Runden. 15 Jahre vergehen, bis dieser Rekord gebrochen wird. 1972 schafft der 20-Quadratmeter-Jollenkreuzer R 500 von Horst Schreiber 26, weitere drei Jahre später 30 Runden. Dieser Rekord sollte zehn Jahre halten. 1985 erreicht Dieter Below mit R427 das bisher beste Ergebnis für einen 20er-Jollenkreuzer: unglaubliche 33 Runden. Seit 1990 halten wieder verstärkt Kielboote auf den Ostberliner Gewässern Einzug. Die können es insbesondere bei viel Wind mit den 20er-Jollenkreuzern aufnehmen. 2006 wird der alte Rekord von Michael Kramer auf seinem T-Boat ROCKING GIRL eingestellt. Dann purzeln die Rundenzahlen: Der Trimaran WILDEPFERDE von Nils Helbig umrundet 39-mal die Tonnen. Das ist Rekord – bis heute.

**INFOS** Die 61. 20-Stunden-Wettfahrt auf dem Müggelsee läuft am 29./30. Mai 2010. Anmeldung: [www.sgam-friedrichshagen.de](http://www.sgam-friedrichshagen.de). Sechzig Seemeilen vom Wannsee: 12./13. Juni, [www.pyc.de](http://www.pyc.de). Steueremannsbesprechung ist am 11. Juni. Bei den Zwanzig Stunden gilt als Sieger, wer in vorgegebener Zeit die meisten Müggelsee-Runden dreht. Ähnlich die Sechzig Seemeilen von Berlin: Wer als First Ship Home berechneter Zeit nach 60 Seemeilen (entspricht über 111 Kilometern) auf Wannsee und Havel die Ziellinie passiert, gewinnt.



Morgenstimmung auf dem Müggelsee: Das härteste Teilstück der 20-stündigen Regatta ist geschafft. Noch sechs Stunden sind es nun nur noch bis ins Ziel, wo Musik, Bier und Gebratenes als süßer Lohn winken.

PLÖTZLICH HEBT EIN KONZERT AUS TAUSEND VOGELSTIMMEN AN. UNMERKLICH VERBLASSEN DIE STERNE. DIE SCHWARZE TINTE DER NACHT WEICHT EINEM ZARTEN SCHIMMERN AUS OST.

Gehört auch dazu: lange 20 Stunden Runden zählen – in einem ehemaligen DDR-Stasihäuschen auf dem Steg der SGaM. Nachts müssen die vorbeiziehenden Segler für die Zähler die Segel-Nummern im Groß mit Taschenlampen anleuchten.



Immer ganz vorn dabei: Segler Michael Kramer aus dem Berliner SC Gothia war im vergangenen Jahr zum zehnten Mal mit dabei. Er gehört zu den wenigen Wassersportlern, die regelmäßig beide Berliner Langstrecken-Klassiker besuchen.





## INTERVIEW **K**urzurwende

Am 22. April 2009 wurde auf Initiative von Rolf Bähr, Abdul-Rahman Adib und Gunter Persiehl in Hamburg der Förderverein Sailing Team Germany mit Sitz in Düsseldorf gegründet. Zu den Aufgaben des eingetragenen Vereins zählt die Förderung des deutschen Segelsportes „vom Nachwuchs bis zu den Olympiamannschaften“ in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Segler-Verband und der Sailing Team Germany GmbH. Gefördert werden sollen nach der Satzung des Vereins Nachwuchssegler D/C- sowie alle D-Kader und die Nationalmannschaft

(A- bis C-Kader). Die Vision: „Wir wollen Deutschland zur erfolgreichsten Segelnation der Welt machen.“ „Der Schlüssel zum Medaillenziel deutscher Athleten heißt Marketing“, sagt STG-Mitinitiator und DSV-Chef Rolf Bähr. Einen ersten Vermarktungserfolg konnte die Initiative nun Anfang des Jahres bekannt geben: einen Vertragsabschluss mit einem Ausrüster für die deutsche Segel-Nationalmannschaft. Wie geht es weiter mit dem deutschen Spitzen-Segelsport? Wir trafen Rolf Bähr in Berlin-Zehlendorf, wo der Segler lebt und arbeitet.

**HERR BÄHR, EINE GROSSE DEUTSCHE SEGELZEITSCHRIFT TITELTE KÜRZLICH „VORN IST, WO DIE ANDEREN SIND“. WIE BEURTEILEN SIE DEN DEUTSCHEN SPITZEN-LEISTUNGSSPORT IM INTERNATIONALEN VERGLEICH?**

Wir stehen mit dem deutschen Leistungssport recht gut da. Das haben zum Beispiel die Starboot-Mannschaften bei der Weltmeisterschaft vor Rio de Janeiro bewiesen. Vor allem aber haben wir gute Nachwuchsmannschaften. Nach Olympischen Spielen ist es immer so, dass ein Generationenwechsel bei den Athleten stattfindet. Für uns war vollkommen klar, dass sich Johannes und Pit Peckolt nach ihrer olympischen Medaille vor Qingdao zunächst einmal wieder ihren beruflichen Karrieren zuwenden würden. Deshalb setzt unser DSV-Konzept auf die Nachwuchsmannschaften in den olympischen Bootsklassen. Spätestens 2011 werden wir wissen, für welche der olympischen Bootsklassen wir dem Deutschen Olympischen Sportbund 2012 dann aussichtsreiche Mannschaften zur Nominierung für die Spiele vorschlagen können.

**BEI OLYMPISCHEN SPIELEN ERRANGEN DEUTSCHE SEGELER ZULETZT 1996 EINE GOLDENE UND IM JAHR 2000 ZWEI SILBERNE MEDAILLEN. DAS IST 14 BEZIEHUNGSWEISE ZEHN JAHRE HER. WO LIEGEN DIE URSACHEN FÜR DIESE ENTWICKLUNG?**

2008 haben die Brüder Peckolt eine Bronzemedaille ersegelt. Wir haben im Segelsport die besondere Situation, dass immer mehr Nationen bei den Spitzenevents mitmischen. In der ISAF gibt es jetzt 138 nationale Verbände und somit wird die Leistungsdichte an der Spitze immer stärker. Hinzu kommt, dass einige Länder sich in ihrer nationalen – zumeist staatlichen – Förderung auf den Segelsport konzentriert haben. Im deutschen För-

derungssystem werden die öffentlichen Mittel sehr viel breiter gestreut. Das bringt es mit sich, dass wir die Konzentration von Mitteln und Ressourcen in solchen Größenordnungen für den Segelsport, wie etwa in England oder Frankreich, nicht haben. Das können wir nur mit Komplementär-Maßnahmen, das heißt mit Mitteln von Partnern und Sponsoren erreichen. Deshalb wurde die Kampagne Sailing Team Germany mit einem Dreisäulenmodell initiiert: dem STG e.V. für die Einwerbung von Spendengeldern, der STG GmbH für die Vermarktung unserer Nationalmannschaft und der Segevents und das alles unter dem Primat des DSV für die sportfachliche Ausrichtung und Synchronisierung zu einem überregionalen Bündnis für den Segelsport.

**WIE KANN DIESE ENTWICKLUNG AUFGEHALTEN/UMGEKEHRT WERDEN? WELCHE ROLLE SPIELT DABEI DIE „NACHWUCHS-LEISTUNGSSPORTKONZEPTION 2006 BIS 2012“?**

Nachwuchsförderung ist extrem wichtig. Wir müssen aber die Drop-out-Rate junger Athletinnen und Athleten deutlich reduzieren. Das bedeutet, dass wir junge Talente, von denen es in Deutschland erfreulicherweise immer mehr gibt, im System halten müssen. Das kann gelingen, wenn wir den jungen Sportlern gemeinsam mit ihrem Umfeld – das heißt Eltern, Schule, Heimatclub, aber auch Mäzenen und Partnern – die Möglichkeit geben, Spitzensport und Schulausbildung unter einen Hut zu bringen. Es kann nicht angehen, dass ein junger Segler, der etwa während des Abiturs für drei Monate nicht segeln kann, raus ist aus der Förderung, nur weil er an einer bestimmten Quali-Regatta nicht teilnehmen kann und deshalb in der Rangliste ein paar Plätze abrutscht. Das alles hat aber auch etwas mit Geld zu tun. Wenn kein Geld dafür da ist, können die jungen Segler oft nicht gehalten werden.

„ES KANN NICHT ANGEHEN, DASS EIN JUNGER SEGELER, DER ETWA WÄHREND DES ABITURS FÜR DREI MONATE NICHT SEGELN KANN, RAUS IST AUS DER FÖRDERUNG, NUR WEIL ER AN EINER BESTIMMTEN QUALI-REGATTA NICHT TEILNEHMEN KANN UND DESHALB IN DER RANGLISTE EIN PAAR PLÄTZE ABRUTSCHT.“



Andererseits zählt neben den finanziellen Mitteln, die zur Verfügung stehen müssen, auch die Bereitstellung von qualifizierten Trainern und Coaches. Die Maßnahme „Sailing Team Germany Academy“ speziell zur Einbindung der Leistungsträger im Jugend- und Jüngstenbereich ist hier ein wegweisendes Beispiel. Viele Faktoren müssen zusammenspielen. Genau darauf zielt unsere Nachwuchs-Leistungssportkonzeption ab.

**WELCHE BEDEUTUNG KOMMT DEM SAILING TEAM GERMANY IN DIESEM ZUSAMMENHANG ZU? WAS IST AUS DER IDEE EINER „DEUTSCHEN SEGEL-NATIONALMANNSCHAFT“ GEWORDEN? WANN IST MIT ERSTEN NOMINIERUNGEN ZU RECHNEN?**

Das Ziel des Projekts Sailing Team Germany ist, Kräfte bundesweit zu bündeln. Bisher war es so, dass einige leistungssportorientierte Vereine ihr eigenes Olympic-Team hatten. Das wollen wir ändern. Wir glauben, dass wir die Spitzen- und Nachwuchsmannschaften in einer regional übergreifenden deutschen Segler-Nationalmannschaft effizienter fördern können. Auch die Vermarktung wird künftig gebündelt. Das Vermarktungsrecht haben wir an eine professionelle Marketinggesellschaft, die Sailing Team Germany GmbH, gegeben, die von erfahrenen Seglern wie Jochen Schümann und Oliver Schwall gemanagt wird. Derzeit werden die Nominierungskriterien für die deutschen Segel-Nationalmannschaften erarbeitet. Sobald diese feststehen, können wir mit der Nominierung beginnen.

**IN EINER ERKLÄRUNG BEGRÜSSEN DIE IM FORUM WASSERSPORT DES DEUTSCHEN OLYMPISCHEN**

**SPORTBUNDES (DOSB) ORGANISIERTEN WASSERSPORT-SPITZENVERBÄNDE DIE ERKLÄRUNG VON BUNDESVERKEHRSMINISTER DR. PETER RAMSAUER, DIE PACTEN FÜR DEN WASSERSPORT ZU BEGRENZEN. WAS RATEN SIE AKTUELL BETROFFENEN SEGELVEREINEN?**

Wir haben direkt nach seinem Amtsantritt Kontakt zu Dr. Ramsauer aufgenommen und freuen uns, dass er sich so klar zum Wassersport bekannt hat. Ein Vergleich: Der deutsche Bobsport hat im Verhältnis zu uns nur wenige Mitglieder. Da wird staatlicherseits aber viel mehr gefördert, da werden teure Bob-Bahnen gebaut, das Material mit öffentlichem Geld entwickelt und gebaut. Segler hingegen müssen ihre eigenen Sportanlagen allein finanzieren und erstellen und dafür noch an den Bund Pachten für die aus Beiträgen finanzierten Steganlagen zahlen, weil die Bundeswasserstraßen dem Bund gehören. Zurzeit laufen die Beratungen über die von Herrn Dr. Ramsauer befürwortete 75-prozentige Reduzierung der Pachten im Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages. Betroffene Segelvereine können sich beim Deutschen Segler-Verband, der die Regierungsgespräche gemeinsam mit dem Deutschen Olympischen Sportbund führt, über das Ergebnis informieren. Wir brauchen gute und normale Standards für alle Sportarten – auch und insbesondere für das Segeln. Wenn wir die Dreiviertelreduktion der Wasserpacht für unsere Vereine Mitte März im Bundestag durchgebracht haben und die STG GmbH einen ersten großen Finanzierungspartner gewonnen hat, ist der DSV auf einem guten Weg in die Zukunft. ●

Interview & © Fotos Matt, Müncheberg

**„DAS ZIEL DES PROJEKTS SAILING TEAM GERMANY IST, KRÄFTE BUNDESWEIT ZU BÜNDELN.“**

**ROLF BÄHR** ist ein begeisterter Segler. Zwischen 1979 und 1987 war der Jurist und langjährige Vorstand der Filmförderungsanstalt mehrfacher Welt-, Vize-Welt- und Europameister in der Tempest-Klasse. Der 1939 in Berlin-Karlshorst geborene Bähr gewann die Tempest-Weltmeisterschaften 1979, 1980, 1982, 1985 und 1987. Zusammen mit Willi Kuhweide qualifizierte er sich zudem in der Soling-Klasse für die Olympischen Spiele 1980 in Moskau, an denen beide jedoch aufgrund des Boykotts nicht teilnahmen. 2005 errang er bei der Tempest-Weltmeisterschaft die Bronzemedaille. Seine seglerische Laufbahn startete Bähr bei der Seglergemeinschaft Friedrichshagen (SGF), heute Cöpenicker Segler-Verein. Seit nunmehr 50 Jahren ist er Mitglied des Vereins Seglerhaus am Wannsee, VSaW. Seit 2005 ist Bähr Präsident des Deutschen Segler-Verbandes. **INFO STG WWW.SAILING-TEAM-GERMANY.DE**





# mi kmaqsland

TRAVEL OSTKANADA

Zuerst kann man sie nur hören. Ein dumpfes Grollen, welches unmerklich anschwillt zu einem donnernden Tosen, zerschneidet die Stille auf dem Fluss Shubenacadie in der ostkanadischen Provinz Nova Scotia.

DORT, WO VOR KURZEM NOCH MÖWEN AUF DEN HELLBRAUNEN SANDDÜNEN ENTLANGSTOLZIERT SIND, TOBT PLÖTZLICH GURGELNDES NASS, BÜSCHE UND KLEINE BAUMSTÄMME MIT SICH REISSEND.

Schöner Tages-Törn: Ausflug auf der EASTERN STAR ab Lunenburg mit Skip Merrill



Ein Weißkopfadler verlässt seinen Horst und kreist über unseren Köpfen. Dann können wir die gut einen Meter hohe, wild sprudelnde Wasserwalze sehen, die sich mit bis zu 20 Kilometer pro Stunde unaufhaltsam auf uns zu bewegt. „Das ist die erste große Flutwelle, die sogenannte Tidal Bore“, erklärt Skipper Jacob, den wir mitsamt seinem motorbetriebenen, roten Schlauchboot gemietet haben. Wir sollten uns jetzt besser gut festhalten, gleich werde es sehr, sehr nass und ungemütlich werden. Die acht Insassen des Dingis gehorchen, den Blick unbeirrt und ein wenig ängstlich auf den sich bedrohlich nähernden Berg aus schlammig-braunem Wasser gerichtet. Die Finger klammern sich unwillkürlich an der Sorgleine fest, die das Boot ringsherum umgibt, ein letzter Check der Rettungswesten, die Füße werden zur Sicherheit auf dem wackeligen Schiffsboden für einen besseren Stand so gut es geht verkeilt, und unwillkürlich verlagern alle ihr Gewicht noch ein klein wenig mehr in die Mitte und rücken – obwohl sich alle bisher völlig fremd waren – dicht zusammen, Teambuilding könnte man das auch nennen. Dann bricht krachend das Inferno über das Boot und seine Insassen herein.

Von der Bay of Fundy aus, wo die weltweit höchsten Gezeiten mit bis zu 19 Meter betragenden Tiden gemessen werden, rollt der Flutstrom zweimal am Tag rasend schnell den etwa 30 Kilometer langen Shubenacadie River hinauf, das Flussbett dabei stark verbreiternd und an manchen Stellen mehrere Meter vertiefend. Dort, wo vor Kurzem noch Möwen auf den hellbraunen Sanddünen entlangstolziert sind, tobt plötzlich gurgelndes Nass, Büsche und kleine Baumstämme mit sich reißend. Wer hier bei Ebbe spazieren geht, sollte den Tidenkalender gut kennen und die Uhrzeit im Auge behalten. „Gegen zwölf Uhr erwarten wir die nächste Tidal Bore“, sagt Heather Smith, die in Urbania an der Bundesstraße 215 zusammen mit Partner Jack Robin-



Lunenburg ist eine Wasserreise wert: Die neue, farbenfrohe Waterfront lädt zu einem Bummel ein, viele kleine Restaurants bieten frischen Fisch.

son einen Rafting-Park betreibt. Die zweite tägliche Welle komme nachts, da sei das Raften auf dem Shubenacadie wegen der Dunkelheit jedoch viel zu gefährlich, sagt die Wassersportlerin. Beim Tidal Bore Rafting (Bore ist indisch und bedeutet Flut) reiten mutige Abenteurer in einem motorisierten Schlauchboot durch die Täler und über die Kämme der Gezeiten-Flutwelle, welche die Fließrichtung des Gewässers für die nächsten Stunden umkehrt, bevor das Wasser, langsam erst und dann immer ungestümer, wieder in Richtung Norden abfließt und eine Mondlandschaft aus Sand hinterlässt. „Die ‚Tidal Bores‘ können bei uns eine Höhe von bis zu zehn Fuß, das sind etwa drei Meter, annehmen“, sagt Heather Smith. Eine Gezeitenwelle sei eine Woge, welche sich, durch die Tide ausgelöst, von der Mündung eines Flusses stromaufwärts bewegt, lernen wir. Man finde sie an den Unterläufen aller Flüsse, die in Meere mit starkem Tidenhub münden. Nur die extremen Formen würden dabei Boren genannt. Sie sind weltweit an nur wenigen Orten zu beobachten. Die mit bis zu neun Metern größte bekannte Gezeitenwelle,

der sogenannte Silberne Drache, tritt jeweils Anfang September in China auf. Dann fließt die Bore in die Bucht von Hangzhou hinein und rollt den Fluss Qiantang mit bis zu 40 Kilometer pro Stunde hinauf.

Als die Woge krachend über unseren Köpfen zusammenschlägt, sind alle das erste Mal komplett durchnässt. Der 28-jährige Skipper Jacob, der seit zwei Jahren Rafting-Touren auf dem Shubenacadie anführt, handelt – der Kraft und damit der Gefahren wegen, welche die großen Wogen in sich bergen – stets umsichtig. Nie verliert er die Art und Höhe der Wellen, die anderen Schlauchboote, den Lauf des Flusses und seine Gäste aus den Augen. Nachdem er die Flutwelle ein paar Hundert Meter auf deren Kamm Richtung Süden abgeritten hat, schwenkt er den Propeller seines mit 60 Pferdestärken gut befeuerten Viertakt-Außenborders in die entgegengesetzte Richtung, reißt den Gasgriff auf und stürzt sich nun ein ums andere Mal mit seinem plötzlich spielzeugklein wirkenden Gummiboot in das wild sprudelnde Getöse von hohen und niedrigeren,



„Capain Jack Sparrow“-Double beim Tall Ships Festival in Halifax



Härtetest nicht nur für die Crew: Auch die Kamera musste beim Rafting ihre Wasserfestigkeit unter Beweis stellen.

## ABENDROT AUS ALLEN BILDERBÜCHERN, UND DUNKELBLAU BRICHT DIE NACHT HEREIN, UNSER DECK ÜBERSÄT MIT LAUTER HEMMUNGSLOSEN ROMANTIKERN.

Wir wissen es jedoch besser. Und zollen dem Wasser, das so schnell und für uns so völlig unerwartet sein Antlitz wechseln kann, Respekt. „Das Schönste daran ist die heiße Dusche danach“, sagt Jakob, unser Skipper, als wir erschöpft, ein wenig frierend und schlammverschmiert nebeneinander zu den Blockhütten des Parks trotten. Eine nasse Linie unserer salzwassertriefenden Klamotten kennzeichnet unsere Spur. Der Weißkopfadler hat sich wieder in seinem Horst niedergelassen. Alles ringsumher scheint auf einmal friedlich. Vogelgezwitscher schallt aus dem nahen Wald, Insekten brummen. Nichts deutet mehr darauf hin, an welchem außergewöhnlichem – und gefährlichem – Ort wir uns bis eben befunden haben, außer vielleicht die grünen Urkunden, die uns nun als echte „Raft-Masters“ ausweisen.

„Oh Kanada! Das rote Ahornblatt fliegt unter der Saling, die Uhr ist umgestellt auf MESZ - 5 h, und wir nähern uns Halifax nicht gerade mit Riesenschritten. Der Tag gestern brachte „Spitzengeschwindigkeiten“ von um die vier Knoten Fahrt und alles Segelwechseln um Klüver, Fock, Spi, G III, ausgebaumter G III, alles Herbeigesehne und -gerede half ungefähr – gar nichts. Nach Mitternacht – immer wenn der Wind nachlässt, kommen Delfine – kamen die großen Brüder, Nordkaper (Northern Right Whale ???). Wir vermuten es zumindest, die gehören in diese Gegend. Der Mond war hinter den Wolken und man hörte den Blas, das Klatschen nach dem Sprung und manchmal sah man auch die Schatten fliegen. ‚Mehr Licht‘ wäre schön gewesen. Nun ist Tag, die Backbordwache weckte mit Spiegelei. Richtig satt

sind wir nun; ‚richtig Saubermachen‘ muss wohl bis Halifax warten. Da wir zu stolz zum Motoren waren, verschiebt sich unsere Ankunftszeit auf Donnerstag. ‚We don't believe in the mechanical solution!‘, so sagten sie es gestern auf der BLUENOSE II. Es grüßt 'ne stolze PETER-Crew von 43 08'769 N, 065 55'760 W, Kurs 80, 8 kn, am 15. Juli 2009 um 08.25 Uhr Bordzeit“, ist zeitgleich im Crew-Blog des PETER VON DANZIG aus dem ASV Kiel zu lesen. Das Ziel des Georg-Nissen-Risses, gebaut bei den Thyssen-Nordseewerken in Emden 1992, ist dasselbe, welches auch wir nach unserem Abenteuer auf dem Shubenacadie nun ansteuern: Halifax. Die Küstenmetropole Nova Scotias ist farbenfroh herausgeputzt; überall herrscht geschäftiges Treiben. Grund: Halifax ist regelmäßig Teil der Tall Ships Atlantic Challenge, einer internationalen Regatta, die 2009 im spanischen Vigo startete und über mehrere Tausend Seemeilen durch den Nordatlantik führte.

Die Ankunft der Regattateilnehmer und der mit Spannung erwarteten Großsegler wird anlässlich des Tall Ships Festivals ausgelassen gefeiert. Neben Halifax läuft der PETER VON DANZIG sechs weitere Häfen in Nova Scotia an: In Lunenburg, Port Hawkesbury, Louisburg, Sydney, Pictou und Pugwash werden für die Crews aufwendige Feste organisiert. Nicht zuletzt an der warmherzigen Gastfreundschaft der Einwohner kann man leicht ablesen, welche große Bedeutung das Festival für Nova Scotia besitzt. Eine „gelassene Freundlichkeit“ habe den gesamten Aufenthalt in Halifax dominiert, sagt Skipper Andreas Schuppe. Dem 70-Jährigen oblag es,



Nicht mehr schussbereit: Kanonen auf dem Fort hoch über Halifax

sich teils überlagernden und so eine erstaunliche Größe annehmenden Wogen, welche der eigentlichen Tidal Bore nachfolgen. Als sich der Großteil der Flut gut eineinhalb Stunden später in das Flussbett des Shubenacadie bei Urbania ergossen hat und nur noch kleinere Wellen auf der Wasseroberfläche tanzen, testen einige der mutigsten Rafter ihre Rettungswesten aus – mit einem kühnen Sprung in die schlammig braunen Fluten. Was soll's, der salzige Sand ist ohnehin schon überall, in den Augen, den Ohren und im Mund – und die Klamotten sind sowieso hinüber.

Nach zwei Stunden ist der Spuk schließlich vorbei. Stille. Wer jetzt hier am Ufer entlangschlendert, könnte meinen, beim Shubenacadie handele es sich um einen ganz normalen, träge seinem Lauf folgenden Fluss.



Von der Halifax Waterfront aus gut zu verfolgen: Die Parade der Windjammer





den PETER sicher von den Bermudas nach Halifax zu steuern. Das war anspruchsvolles Segeln: „Nova Scotias Küste ist auf der Karte voll von ‚Fliegendreck‘“, sagt Schuppe. Gemeint sind die unzähligen, markierten Wracks an der langgezogenen Küste. Kein Problem jedoch für den erfahrenen Navigator: „Wir zogen einen sicheren ‚Respektbogen‘ um die gefährlichen Flachs.“ Nach einem windstillen Nebeltag auf See klarte es bei der Ansteuerung auf Halifax auf, und „wir hatten einen wunderschönen Morgen im Fjord vor der Stadt, als wir einliefen“, erinnert sich der erfahrene Navigator. Wenn der ehemalige Gymnasiallehrer noch einmal auswandern würde, fiel seine Wahl auf Dänemark – oder eben auf Halifax, ist sich Schuppe sicher. In sieben Etappen will die PETER-Crew ihr Seestück meistern: Von Kiel geht es über Vigo, Teneriffa, Bermuda und Charleston nach Halifax und weiter über Belfast zurück nach Kiel. 10.450 Seemeilen werden am 29. August, dem Tag der Rückankunft in Deutschland, im Kielwasser des nur 55 Fuß langen Seekreuzers liegen.

„At the end of a perfect day: Nachdem wir gestern so vor uns hingedümpelt sind, hatten wir heute einen perfekten Tag, viel unter Spi. Jetzt laufen wir unter Groß und ausgebaumter G III in die Nacht hinein, parallel zur Küste Nova Scotias Richtung Halifax. Einer der mitlaufenden Schoner ist achtern backbord von uns genau im beziehungsweise vor dem Sonnenuntergang gelaufen – Abendrot aus allen Bilderbüchern, und dunkelblau bricht die Nacht herein, unser Deck übersät mit lauter hemmungslosen Romantikern. Wir sind bis zu elf Knoten gelaufen heut, haben immer noch acht Knoten auf dem Speedo. Wir hatten mehrere Walsichtungen über Tag. Neben an in der Pantry bäckt der Anlegerkuchen. Das Leben ist gut! Es grüßt 'ne hochzufriedene PETER-Crew von 44 03'751 N, 064 06'651 W, Kurs 090 am 15. Juli 2009 um 21.45 Uhr Bordzeit (MESZ - 5 h)“,

verkündet der 22-jährige Blogschreiber Martin Jung einen halben Tag später. Der junge Segler nahm sich für ein Semester eine Auszeit – und segelte die gesamte Challenge auf dem PETER VON DANZIG mit, der speziell den Anforderungen des ASV entsprechend nach einer schnellen und sicheren Hochsee-Segelyacht konstruiert und gebaut worden ist. Das Schiff hat sich seit seiner Indienstellung 1992 überaus erfolgreich im Hochsee-Segelsport bewährt: Fünfmal überquerte es bereits den Atlantik, segelte nach Grönland und Island und umrundete in einer Hochseeregatta den Globus. Nun also die TSAC, die Tall Ships Atlantic Challenge, eine Premiere für die nur 17 Meter lange, kuttergetakelte Sloop. „Mit dem PETER VON DANZIG ermöglicht der ASV Studentinnen und Studenten das Erlernen des Hochseesegelns. Bis zu zwölf Crewmitglieder können den PETER gemeinsam über die Ozeane segeln“, sagt Ole Mühlfeld. Der 27-jährige Physiker, der zurzeit an der Uni Kiel promoviert, fährt seit 2002 auf dem PETER; 2008 durfte er das erste Mal selbst skippern. In diesem Jahr führte er die stolze ASV-Yacht von Bermuda nach Charleston. Hier lernt er kennen und schätzen, was die Crew auf der gesamten Reise begleiten wird: eine warme Gastfreundschaft und viele – unbezahlte – helfende Hände an Land. Man sei auf der Reise nicht so sehr Wettstreiter, mehr eine große Familie gewesen, erinnert sich der begeisterte Segler. Dennoch: An Deck wird der PETER als sportliche Regattayacht gesegelt. „Das bedeutet, dass es keine Rollsegel gibt, jeder Segelwechsel wird von Hand vorbereitet und im Team durchgeführt“, sagt Mühlfeld. Elektrische Winschen suche man vergeblich, die Schoten und Fallen würden mit Muskelkraft eisern dichtgeholt, genau wie auf professionellen Regattayachten.

„Heute war Crewparade in Halifax, gute Show, und wir haben unseren Teil dazu beigetragen. Gestern haben wir einigermaßen Erstaunen mit unseren Einkäufen erregt;

GURGELND SUCHT SICH  
DAS DUNKLE WASSER  
SEINEN WEG IN DEN  
EIN PAAR METER TIEFER  
LIEGENDEN STILLEN SEE,  
STROMSCHNELLEN BILDEND  
UND DIE VERSTECKTE,  
GEBALLTE KRAFT DES  
FLUSSES NUR AHNEN  
LASSEND.



Das Wasser ist immer in der Nähe: Straße in Halifax.



auf der Besprechung der Liason Officers heute früh wurde unser LO gefragt, was wir mit 18 Einkaufswagen an Nahrungsmitteln wollten (das meiste war Trinkwasser!) und der Kassierer fragte Otto angesichts der Mengen an Sweeties, ob er für einen Kindergarten einkaufe. Naja, die meisten anderen Schiffe lassen anliefern, das ist unauffälliger. Die Transatlantiketappe ist also ausgerüstet, die neue Crew ist komplett, der Rest der alten Crew geht in wenigen Stunden von Bord. Der Tag heute war nebst Crewparade mit Ausflügen und Stadtbesichtigungen angefüllt, ein Teil der Crew war im Kino und irgendwo scheint noch eine Fete zu sein ... Kurzgefasst: Alles hat sich bewegt außer dem Schiff. P.S.: ‚Morgen‘ ist immer erst nach dem Aufstehen. Jetzt ist es 02.08 Uhr Bordzeit (MESZ - 5 h) am 19.07.2009“, verabschiedet sich Martin von der Crew des PETER per Blog schließlich nach vier Tagen aus Halifax, den Seesack voller Eindrücke und guter Erinnerungen.

Doch Kanadas äußerster Osten lockt mit mehr als Großseglern und Seefahrt-Abenteuern: etwa mit einer unberührten, atemberaubenden Natur. Dazu gehören vor allem auch Paddelstrecken jeden Niveaus – in einer unendlich scheinenden Weite. Wohl niemand weiß mit Bestimmtheit zu sagen, wie viele zusammenhängende Wasserflächen es im Dreieck zwischen South Shore, Yarmouth und den Acadian Shores sowie dem Fundy Shore und dem Annapolis Valley in Süd-Neuschottland tatsächlich gibt, nur gut sechs Flugstunden von Frankfurt und eine Mietwagentour von weiteren drei Stunden ab Halifax, der Hauptstadt Nova Scotias, entfernt. „Das alles ist uraltes Indianerland“, sagt Andrea Wegerer. In den maritimen Provinzen Kanadas seien die

Mi'kmaq der dominierende Stamm gewesen, lernen wir. Man vermute, dass sie schon vor dem 16. Jahrhundert von Norden her eingewandert seien, sagt die aus Ulm stammende junge Deutsche. Mi'kmaq, das bedeute so viel wie Verbündete. Zusammen mit ihrem Freund und Verbündeten Tim Atkins hat sich Wegerer mitten in der Wildnis, nur etwa sechs Kilometer vom Kejimikujik-Nationalpark vor 14 Jahren preiswert ein größeres Stück Land gekauft, genau dort, wo der Mersey River in den stillen Harry-See mündet. Davor, etwas im Wald versteckt, fügen sich heute urige Holzhäuser harmonisch in die naturbelassene Wildnis. „Die Indianer haben sich damals mit ihren robusten Canoes die unzähligen Gewässerflächen entlang bis hinunter zur Eastcoast bewegt“, auch auf dem Mersey River seien sie unterwegs gewesen, erklärt Andrea Wegerer, das sei nachgewiesen. Geschickte Kanubauer sollen die Mi'kmaq gewesen sein. Funde haben bewiesen, dass ihr Kanu aus Birkenrinde bestanden hat, acht bis zehn Fuß lang war (2,45 bis 3,05 Meter) und so geräumig gewesen sein muss, dass ein einzelnes Boot einen vollständigen Haushalt von fünf oder sechs Personen mit schwerem Gepäck aufnehmen konnte.

Auch wir begeben uns nun auf die Spuren der Mi'kmaqs genannten Ureinwohner, die hier im äußersten Südosten Kanadas mehrere Jahrhunderte lang gelebt haben und deren Nachfahren heute sorgfältig die Traditionen pflegen. Unberührter Wald, moderate Felsformationen und unzählige miteinander verbundene Wasserflächen umfängen den Bootsbesucher, kaum dass er ablegt und seine Paddel ins klare Wasser sticht. ●

Text & © Fotos Matt. Müncheberg



#### INFO TRAVEL NOVA SCOTIA

Die Mischung macht's: In Kanadas Osten kommen alle Wassersportler auf ihre Kosten, egal ob es sich um Segler, Rafter oder Paddler handelt. Kleine Auswahl: Tidal Bore Rafting auf dem Shubenacadie ab Urbana bei Heather Smith und Jack Robinson im Internet: [WWW.RAFTINGCANADA.CA](http://WWW.RAFTINGCANADA.CA). Mitzubringen zu den zwei- oder vierstündigen Trips sind Badeshorts, ein altes T-Shirt und Turn- oder Badeschuhe. Leichte Regenjacken und Rettungswesten werden vom Veranstalter gestellt. Wer will, übernachtet in einem Blockhaus. Weltweit sind über 60 Orte bekannt, an denen Boren auftreten. In Nordamerika sind das neben dem Shubenacadie der Petitcodiac in der Bay of Fundy sowie der Turnagain-Arm

des Cook Inlet in Alaska. Auch in Europa sind Boren in England, Schottland, Frankreich und Norwegen zu beobachten; schwächere Gezeitenströme gibt es aber auch in der Weser und der Elbe sowie nach nahezu jedem Niedrigwasser auch in der Ems. Infos zur Tall Ship Atlantic Challenge: [WWW.TALLSHIPSRACES.COM/ATLANTICCHALLENGE/](http://WWW.TALLSHIPSRACES.COM/ATLANTICCHALLENGE/). Informationen zu Kanadier- oder Kajaktouren in Maitland Bridge/Caledonia am Fluss Mersey und auf dem Henry-See für Anfänger und Familien bei Andrea Wegerer und Tim Atkins: [WWW.MERSEYRIVERCHALET.COM](http://WWW.MERSEYRIVERCHALET.COM). Der Kejimikujik-Nationalpark für fortgeschrittene Paddler im Netz: [WWW.PC.GC.CA](http://WWW.PC.GC.CA). Flüge nach Halifax: während der Saison direkt in sechs bis sieben Stunden ab Frankfurt. **WEITERE INFO** [WWW.NOVASCOTIA.COM](http://WWW.NOVASCOTIA.COM)

EINER FÜR ALLE,

*für  
jeden*

Beim Team Match Race müssen sich selbst erfahrene Regattasegler umstellen: Gewinner ist nicht der Erste, vielmehr zählt die beste Platzierung der gesamten Gruppe. Das SAILING JOURNAL begleitete das Team PYC aus dem (an der Berliner Königstraße befindlichen) Potsdamer Yacht Club an einem Trainingstag auf dem Wannsee. Ziel: Beim 22. BMW Opti Team Cup eine Woche später so gut wie möglich abzuschneiden. Die Konkurrenz ist hart: 16 Seglergruppen aus zwölf verschiedenen Nationen nehmen teil.





seine liebe Not mit Regeln und Manövern. Umdenken ist bei dieser modernen Variante des Regattierens gefragt: Nicht nur, dass die höchstens 15 Jahre alten Jungsegler (die jüngsten unter ihnen sind gerade mal neun) die Regeln des normalen Match Racing im Schlaf beherrschen müssen: Gewinner der Zweikämpfe Boot gegen Boot ist hier wie beim großen Vorbild, dem gerade vor Valencia beendeten 33. America's Cup, wer den jeweiligen Konkurrenten am wirkungsvollsten am Start behindern, ihn auf der Bahn mit Segeltechnik und Regattataktik bekämpfen und natürlich vor ihm im Ziel sein kann.

Doch beim Team Match Race kommt noch eine weitere Komponente hinzu, die schnell über Sieg oder Niederlage aller in der Gruppe entscheiden kann: „Es gewinnt nicht der beste Einzelsieger, sondern das cleverste Team“, erklärt PYC-Segeltrainer Thomas Läufer, der beim letzten Team Cup Ende Oktober auf dem Wannsee als Schiedsrichter eingesetzt war. Denn im Ziel würden zunächst die Einzelplatzierungen aller Segler einer Gruppe addiert. „Die Mannschaft mit der niedrigsten Punktzahl gewinnt. Sollte es im Ziel zu einem Punktegleichstand kommen, so verliert die Gruppe mit dem ersten Platz – sie hätte den Teamkollegen weiter hinten helfen sollen“, ergänzt Carsten Mügge.

NIRGENDWO SONST TREFFEN REGELMÄSSIG SO VIELE DER BESTEN AUS DEN REIHEN DER INTERNATIONALEN OPTI-SZENE AUF EINANDER WIE AUF DEM BERLINER WANNSEE ...

Der Team Cup für die mit 2,3 Meter Länge kleinste und mit einem Gewicht von nur 35 Kilogramm leichteste Jüngsten-Jolle Opti (Segelfläche drei Quadratmeter) wird bereits seit 23 Jahren ausgetragen und zählt damit zu den ältesten Team Races in Deutschland und – nach Rotterdam – sogar zu den ältesten Veranstaltungen dieser Art in Europa. Zu den bedeutendsten gehört der Cup sowieso. Denn nirgendwo sonst treffen regelmäßig so viele der Besten aus den Reihen der internationalen Opti-Szene aufeinander wie auf dem Berliner Wannsee, um im sportlich-nassen Kampf Team gegen Team in insgesamt 120 Wettfahrten, verteilt auf zwei Bahnen, schließlich einen Landessieger zu küren.

Dabei ist, was sich so leicht liest, Sport auf höchstem Niveau. Manch alter Regattahase hätte – ohne entsprechenden Theoriekursus und intensives Training – wohl

Wir begleiten den Segellehrer bei einem der letzten Trainings auf seinem Schlauchboot. Die Berliner Jüngstensegler Frederick Eichhorst, Jonas Nelle, Julian Patrunky und Benedict Seyer sowie der aus Brandenburg stammende Moritz Paschen treten an, um sich der internationalen Konkurrenz zu stellen. Zusammen bilden sie das Team PYC. Drei weitere deutsche Gruppen gehen an den Start: die jungen Segler aus dem Segler-Club Gothia – neben dem PYC zweiter Veranstalter des Opti Cups und damit wie dieser berechtigt, ein eigenes Team an den Start zu schicken – sowie die BSV-Landeskader-Gruppe (Sieger des 20. Opti-Quartetts auf dem Tegeler See) und die Segler des Team Germany, welche sich beim Finale zur WM/EM-Ausscheidung im Mai als Einzelsegler qualifizieren konnten.

Die Gruppen der ausländischen Segler sind hochkarätig besetzt: Zumeist handelt es sich bei ihnen um Weltmeister oder komplette Nationalteams aus Polen, Italien, Großbritannien, den USA, der Ukraine, Schweden, Slowenien, Norwegen, Dänemark, Holland, der Türkei und Finnland. Doch die fünf Jungs vom PYC ficht das nicht an. Längst haben sie verinnerlicht, was ihnen ihr Trainer Carsten kurz vorher an Land sowie in den harten Trainings der letzten Wochen auf dem Wasser wieder und wieder erklärt hat. Die Kommandos und Ratschläge, welche er seinen Schützlingen beim Probeschlag auf dem Wannensee zurnuft, sind indes für Normalsegler durchaus gewöhnungsbedürftig: „Lass dich zurückfallen“, fordert er etwa Julian bei einer Proberegatta auf, er solle sich die beiden hinter ihm segelnden Gegner vorknöpfen.



regatta team match race



Julian weiß, was er zu tun hat: Sofort setzt er sich direkt vor seine Verfolger, um ihnen mit dem eigenen Segel den Wind wegzunehmen und sie so langsamer zu machen – damit seine Teamkollegen zu ihm aufschließen und die gegnerischen Boote überholen können. „An der Tonne nie Raum rufen!“, fordert der Segellehrer kurz danach Jonas auf, als der sich aus Gewohnheit lautstark an der Leetonne Platz verschaffen will. Grund: „Beim Team Race sollte man seine Gegner nie wissen lassen, welche Manöver man im nächsten Augenblick umsetzen will“, erklärt Mügge später, das könne mitunter entscheidende Vorteile bringen. Die „hohe Schule des Segelns“ sei das, betont Trainer Thomas Läufer, viele seiner Vereins- und sogar seiner Trainerkollegen kämen zu ihm, um sich bei ihm über die Regeln des Team Match Racing zu informieren.

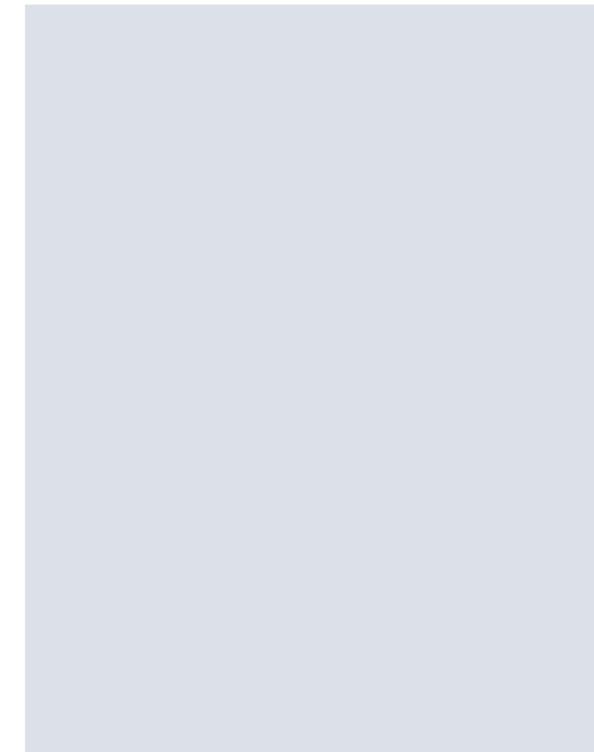


NEBEN DER ANSPANNUNG AUFGRUND DES KOMPAKTEN REGELWERKES STEHT DEN JUNGEN SEGLERN VOR ALLEM DER SPASS AM WASSERSPORT INS GESICHT GESCHRIEBEN.



Frederick, Jonas, Moritz, Julian und Benedict wissen, dass Tricksen, Bluffen und Behindern beim Team Race – anders als bei sogenannten Fleetraces (jeder gegen jeden) – erlaubt sind. Dass trotzdem alles nach strengen Regeln zugeht bei dieser besonderen Art des Gruppen-Zweikampfes und dass diese Regeln vor allem auch strikt befolgt werden, darüber wachen auf dem Wannsee jeweils hochqualifizierte Schiedsrichter, zumeist aus den führenden Segelnationen extra mit angereist. Doch neben dem kompakten Regelwerk steht den jungen Seglern vor allem der Spaß am Wassersport ins Gesicht geschrieben: „Ich mag das Team Race, weil man da andere Segler behindern darf“, sagt der erst zehnjährige Frederick. „Wenn ich vorn bin, versuche ich die Gegner aufzuhalten“, erklärt der talentierte Jungsegler, der erst seit fünf Jahren segelt und bei der letztjährigen Deutschen Meisterschaft als zweitjüngster Teilnehmer einen vorderen Platz einfahren konnte.

So verwundert es kaum, dass das junge Regattatalent mit einem Bootshersteller und einem Bekleidungsanbieter schon jetzt über zwei gewichtige Sponsoren verfügt. „Man kann nicht einfach so segeln, wie man denkt“, bringt Fredericks Teamkollege, der ein Jahr jüngere Moritz,





die Besonderheit beim Team Match Race auf den Punkt. Und: Man müsse schon die Regeln können, betont der junge Segler, „damit man zum Beispiel weiß, ob man kringeln oder protestieren soll“. Beim Trainingstag auf dem nasskalten Berliner Wannsee weiß Moritz jedenfalls, was zu tun ist, und fährt souverän vorn, nicht ohne seine Teamkollegen immer im Auge zu behalten, damit er ihnen zur Not sofort zu Hilfe eilen kann.

Ebenfalls im Auge hat Moritz dabei immer sein Vorbild: Großcousin Matti. Der geborene Hamburger hat bereits geschafft, was Moritz noch erreichen will: den Titel des mehrfachen Deutschen Match-Race-Meisters. Und ganz nebenbei war der bis 2008 auch Mitglied des Team Germany beim America's Cup, dem wohl bekanntesten Match-Race-Circuit der Welt. ●

Text & © Fotos Matti Munchenberg

Bei schwachen Winden am zweiten Regattatag setzte sich dann nicht das PYC-, sondern das Berliner Landeskader-Team des Berliner Segler-Verbandes durch (BSV; Fabian Graf, Max Popken, Muriel Schröder, Jana Köhnle, Paul Nägele). Es gewann souverän die Vorrunde auf seiner Bahn gegen die Mannschaften aus Dänemark, Schweden, den Niederlanden, Polen, Finnland, Slowenien sowie gegen das Team vom Berliner SC Gothia. Das türkische Team musste in der zweiten Gruppe lediglich eine Niederlage einstecken. Gegner der Türken, die beim IODA Team Racing Championship 2009 auf Rang zwei segelten, waren Italien, Norwegen, die Ukraine, die USA, Großbritannien sowie die beiden deutschen Teams (DODV-Team, PYC). Im Finale schlugen

das Team Türkei und das Berliner Landeskader-Team die Zweitbesten der Vorrunde: Dänemark und Italien. Das Duell Landeskader Berlin gegen die Türkei konnten die Türken knapp für sich entscheiden. Das Gesamtergebnis: 1. Türkei, 2. Team Berlin-Landeskader BSV, 3. Italien, 4. Dänemark, 5. DODV-Team (Jan Nürnberger, Gwendal Lamay, Max Marcour, Anton Schröder, Leon Kloten), 6. Schweden, 7. USA, 8. Niederlande, 9. Norwegen, 10. Polen, 11. Team PYC, 12. Slowenien, 13. Finnland, 14. Ukraine, 15. Team SCG, 16. Großbritannien. Der 23. BMW Opti Team Cup auf dem Berliner Wannsee, gemeinsam ausgerichtet von SCG und PYC, läuft am Wochenende 30./31. Oktober 2010. [WEITERE INFO ZUM OPTI TEAM CUP WWW.PYC.DE](http://WWW.PYC.DE)

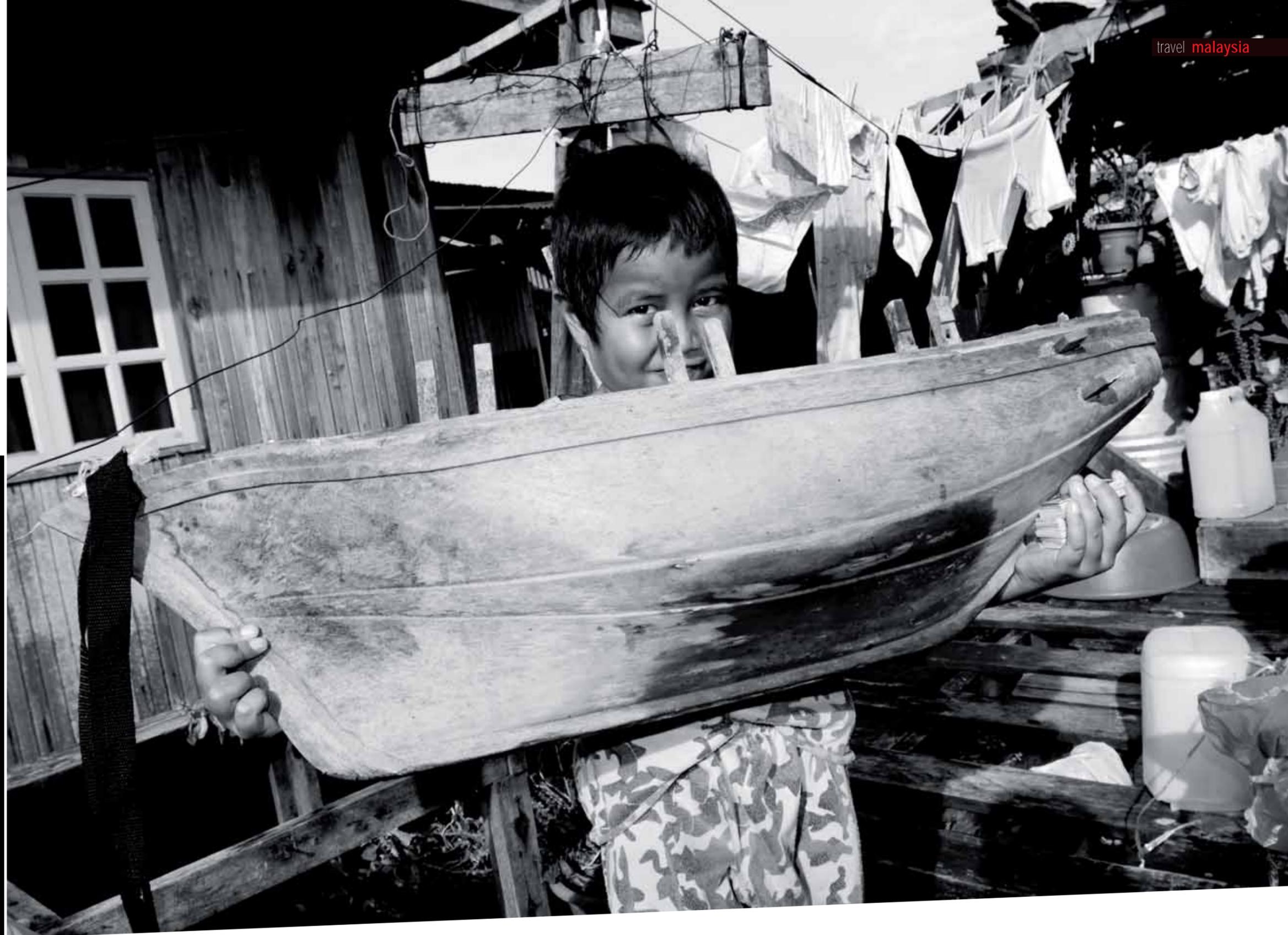


# buli SIM SIM

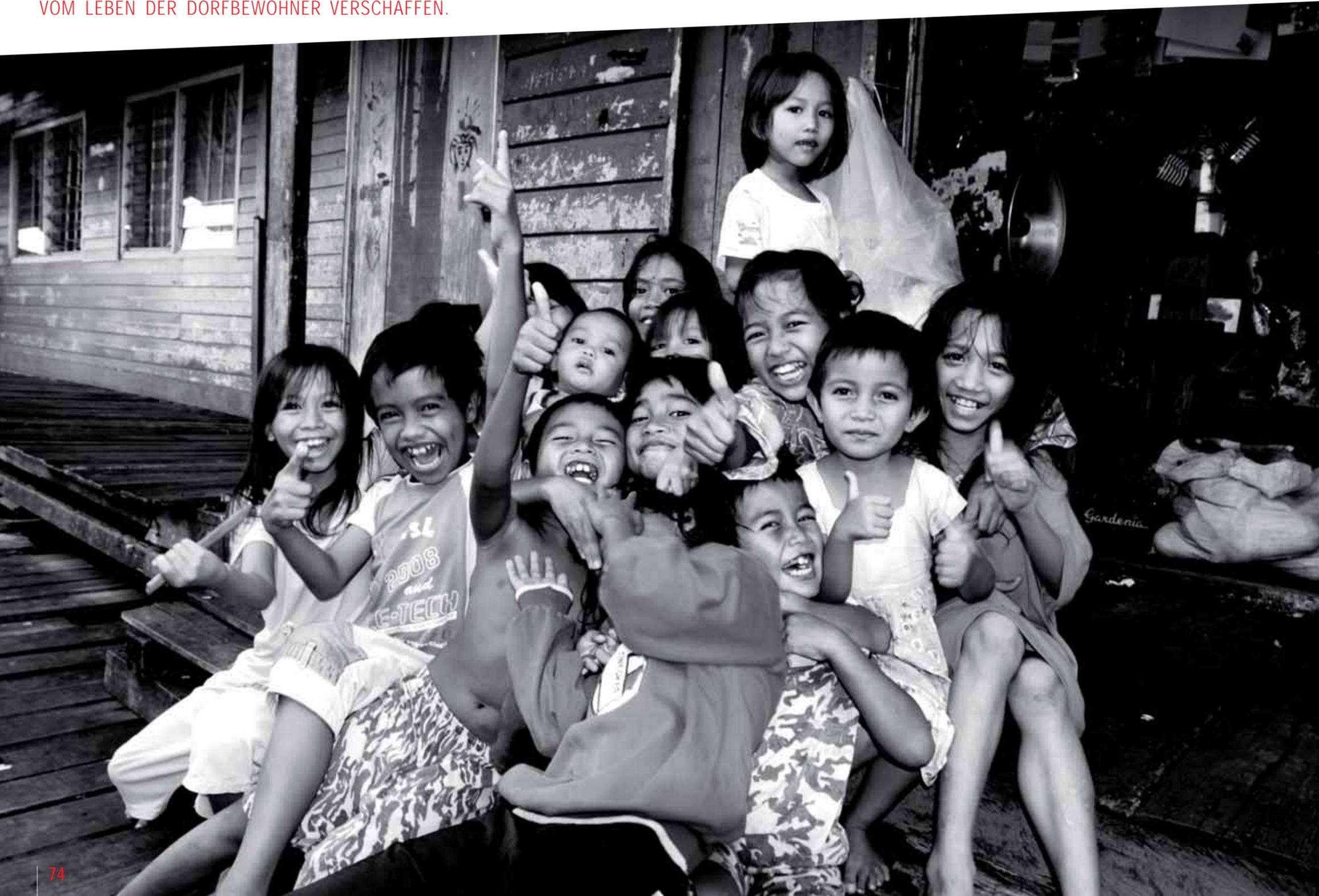
TRAVEL MALAYSIA

IN DEN TEILS WINDSCHIEFEN  
HÜTTEN LEBEN WIE SEIT JAHR-  
HUNDERTEN TRADITIONELL DIE  
FISCHER MIT IHREN FAMILIEN.

Wer mit der Yacht, von der Sulu-See kommend, die Reede vor dem Yachtclub in Sandakan ansteuert, bemerkt an Steuerbord, gleich östlich der auffälligen Moschee, eigentümliche, auf Stelzen gebaute Holzhäuser – das Wasserdorf Kampung Buli Sim Sim. Hier, im alten Teil Sandakans, der einzigen Stadt an der zerklüfteten Ostküste von Sabah, verläuft die Grenze zu den Philippinen in nur 20 Kilometer Entfernung. Die alte Hafenstadt verbindet vieles mit dem Sultanat von Sulu. Dessen Zentrum lag einst auf den gleichnamigen Inseln südlich von Mindanao. Sandakan, dessen Name in der Sprache der Sulu „der geliebte Ort“ bedeutet, zählte einst zu den wichtigsten Handelsposten des Sultans. Davon ist, nicht zuletzt durch ein flächendeckendes Bombardement der Alliierten zum Ende des Krieges, nicht viel übrig geblieben. Nachdem Sandakan in den 60er- und 70er-Jahren zum Zentrum des Holzhandels von Sabah, des nordöstlichsten Teils Malaysias, avancierte, gehört die 130.000-Einwohner-Stadt heute sicher nicht zu den romantischen Hafenstädten dieser Welt. Die Wälder sind abgeholzt, das Wasser an der Küste und in den Häfen ist stark verdeckt, der königliche Yachtclub verwaist. Historische Sehenswürdigkeiten fehlen – mit Ausnahme der St. Michaels Church von 1893 nördlich des Padang – völlig.



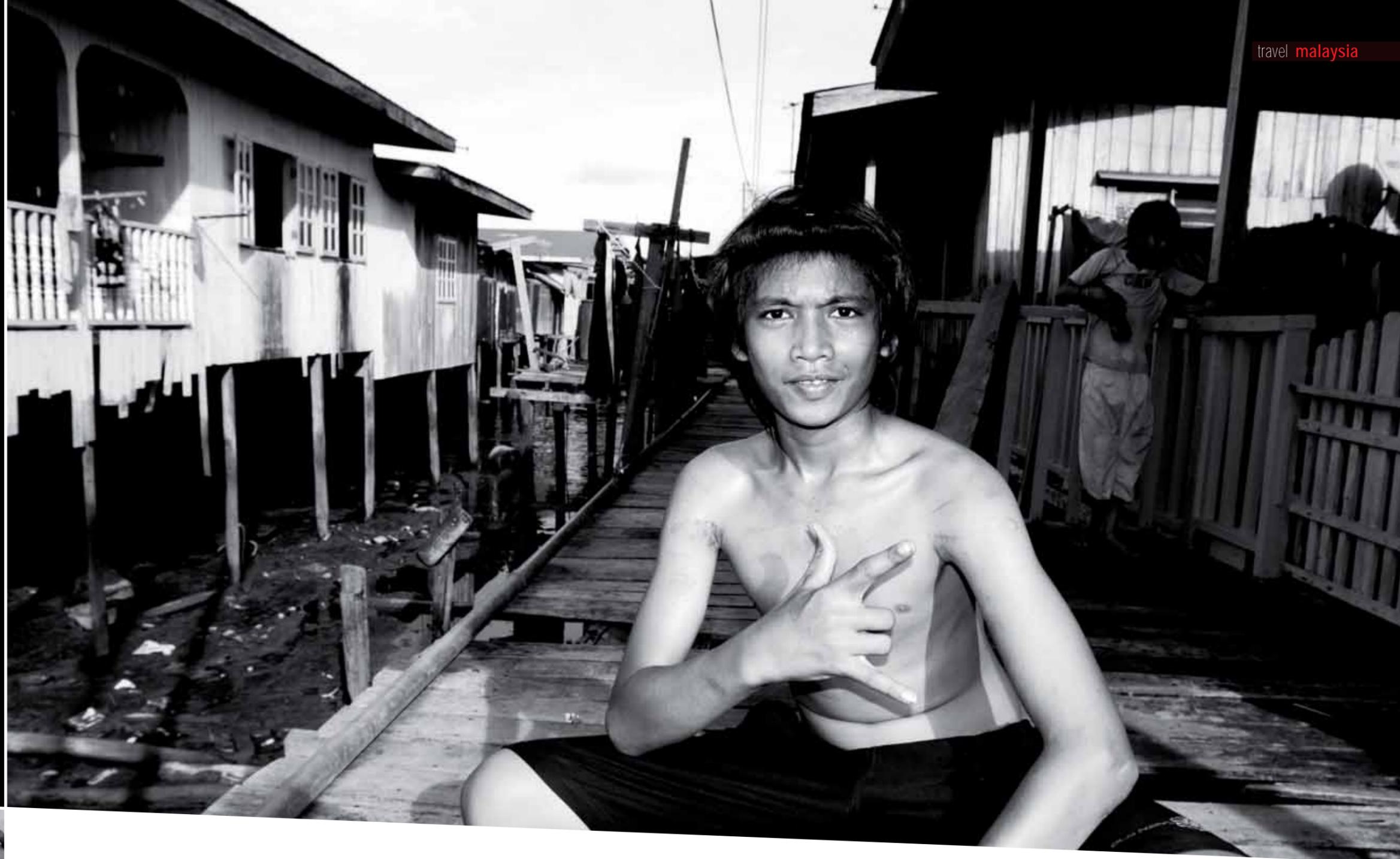
WER AUF DEN JAMBATAN, DEN HÖLZERNEN UND TEILS SCHON LÖCHRIGEN, ALTEN STEGEN DURCH DAS GROSSE DORF SCHLENDERT, KANN SICH EINEN GUTEN EINDRUCK VOM LEBEN DER DORFBEWohner VERSCHAFFEN.



Doch da gibt es noch eine weitere Ausnahme für den Yachtreisenden, der fernab von Reiseführer-Idylle und Hochglanztourismus einen authentischen Eindruck der alten Küstenstadt gewinnen möchte: das östlich des Zentrums befindliche Wasserdorf mit seiner muslimischen Gemeinde. Die Pfahlhütten, nur 15 Minuten Fußweg vom Zentrum entfernt, bilden einen scharfen Kontrast zur massiven, 1988 fertiggestellten Moschee. In den benachbarten, teils windschiefen Hütten leben wie seit Jahrhunderten traditionell die Fischer mit ihren Familien. Je nach Tide gut drei Meter über der schmutzig braunen See, aus der sie – wie ungezählte Generationen vor ihnen auch – die Fische holen, welche sie selbst zubereiten oder auf dem nahen Fischmarkt in Downtown Sandakan an der Jalan Pryer feilbieten. Sogar einige Wasserleitungen führen, seitlich auf den alten, wackeligen Mahagonistegen verlaufend und teilweise stark leckend, neuerdings in die meisten der Hütten. Zurückführende Leitungen für Brauchwasser sucht man allerdings vergebens. Wer auf den jambatan, den hölzernen und teils schon löchrigen, alten Stegen durch das große Dorf schlendert, kann sich einen guten Eindruck vom Leben der Dorfbewohner verschaffen. Denn das findet entweder auf den jambatan selbst oder in den großzügig geschnittenen, offenen Veranden der Hütten und kleinen Häuschen aus teils bunt bemaltem Holz statt.

Wer sich von dem stinkenden Müll, welchen die Ebbe unter den Häusern regelmäßig bergeweise freilegt, nicht von einem Besuch abhalten lässt, stößt auf geschäftiges Treiben. Zumeist Kinder und Jugendliche sind es, die spielen, Hausarbeiten erledigen, musizieren und den Fremden offen neugierig betrachten, um ihm alsbald auf Schritt und Tritt zu folgen – zumal, wenn es sich um einen Fotografen mit einer schweren, modernen Kamera mit einem großen Teleobjektiv handelt, der sich in ihr Refugium verirrt zu haben scheint. Sie leben in ihrer eigenen, sicheren Welt, fernab vom Lärm rußender Lkw, fernab auch von heruntergekommenen, engen Neubauwohnungen, welche das Umland säumen. Dass Traditionen in einer Stadt, die ansonsten arm an historischen Stätten und althergebrachten, gesicherten Lebensformen ist, einen um so höheren Stellenwert besitzen, hat, so scheint es, vor kurzer Zeit auch die Stadtverwaltung von Sandakan erkannt: Von September bis Dezember 2009 wurden mehrere jambatan im Projekt Infrastruktur komplett neu mit frischem Mahagoni eingedeckt. Bereitwillig stehen darauf nun die Kinder und Jugendlichen, sauber und ordentlich gekleidet, Modell für den Fotografen, ungezwungen und zumeist mit einem freundlichen Lachen im Gesicht. Anders als in anderen ärmlichen Landesteilen dieser Welt ist ihnen das Betteln fremd. So entstand die vorliegende Fotostrecke, die für den Yachtreisenden aus dem fernen Europa ein völlig anderes Bild zeichnet als Aufnahmen, die der Besucher sonst von dem geliebten Ort im Nordosten Sabahs, dem Land unter dem Wind, zu sehen bekommt. ©

Text & © Fotos Matt. Müncheberg



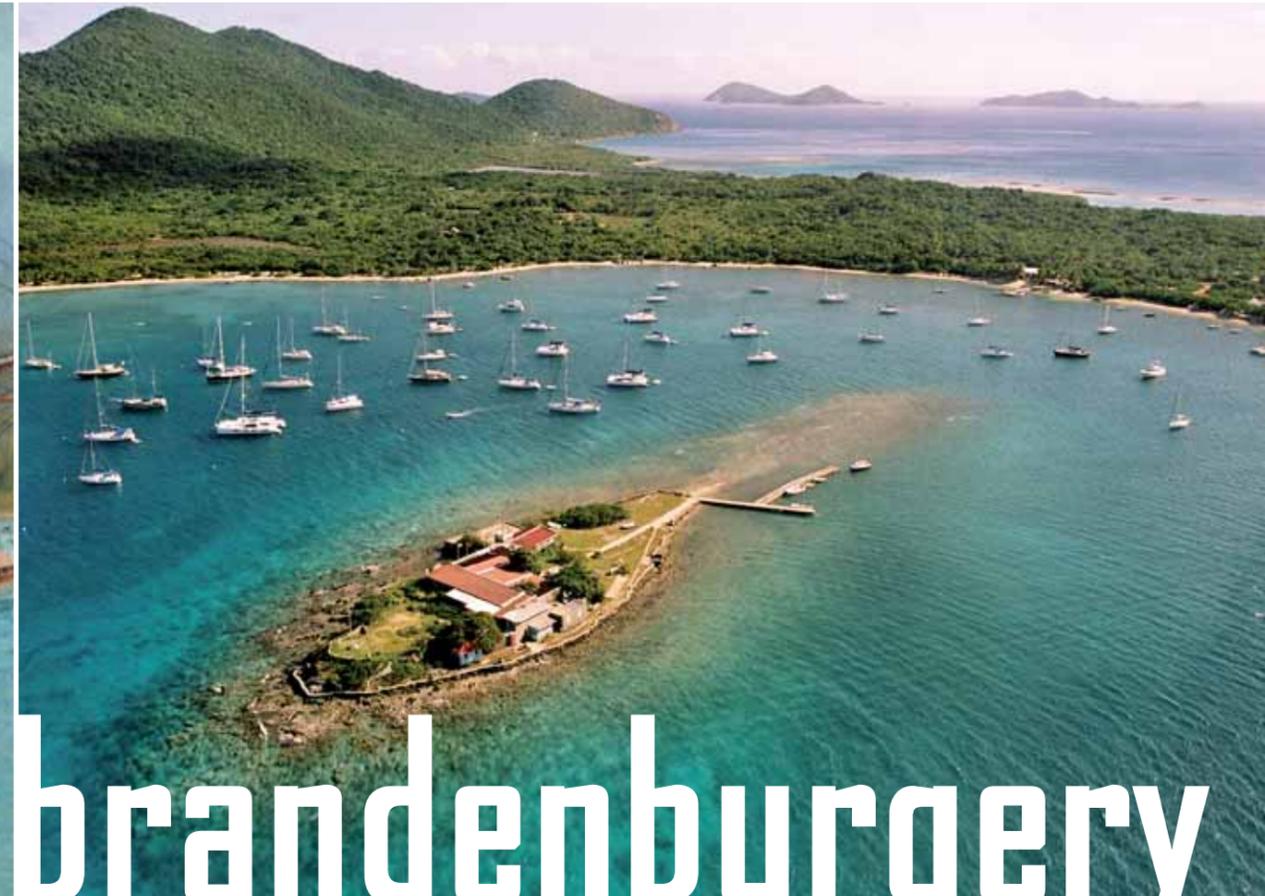
ZUMEIST KINDER UND JUGENDLICHE SIND ES, DIE  
 SPIELEN, HAUSARBEITEN ERLEDIGEN, MUSIZIEREN UND  
 DEN FREMDEN OFFEN NEUGIERIG BETRACHTEN, UM IHM  
 ALSBALD AUF SCHRITT UND TRITT ZU FOLGEN ...



Sabah, das „Land unter dem Wind“ im Nordosten Borneos, verdankt seinen Beinamen der Tatsache, dass es unterhalb des Gürtels tropischer Wirbelstürme liegt. Sandakan, Teil der „Pangäa-Expedition“ des Südafrikaners Mike Horn auf der Malaysia-Etappe im November 2009, verfügt über einen Flughafen, der sich etwa zwölf Kilometer außerhalb befindet. Es gibt täglich mehrere Flüge nach Kota Kinabalu und Tawau. Wer es einfach und preiswert mag, ist im Hotel New Sabah im Zentrum gut aufgehoben. Sabah im Netz: [WWW.SABAHTOURISM.COM](http://WWW.SABAHTOURISM.COM). Im Osten Westmalysias, auf der Pulau Duyong/Terengganu, läuft seit 2005 zwischen November und Februar der Monsoon Cup Malaysia, im Dezember zehnte Station der 2009 World Match Racing Tour, welchen Adam Minoprio/NZL vor Ben Ainslie/GBR, Peter Gilmore/AUS und Sebastian Col/FRA für sich entscheiden konnte. [WWW.MONSOONCUP.COM.MY](http://WWW.MONSOONCUP.COM.MY)

ANDERS ALS IN ANDEREN ÄRMLICHEN LANDESTEILEN  
DIESER WELT IST DEN KINDERN DAS BETTELN FREMD.





# brandenburgery

TRAVEL VIRGIN ISLANDS

Wenn in Deutschland die Boote und Yachten abgeslippt werden und hierzulande mit Verbandssegen angese-  
gelt wird, herrscht zwischen den Virgin Islands am Nordostrand der Karibik bereits Wettfahrt-Hochstimmung.  
Hunderte Seglercrews aus vielen Ländern dieser Welt haben sich dann längst schon traditionell auf den Weg  
gemacht, entweder auf eigenem Kiel auf dem Wasser oder per Flieger zur Charterbasis, um an den jährlich  
laufenden Frühjahrsregatten im Rahmen der Virgin Islands Race Week auf den Leeward Islands teilzunehmen.



Zu den Wettfahrten, die in der internationalen Seglerszene wegen ihrer sportlichen Ausrichtung, der professionellen Organisation sowie des hohen Party-Faktors einen guten Ruf haben, zählen neben der British Virgin Islands (BVI) Spring Regatta mit dem BVI Sailing Festival auch die International Rolex Regatta St. Thomas, die Ende März dieses Jahres bereits zum 37. Mal ausgetragen wird. Alle drei Veranstaltungen, beide Wettfahrten sowie das Festival mit einer zu absolvierenden Langstrecke, bilden zusammen die Race Week. Die Termine sind so gelegt, dass eine Crew mit ihrer Yacht mühelos – und grenzüberschreitend, denn die Inseln gehören nach wie vor zu zwei verschiedenen Staaten – an zehn Tagen beide Events mitnehmen kann. Die Reviere lohnen es wegen stetiger, frischer Winde und angenehmer Temperaturen allenthalben, das hat sich in der Szene längst herumgesprochen. Nur so ist schließlich zu erklären, dass es unter den aktiven Seglern von Wiederholungstätern nur so wimmelt, auch mehrere deutsche Crews sind traditionell darunter.

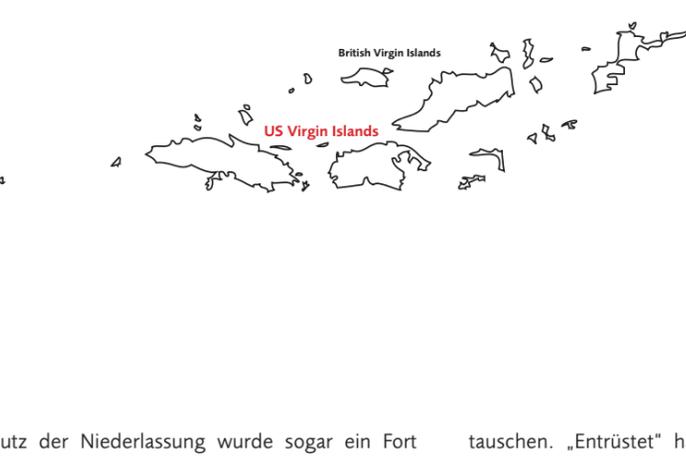
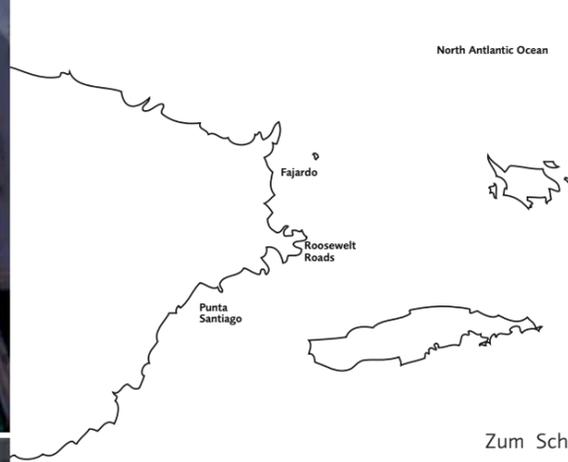
Doch nur wenige der wassersportaffinen Besucher der Regatten zwischen den Virgin Islands gleich östlich Puerto Ricos wissen um die Historie der Inselgruppe, die geografisch im Norden Venezuelas, an der Nordseite der Karibischen See, zu verorten ist. Dabei ist die an Größenwahn, Menschenverachtung, Brutalität – aber wohl auch an Kuriosität – kaum zu übertrumpfen. Denn wer hätte gedacht, dass es, nur zwei Jahre nach der

ersten deutschen Ansiedlung in Germantown, im Jahre 1685 zur Gründung eines brandenburgisch-preußischen Handelsstützpunktes ausgerechnet auf der Antilleninsel St. Thomas gekommen war, über 7.500 Kilometer Luftlinie von der Spree entfernt? Klar ist heute, dass das vorrangige Interesse derartiger Handelsgesellschaften nicht etwa geo- oder bevölkerungspolitischer, sondern ausschließlich wirtschaftlicher Natur war. Auch das Interesse Brandenburgs unter Friedrich Wilhelm, dem Großen Kurfürsten, machte da keine Ausnahme: Die Aktivitäten waren darauf gerichtet, durch überseeische Stützpunkte eine bessere Teilhabe am damaligen Welthandel zu erlangen. Zu diesem Zweck schloss der kurbrandenburgische Marine-Generaldirektor Benjamin Raule am 24. November 1685 mit Vertretern der Dänisch-Westindisch-Guinesischen Compagnie einen Vertrag über die Vermietung eines Teils der seit 1666 zu Dänemark gehörenden Antilleninsel St. Thomas an Brandenburg.

Die Souveränität der Insel St. Thomas blieb zwar beim dänischen König, Brandenburg wurde aber Grund und Boden zur Nutzung überlassen. Außerdem wurde ein auf 30 Jahre befristeter Freihandel, vor allem für Sklaven, vereinbart. Das brandenburgische Pachtgebiet, Brandenburgery genannt, lag in unmittelbarer Nachbarschaft zum dänischen Hauptort Charlotte Amalie, benannt nach der Nichte des Großen Kurfürsten und Gemahlin des Dänenkönigs Christian V. Es bestand aus einer Siedlung für Europäer mit Wohn- und Verwaltungsgebäuden sowie Lagerhallen und der Residenz des Generaldirektors.



NUR WENIGE DER WASSERSPORTAFFINEN BESUCHER DER REGATTEN ZWISCHEN DEN VIRGIN ISLANDS GLEICH ÖSTLICH PUERTO RICOS WISSEN UM DIE HISTORIE DER INSELGRUPPE.



Zum Schutz der Niederlassung wurde sogar ein Fort errichtet. Die Siedlungen einschließlich des dänischen Hauptorts erstreckten sich über einen kilometerlangen Küstenstreifen. Immerhin lebten im Jahr 1688 auf St. Thomas 300 Brandenburger! Die weitere Entwicklung war von einem Auf und Ab der brandenburgisch-dänischen Beziehungen geprägt. Es gab dänische Eingriffe in brandenburgischen Besitz. Obwohl der Handel weiter florierte, verlor die preußische Krone nach erfolglosen Versuchen, auf anderen Westindischen Inseln Fuß zu fassen, mehr und mehr ihr Interesse an überseeischen Besitzungen. Der brandenburgische Teil von St. Thomas wurde schließlich 1693 ohne Widerstand – und entschädigungslos – von Dänemark beschlagnahmt. 1727 ließen die Dänen erstmals brandenburgisches Inventar und 1738 auch die letzten preußischen Besitzungen versteigern.

tauschen. „Entrüftet“ habe Wilhelm II. es abgelehnt, deutsches Gebiet abzutreten. Aus Sorge um die dänische Neutralität im Ersten Weltkrieg und die Errichtung neuer deutscher Militärstützpunkte kauften die USA 1917 den Dänen mehrere Inseln, darunter auch St. Thomas, ab, die seitdem die U.S. Virgin Islands („Jungferninseln“) bilden. Nur einen Halbtagestörn in nordöstlicher Richtung liegen die BVI („British Virgin Islands“) mit den Hauptinseln Jost van Dyke, Tortola, Norman-, Peter-, Salt-, Cooper- und Ginger Island sowie Virgin Gorda und dem vorgelagerten Korallen-Eiland Anegada.

Der letzte brandenburgische Generaldirektor J. Bordeaux ist 1735 ohne Nachfolger auf der Insel verstorben. Nach ihm sind auf St. Thomas heute noch einige Straßen und ein Berg, der Bordeaux-Hill, benannt. Nach der Niederlage im Deutsch-Dänischen Krieg von 1864 boten die Dänen den verbündeten Preußen und Österreichern schließlich Dänisch-Westindien an, um Teile Schleswigs behalten zu können. Die noch alliierten deutschen Großmächte besaßen indes kein Interesse. 1896 machte Dänemark erneut den Vorschlag, einen Teil Nordschleswigs gegen die dänischen Jungferninseln, zu denen St. Thomas damals gehörte, zu

Dazwischen ziehen heute traditionell und wie selbstverständlich zum Beginn jeder karibischen Segelsaison Hunderte von farbenfrohen Spinnakern aus vielen Ländern friedlich ihre Bahnen – rund um eine geschichtsträchtige Inselgruppe, an deren dunkle Historie heute lediglich einige architektonische Überbleibsel, ein paar Straßennamen und die Bezeichnung eines Berges auf der Insel St. John erinnern. ●

Text & © Fotos Matt, Müncheberg  
Historische Darstellung: Gemälde „Kreuzer auf Ponape“, 1902, nach Carl Saltzmann.

Virgin Islands Race Week im Netz: [WWW.CARIBBEANRACING.COM](http://WWW.CARIBBEANRACING.COM).  
Die BVI Spring Regatta & Sailing Festival laufen vom 29.3. bis 4.4.2010, Anmeldung: [WWW.BVISPRINGREGATTA.ORG](http://WWW.BVISPRINGREGATTA.ORG). Weitere Infos unter [WWW.BRITISHVIRGINISLANDS.DE](http://WWW.BRITISHVIRGINISLANDS.DE). Die Wettfahrten zur 37. International Rolex Regatta St. Thomas (26. bis 28.3.2010) im Netz: [WWW.ROLEXCUPREGATTA.COM](http://WWW.ROLEXCUPREGATTA.COM)

DAS BRANDENBURGISCHE PACTHGEBIET, BRANDENBURGERY GENANNT, LAG IN UNMITTELBARER NACHBARSCHAFT ZUM DÄNISCHEN HAUPTORT CHARLOTTE AMALIE, BENANNT NACH DER NICHE DES GROSSEN KURFÜRSTEN UND GEMAHLIN DES DÄNENKÖNIGS CHRISTIAN V.



## KOMM, WIR SEGELN UM DIE WELT



Beate Kammler-Zimmermann heute, zusammen mit ihrem Mann, Uwe-Jens Zimmermann, vor Schloss Rheinsberg © Foto Müncheberg

**3** 5 Jahre nach der Rückkehr von ihrer Weltumsegelung veröffentlicht Beate Kammler ihren Bestseller in neuer Gestaltung mit umfangreicheren Bildteilen, Routenkarten, aktuellem Prolog und biografischem Epilog noch einmal als Autorenedition bei BoD. Immer wieder beschäftigt diese kritische Beschreibung einer vierjährigen Weltumsegelung zu zweit die Segelwelt, in der sie als „James Bond Girl“ des Segelsports galt. Als erste deutsche Weltumseglerin schrieb sie ein Buch über diese Erfahrung und spricht darin offen von den psychologischen Schwierigkeiten der Anpassung einer Frau an endlose Tage auf See und darüber, sich in einer technischen, salzverkrusteten Männerwelt zurechtzufinden. Sie spart weder die bordspezifischen Probleme aus noch die Aggressionen, die so sicher kommen wie Sturm und Flaute. Angefangen hat dieses Abenteuer mit dem Anruf eines gewissen Peter Kammler, der fragte: „Hast du Lust, mit mir um die Welt zu segeln?“ Beate sagte Ja und segelte mit ihm, nachdem sie geheiratet hatten, in vier Jahren um die Welt. 32.000 Seemeilen vor dem Wind, immer der Sonne nach. Dennoch fand dieses ungewöhnliche Leben zu zweit auf der Zwölf-Meter-Segelyacht MAUNA KEA nach diesen vier Jahren sein Ende. Das Buch ist heute aktueller denn je. Zeitgeist: Selbsterfahrungsberichte und „Starke Frauen“ prägen heute den Literaturtrend. Dennoch ist „Komm, wir segeln um die Welt“ ein ganz besonderes Buch, ein menschliches Buch, vom Leben unter weißen Segeln und schwarzen Wolken, unter Masten und Palmen, Menschen und Tieren. Es ist ein ungeschminkter und dennoch charmanter, ein effektiv geschriebener und dennoch nicht affektierter Erfahrungsbericht. Eine Liebeserklärung an die See, mal zärtlich und mal zornig. **INFO** [WWW.BOD.DE](http://WWW.BOD.DE), [WWW.BEATEKAMMLER.DE](http://WWW.BEATEKAMMLER.DE)



## AM SCHWERSTEN IST DAS LOSFAHREN

**M**an müsste einmal – mit einem kleinen Segelboot alle Anrainerstaaten der Ostsee absegeln. Eine komplette Segelsaison lang. Sagen viele. Wenn da nur nicht die Angst wäre. Die Angst vor finanziellen Einbußen, vor dem Verlust des Jobs, vor eventuell abhandekommandenden Kontakten zu Freunden, der Familie, und Angst vor den sonstigen Unwägbarkeiten einer Langzeit-Törns unter Segeln. Für die meisten Segler ist diese Angst zu groß, um loszufahren. Für sie wird der große Schlag ein Leben lang nicht mehr als ein Traum bleiben. Dabei muss es nicht immer gleich eine Weltumsegelung sein oder der „Long Leg“ über den Großen Teich. Einer, der einfach losgesegelt ist und sich damit seinen persönlichen Traum von grenzenloser Freiheit verwirklicht hat, ist der Berliner Hans Bastian Hauck. Sein Einhand-Segeltörn führte den freiberuflich als Projektmanager und Berater für Außen- und Sicherheitspolitik tätigen Hauck über Polen in das Baltikum bis nach Russland; zurück ging es über Finnland, Schweden und Dänemark nach Schleswig. Dort lief die TADORNA, ein nur 7,64 Meter über alles langes Holz-Folkeboot, nach fünf Monaten wohlbehalten wieder ein. 3.000 Seemeilen, 17 größere Städte in Polen, Russland, dem Baltikum, Finnland, Schweden und Dänemark sowie unzählige weitere Stopps unter Anker oder in mehr oder weniger passablen Ostseehäfen liegen da im Kielwasser des schlanken, mit Ausrüstung drei Tonnen wiegenden geklinkerten Langkielers mit dem Kielwasser des schlanken, mit Ausrüstung drei Tonnen wiegenden geklinkerten Langkielers mit dem Baujahr 1959. „Das Schwierigste an dem Törn war das Losfahren“, erinnert sich der 1977 in Siegen geborene Hauck, der von sich selbst sagt, dass er eher segeln als laufen gelernt habe. „Wenn man die Chance hat, loszufahren, dann sollte man das tun. Ohne Wenn und Aber“, rät Hauck, der empfiehlt, für die Ausrüstung der Yacht etwa einen Monat einzuplanen. Am wichtigsten sei aus seiner Sicht, ins Großsegel mindestens zwei Reffs einzuarbeiten. Sein Motto: Losfahren! Aufbrechen! Und die Segel setzen. Denn: Wer wisse schon, ob und wann diese Gelegenheit sich noch einmal bieten wird. **INFO** [WWW.TADORNA.DE](http://WWW.TADORNA.DE), [WWW.DELIUS-KLASING.DE](http://WWW.DELIUS-KLASING.DE)



Zurzeit ist Bastian Hauck dabei, die WALROSS IV des ASV Berlin – rund Kap Horn – nach Deutschland zu überführen © Foto H.B.Hauck, privat

## DAS EINZIG STABILE IST DIE BEWEGUNG

**N**ico Krauss, geboren 1967 in Hamburg, macht sein Abitur an einer Waldorfschule. Nach einer Ausbildung in der Werbebranche studiert er Geisteswissenschaften. Die Tücken der Fotografie erlernt Krauss autodidaktisch. Seit 1998 arbeitet er freischaffend in dieser Branche. Er führt ein Studio und eine Galerie in seiner Heimatstadt Hamburg. Sein neuer Bildband ist eine visuelle Liebeserklärung an die klassischen Yachten – Denkmäler der goldenen Ära des Bootbaus und Ikonen zur See. Die Hommage zeigt einen Querschnitt der Arbeiten von Nico Krauss. Der Hamburger Fotograf zählt die klassischen Yachten schon lange zu seinen Lieblingsmotiven und setzt sie in seinen Bildern inmitten von Wasser und dem richtigen Licht in Szene. Die klassischen Yachten verkörpern für ihn ein maritimes Kulturerbe, das es zu erhalten gilt. Die internationale Bootszene erlebt in dieser Hinsicht einen anhaltenden Boom: Es wird restauriert, saniert, gepflegt und geschützt wie nie zuvor. Das Ergebnis ist eine Fülle von Nautiquitäten, die nicht länger nur in Museen auf dem Trockenen liegen, sondern weiterleben – in ihrem Element. Den Blick des Betrachters schärfen, die Wahrnehmung fokussieren auf das Besondere: Das sind die Stärken dieses prächtigen Bildbandes, der durch Detailaufnahmen besticht und durch Szenen aus dem Bootsbau abgerundet wird. **INFO** [WWW.DELIUS-KLASING.DE](http://WWW.DELIUS-KLASING.DE)







# segeln!

ART MARITIM

„... dies sind einige Bilder der Schweizer Ausstellung. Ich habe aber auch einige sehr ruhige Bilder zum Träumen gemalt, die mir so wohl niemand zutrauen würde ...“

„... weißt du, ich habe mit meinen Bildern, durch das viele Reisen durch die Welt, das Zusammen treffen mit vielen begeisterten Menschen, vor allem auch motivierten Seglern, wahnsinnig Fahrt aufgenommen, neue Wege in der Malerei gesucht, um die Dynamik des Segelns auszudrücken ...“

„... und jetzt war mir nach dem Gegenteil, nach Ruhe und Entschleunigung, zumute ...“

„... Bilder üben ja auch immer eine Wirkung auf den Malenden aus und ich war ganz hibbelig geworden, und nun versuche ich den Weg für einen Moment in die Entschleunigung zu finden, denn auch Ruhe gehört ja zum Segeln, wenn wir sie auch nicht immer mögen – und doch auch manchmal brauchen ...“

Die das sagt, ist die Malerin Frauke Klatt. Mit „Segeln!“ zeigt die 1957 in Lübeck Geborene ab 14. März (bis 2. Mai) 2010 im Ostholstein-Museum Eutin eine aktuelle Auswahl ihrer Bilder. Klatt gehört seit den späten 90er-Jahren zu den festen Größen der maritimen Kunst in Schleswig-Holstein. Auch international finden ihre Segelbilder große Anerkennung. So stellt sie nicht nur regelmäßig in England, Spanien und den Niederlanden aus, sondern ist seit ein paar Jahren auch auf Ausstellungen in den Vereinigten Arabischen Emiraten vertreten. Außerdem ist die Travemünderin als einziger deutscher Künstler als Core Artist der Maritime Gallery of Mystic Seaport („The Museum of America and the Sea“) in Nordamerika beteiligt. Frauke Klatts Segelbilder in Acryl und Aquarell bestechen durch ihre Dynamik. Sie zeigen auf Leinwand und Segeltuch Boote beim Regattastart, bei Segelmanövern und in voller Fahrt und erwecken bei dem Betrachter nicht selten den Eindruck, als ob sie im nächsten Moment aus dem Bild herausführen. Frauke Klatt hat in der Umsetzung dynamischer Szenen ein sicheres Auge für das Wesentliche. Dabei werden die Boote in der Darstellung vereinfacht, behalten aber je nach Bootstyp ihre charakteristischen Merkmale. In reizvollem Kontrast zu ihren energiegeladenen Arbeiten stehen ihre neuesten Segelbilder, die sich durch eine kontemplative Ruhe auszeichnen. 1997 entwarf Frauke Klatt erstmals das Veranstaltungsplakat der Travemünder Woche, für das sie seit 2000 jährlich die Bildvorlagen gestaltet. Sowohl die Plakate der vergangenen Jahre als auch einzelne Originalvorlagen runden zusammen mit einer Auswahl früherer Arbeiten die Ausstellung im Erdgeschoss des Ostholstein-Museums ab. Zur Ausstellung erscheint ein Katalog. Ostholstein-Museum Eutin, Schlossplatz 1, Tel. 04521 788520, Internet: [www.oh-museum.de](http://www.oh-museum.de). 



„... BIN GESPANNT AUF DIE REAKTION DERER, DIE MICH KENNEN.  
ICH WERDE ABER SELBSTVERSTÄNDLICH WEITER DYNAMISCHE BILDER MALEN ...“



#### BISHERIGE AUSSTELLUNGEN (AUSWAHL):

1996/97: Regattastation im Travemünder Hafen, 1998/99: Kunstmeile, Passat, Casino Travemünde; 2000: Club Nautico Denia/Spanien; 2001: Greenwich CT/USA; 2002: AAF New York, Verkehrsmuseum Dresden, Scheepskamer van Heeg/Niederlande, Rotunde Timmendorfer Strand, 2003: Monaco Yacht Show; Scheepskamer van Heeg, Marinegaleriet Ebeltoft/Dänemark, 2004: Raiffeisenbank Travemünde, 2005: Bishopgate London, Industrie- und Handelskammer Kiel, Summer Exhibiton, Mystic Seaport/USA, 2005: Scheepskamer van Heeg, 26th International Marine Art Mystic Seaport/USA, Winterexhibition Mystic Seaport/USA; Core-Artist at the Maritime Gallery at Mystic Seaport, 2006: London Boat Show, Deutsche Bank Lübeck, Schiffergesellschaft zu Lübeck, 475 Jahre Katharineum zu Lübeck, Campbells Gallery/London, Galerie am Hafen/Flensburg, 2007: Earls Court Boat Show/London, Dubai Offshore Sailing Club, Abu Dhabi Hilton, Galerie am Hafen/Flensburg, Scheepskamer van Heeg, 2008: Alte Vogtei Travemünde, Emirates Boat Show International/Abu Dhabi, Dubai International Boat Show, Random House/Bertelsmann Verlag, Scheepskamer van Heeg, Port D'Andratx/Mallorca, Winterexhibition Mystic Seaport, 2009: Dubai International Boat Show; 30th Annual International Marine Art Exhibition Mystic Seaport, 2010: Galeria Boot/Düsseldorf, "Faszination Meer", Reppisch-Hallen Dietikon-Zürich/Schweiz, Kendall's Fine Art/Cowes Isle of Wight England.

## special abonnements



**Schüler- und Studentenabo:** Einfach gültige Immatrikulationsbescheinigung mailen, faxen oder mitsenden.

**Businessabo:** Schenken Sie Ihren Kunden alle zwei Monate das Sailing Journal. Diesen besonderen Service werden Ihre Kunden zu schätzen wissen und so an Sie erinnert werden.

**Vereinsabo:** Schenken Sie sich, allen bestehenden und zukünftigen Vereinsmitgliedern alle zwei Monate das Sailing Journal.

Alle Special-Abonnements kosten nur 24,- Euro je Abo. Sprechen Sie uns an oder schreiben Sie uns eine E-Mail (info@sailing-journal.de). Wir helfen Ihnen gern, ein attraktives Abo-Paket zu schnüren.

## abonnenten rabatte

**NUR FÜR ABONNENTEN:** Alle Abonnenten des Sailing Journals können unter Angabe Ihrer Abo-Nummer bei folgenden Anbietern bares Geld sparen:

**Frauke Klatt** (5% auf den Kaufpreis) – [www.frauke-klatt.de](http://www.frauke-klatt.de)

**Franco Costa** (5% auf den Kaufpreis) – [www.franco-costa.de](http://www.franco-costa.de)

**Heinrich Hecht** (5% auf den Kaufpreis) – [www.hechtphoto.de](http://www.hechtphoto.de)

**Henri Lloyd Online Shop** (10% auf den Kaufpreis) – [www.world-sailing.com](http://www.world-sailing.com)

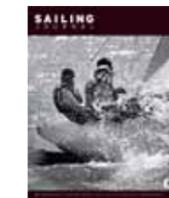


## abo newcomer

UNTER DEN ERSTEN ZEHN ABO-BESTELLERN  
**VERLOSEN WIR ZWEI EXEMPLARE DES OPULENTEN FOTO-BILDBANDES „FASZINATION KLASSISCHE YACHTEN“ VON SEGEL-FOTOGRAF NICO KRAUSS, NEU ERSCHIENEN BEI DELIUS KLASING.**

## abonnement verschenken

Um ein „Sailing Journal“-Abonnement zu verschenken, benutzen Sie bitte die abgedruckte Postkarte oder schließen Sie ein Abonnement online auf unserer Seite ab: [www.sailing-journal.de](http://www.sailing-journal.de).



Ja, ich möchte das „Sailing Journal“ verschenken. Der Beschenkte bekommt das „Sailing Journal“ alle 2 Monate zugeschickt. Den Betrag von 32,- Euro zahle ich per Rechnung. Das Geschenkabonnement umfasst 6 Ausgaben. (Preis europ. Ausland: 48,- Euro)

NAME, VORNAME \_\_\_\_\_

ADRESSE \_\_\_\_\_ PLZ, ORT \_\_\_\_\_

E-MAIL \_\_\_\_\_

**X** \_\_\_\_\_

DATUM, UNTERSCHRIFT \_\_\_\_\_

NAME, VORNAME (DES BESCHENKTEN) \_\_\_\_\_

ADRESSE (DES BESCHENKTEN) \_\_\_\_\_ PLZ, ORT \_\_\_\_\_

Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb von 14 Tagen widerrufen kann. Zur Wahrung dieser Frist genügt das Datum des Poststempels.

**X** \_\_\_\_\_

DATUM, 2. UNTERSCHRIFT \_\_\_\_\_

Terra Oceanis Verlag  
 Barkauer Str. 121  
 D-24145 Kiel

Bitte freimachen

[WWW.SAILING-JOURNAL.DE](http://WWW.SAILING-JOURNAL.DE)

Um das Sailing Journal zu abonnieren, benutzen Sie bitte die abgedruckte Postkarte oder schließen Sie ein Abonnement online auf unserer Seite ab: [www.sailing-journal.de](http://www.sailing-journal.de).

Ja, ich möchte das „Sailing Journal“ alle 2 Monate zugeschickt bekommen. Das Abonnement verlängert sich jeweils um ein Jahr, wenn ich nicht spätestens 8 Wochen vor Ablauf des Abonnements schriftlich kündige. 32,- Euro (48,- europ. Ausland) für das erste Bezugsjahr zahle ich bequem per Rechnung.

NAME, VORNAME \_\_\_\_\_

ADRESSE \_\_\_\_\_

PLZ, ORT \_\_\_\_\_ E-MAIL (bitte unbedingt angeben) \_\_\_\_\_

**X** \_\_\_\_\_

DATUM, UNTERSCHRIFT \_\_\_\_\_

Mir ist bekannt, dass ich diese Bestellung innerhalb von 14 Tagen widerrufen kann. Zur Wahrung dieser Frist genügt das Datum des Poststempels.

**X** \_\_\_\_\_

DATUM, 2. UNTERSCHRIFT \_\_\_\_\_

Terra Oceanis Verlag  
 Barkauer Str. 121  
 D-24145 Kiel

Bitte freimachen

## APRIL what's next?

- 27.3.-2.4. Consorcio Trofeo SAR Princesa Sofia, Palma
- 5.-9.4. DM Funboard Speedsurfen, Gruissan/Frankreich, Verein deutscher Speedsurfer
- 9./10.4. KA-Sicherheitstraining, Neustadt
- 11.4. KA-Lehrgang Radar-Praxis, Hamburg
- 16.-18.4. KA-Praxistraining Navigation, Kopenhagen-Oslo
- 17./18.4. KA-Lehrgang Motorkunde Grundkurs, Kiel
- 17./18.4. KA-Lehrgang Radarpatent (neu), Lauenburg/Elbe
- 23.-30.4. Semaine Olympique Francaise Hyeres, Federation Francaise de Voile
- 24./25.4. KA-Lehrgang Medizin an Bord, Hamburg
- 24./25.4. KA-Lehrgang Motorkunde Ergänzungskurs, Kiel
- 30.4.-2.5. Int. Bodensee-Pokal H-Boote, Überlingen, BYC
- 30.4.-2.5. DM Kitesurfen (Serie), Dahme/Ostsee, Mühlenberger Segelclub

## MAI

- 1./2.5. BMW Sailing Cup, Cospudener See, Leipzig
- 8./9.5. BMW Sailing Cup, Elbe Hafen City, Hamburg
- 8.-16.5. EM Finn-Dinghy-Klasse, Split/Kroatien, YC Labud
- 8.-10.5. DM Funboard-Speedsurfen, Dranske/Rügen, Verein deutscher Speedsurfer
- 11.-15.5. EM Match Race F, Yacht Club Hard
- 13.-16.5. IDM Contender, Cospudener See, Cospudener Yacht Club
- 13.-16.5. DJoM 470er, Ostsee/Travemünde, Lübecker Yacht Club
- 13.5. Rumregatta Flensburg, Museumshafen Flensburg e.V.
- 13.-16.5. DM Kitesurfen (Serie), Büsum/Ostsee, Mühlenberger Segelclub
- 14.-16.5. Boot & Freizeit Berlin, Regattastrecke Grünau, MAS Berlin
- 15./16.5. BMW Sailing Cup, Großer Northeimer See, Northeim
- 15./16.5. KA-Lehrgang Radarpatent (neu), Lauenburg/Elbe
- 21.-24.5. Nordseewoche, Deutsche Bucht/Helgoland, Regattagemeinschaft NSW
- 21.-24.5. IDM Seesegeln Teil 1, Nordsee/Helgoland, KYC
- 21.-24.5. DM Funboard (Serie 2009/10), Norderney, Formula-Windsurfingverein Kiel
- 22.-25.5. Goldener Pfingstbusch, KYC
- 22.-24.5. Young Europeans Sailing, Ostsee/Kiel, KYC, NRV
- 22.-24.5. DJoM Laser + Laser Radial F + RS:X, Ostsee/Kiel, KYC
- 22.-24.5. IDJüM Techno 293 (6,8m , U 15 + 7,8 m , U 17), Ostsee/Kiel, KYC
- 24.-29.5. IDM Kielzugvogel, Waginger See, Waginger Segelclub
- 26.-30.5. Delta Lloyd Regatta, Medemblik/Niederlande
- 27.-30.5. Int. Bodensee-Woche mit Silbercup für 8mR, 6mR und 5,5 IC u.a.
- 29./30.5. 20 Stunden-Wettfahrt, Berlin/Müggelsee, SG am Müggelsee
- 29./30.5. Nachtregatta Rund um den Überlingersee, Bodensee, YC Ludwigshafen
- 29./30.5. BMW Sailing Cup, Aasee, Münster
- 29.5.-4.6. Baltic Cup, Heiligenhafen-Damp, PCO

Ohne Gewähr, insbesondere kein Anspruch auf Vollständigkeit.  
Ihre Regattatermine im SAILING JOURNAL: Info an mm@sailing-journal.de

## VORSCHAU SAILING JOURNAL 2-2010

Bei der 23. Antigua Classic Yacht Regatta vom 15. bis 20. April eiferten die Crews der schönsten klassischen Segler um Pokale und Ruhm. Nur wenige Tage später, vom 24. bis 30. April, traf sich bei der 43. Antigua Sailing Week die Segelelite der Welt. Als neuer Hauptsponsor konnte die deutsche Traditionsgoldschmiede Leinfelder aus München gewonnen werden. Wir zeigen die karibischen Segel-Highlights der Segelwoche vom Around the Island Race über Dickinson Bay Race bis zu den legendären Antigua Ocean Series und dem Willoughby Bay Race.

Am 13. Juli 2007 gab das Unternehmen Louis Vuitton die Beendigung seiner 25-jährigen Sponsoring-Aktivitäten beim America's Cup bekannt. Als Grund wurde die zunehmende Kommerzialisierung der Regatta genannt. Im Januar 2009 fanden auf Initiative von Louis Vuitton und vor dem Hintergrund gerichtlicher Auseinandersetzungen um den 33. America's Cup die Louis Vuitton Pacific Series statt – als Rückkehr zum Rennsport im Geiste der Freundschaft. Vor Auckland waren zehn America's-Cup-Teams am Start, das TEAM NEW ZEALAND siegte. Im September 2009 gab das Unternehmen Louis Vuitton bekannt, im Anschluss an den Erfolg der Pacific Series zusammen mit der im Frühjahr 2009 gegründeten World Sailing Team Association (WSTA) Ende 2009 und 2010 eine Reihe von Regatten zu veranstalten, welche, gebilligt von der ISAF und unabhängig vom America's Cup, stattfinden sollen. Die erste Regatta in dieser Serie, die Louis Vuitton Trophy Nice Côte d'Azur, lief im November 2009 vor Nizza. AZZURRA ITALIEN siegte vor TEAM NEW ZEALAND und SYNERGY RUSSIA SAILING. Das deutsche Team ALL4ONE mit Skipper Jochen Schümann belegte dabei Platz fünf. Im März 2010 folgte Auckland als Austragungsort. Wir waren für Sie vor Ort.

Die kleine Insel Tikopia im Osten der Salomonen im Südpazifik ist sechs Quadratkilometer groß und wird ein- bis zweimal im Jahr von einem Versorgungsschiff angelaufen. Archäologen rätseln, ob sie von Polynesiern oder von Südamerika aus besiedelt wurde. Der deutsche Segler und Buchautor Klaus Hymppendahl („Logbuch der Angst“) wollte das Rätsel lösen. Er war davon überzeugt, dass die Polynesier mit ihren speziellen Katamaranen sehr wohl in der Lage waren, 6.000 Kilometer gegen die vorherrschenden Ostwinde zu segeln. Mit zwei originalgetreu nachgebauten Booten machte er sich von den Philippinen aus auf eine Expedition nach Tikopia. Fünf Monate waren für diese Expedition veranschlagt, navigiert werden sollte nach dem Sternenhimmel, nach Meeresströmungen, Wolkenverfärbungen und dem Verhalten von Zugvögeln.

Außerdem in Heft 2-2010: Aktuelles aus der Seglerszene, Regatten, Fahrtensegeln, neue Produkte für Segler, Interviews, Porträts, Naval Architecture, maritime Buch-Neuerscheinungen, Termine und mehr. ●

HEFT 2-2010 ERSCHEINT IM JUNI. HEFT-BESTELLUNGEN/ABONNEMENTS:  
INFO@SAILING-JOURNAL.DE. UNTER DEN ERSTEN ZEHN ABO-BESTELLERN  
VERLOSEN WIR EIN BUCH: „FAZINATION KLASSISCHE YACHTEN“ VON  
SEGEL-FOTOGRAF NICO KRAUSS, NEU ERSCHEINEN BEI DELIUS KLASING.

## IMPRESSUM

**VERLEGER & HERAUSGEBER** Alexander Lehmann

**REDAKTION** Barkauer Str. 121, 24145 Kiel  
info@sailing-journal.de  
Phone +49 (0) 431 – 996 99 77  
Fax +49 (0) 431 – 996 99 86

**CHEFREDAKTION** Matthias J. Müncheberg  
c/o Müncheberg-Media,  
Grünauer Str. 201 – 209, 12557 Berlin  
mm@sailing-journal.de  
Phone: +49 (0) 30 – 64 16 77 98  
Mob.: +49 (0) 163 – 243 87 07

**ART DIRECTION** Jan Weisner www.outline-graphix.de,  
jw@o-graphix.de

**LEKTORAT** Kirska Stoltenburg

**AUTOREN DIESER AUSGABE** Heike Schwab, Lisa F. Müncheberg (Panorama),  
Paul Berg, Matthias J. Müncheberg

**FOTOGRAFEN** Gabor Turcsi, Gilles Martin-Raget/BMWOR,  
Matthias J. Müncheberg/NASS-PRESS,  
Henrike Gäñß/hoch5

**DRUCK** impress media GmbH, Mönchengladbach

**ERSCHEINUNG** zweimonatlich

**VERLAG** Terra Oceanis Verlag  
Barkauer Str. 121, 24145 Kiel  
info@sailing-journal.de  
Phone +49 (0) 431 – 996 99 77  
Fax +49 (0) 431 – 996 99 86

**ANZEIGEN** Nordstern Media  
Eliane Lehmann  
e.lehmann@nordstern-media.de  
Phone +49 (0) 431 – 996 99 88  
Fax +49 (0) 431 – 996 99 86

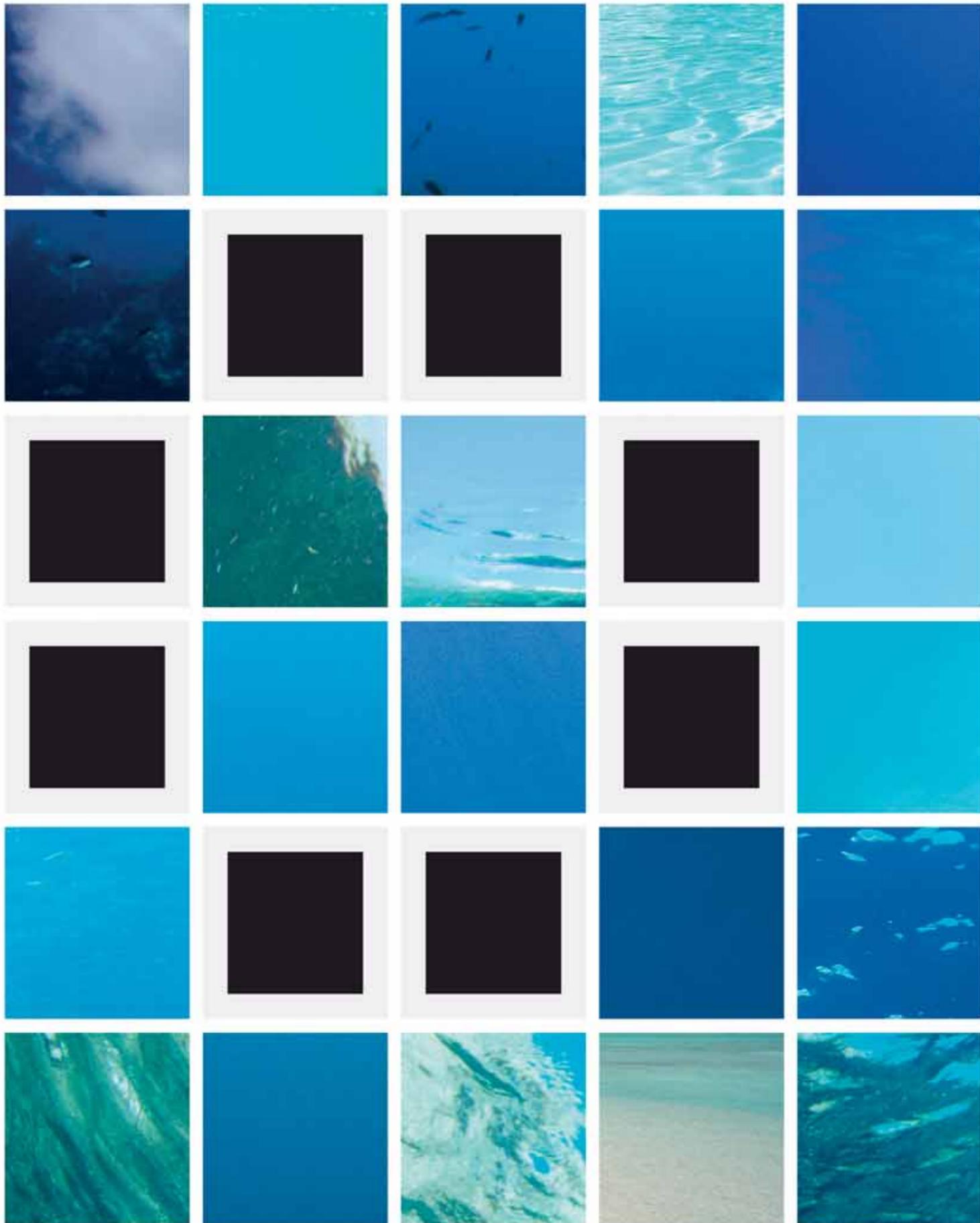
**VERLAGSREPRÄSENTANTEN** Nielsen 3b, 4 – Österreich und Schweiz  
Bruno Marrenbach  
Phone +49 (0) 89 – 43 08 85 55

**ABONNEMENT** info@sailing-journal.de  
Phone +49 (0) 431 – 996 99 77

Die Zeitschrift einschließlich alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, Aufnahme in elektronische Datenbanken sowie sonstige Vervielfältigungen nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Herausgeber. Für unverlangt eingesandtes Material (Bilder, Texte) wird keine Haftung übernommen. Unter Hinweis auf § 5 Abs.3 MarkenG nehmen wir Titelschutz in Anspruch für SAILING JOURNAL in allen Schreibweisen, Schriftarten, Wortverbindungen, Darstellungsformen, Abwandlungen, Abkürzungen, Titelkombinationen, graphischen Gestaltungen, entsprechenden Zusätzen, Untertiteln und Zusammensetzungen für alle Medien, insbesondere Druckerzeugnisse wie Magazine, Zeitungen, Zeitschriften, Büchern und allen anderen Printprodukten sowie Tonträger, Merchandising, Bildtonträger, Film, Hörfunk, Fernsehen, Software, Off- und Onlinedienste und -medien, Internet, CD-Rom, CD-I, DVD und MD (Mini Disc) und alle anderen Datenträger sowie für sonstige audiovisuelle, elektronische und digitale Medien und Netzwerke, Domains, Veranstaltungen und Dienstleistungen aller Art.

TITEL, DIE IM TERRA OCEANIS VERLAG ERSCHEINEN:

SAILING JOURNAL silentworld FREE UPAT  
WINDSURFING pedaliéro kite life SUP



**OG**  
Outline-Graphix • [www.outline-graphix.de](http://www.outline-graphix.de) • 0431 6473173 •



**GANT**

ONLINE SHOP AT [WWW.GANT-SHOP.DE](http://WWW.GANT-SHOP.DE)  
[WWW.GANT.COM/GERMANY](http://WWW.GANT.COM/GERMANY)