

# SAILING

JOURNAL



039 | AUSGABE 03/2010 | AUGUST/SEPTEMBER | D 5,80 € | A 5,80 € | CH 10,- SFR | BENELUX/E/1 6,50 € | WWW.SAILING-JOURNAL.DE |





# GANT

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

Gilt zurzeit als bester Drachensegler: Europameister und Neu-Berliner Markus Wieser (mit Matti Paschen und Sergey Pugachev auf UKR 7 BUNKER QUEEN) vor Boltenhagen/Weisse Wieck kurz vor dem Gewinn des Dragon Grand Prix 2010.

editorial



© Foto Dragon Grand Prix/N.Bergmann

GOFORGOLD!



Matthias Munchberg, Chefredakteur  
[mm@sailing-journal.de](mailto:mm@sailing-journal.de)



Covershot © Carlo Borlenghi/Rolex

Coverfoto: Bei der 2009 Porto-fino Rolex Trophy fotografierte Carlo Borlenghi die zwölf Meter lange VARUNA des Eigners Luigi Donna für ROLEX.

Endlich. Die deutsche Segel-Nationalmannschaft steht. Die Rahmenbedingungen sind geschaffen, um das Leistungssegeln in Deutschland vermarktbare zu machen. Die Nationalmannschaft wurde im April 2010 vom Aufsichtsrat des Sailing Team Germany nominiert. Sie besteht zurzeit aus 85 Teams mit vielen Zwei- und Dreimann-Booten. Insgesamt gehören 125 Segler dazu. Erstmals präsentierten sich die deutschen Segler bei der diesjährigen Kieler Woche. Doch das erklärte Ziel heißt nun vor allem Rio 2016. Langfristiges Denken – und Handeln – ist gefragt. Und auch medial heißt es jetzt anpacken. Die Medien müssten eine bessere Orientierung bekommen, sagt Oliver Schwall vom STG im SAILING JOURNAL-Interview. Die Topteams müssten identifizierbar werden, und die Geschichten rund um den Sport sollten mit der Unterstützung der Medien freigelegt werden. Sportliche Erfolge der Mannschaften, Hintergrundgeschichten über technologische Neuerungen, Fortschritte bei den Vorbereitungen auf Zielwettkämpfe, Klatsch und Tratsch aus der Szene – all das soll ab sofort besser und professioneller organisiert werden. Gute Idee. Das SAILING JOURNAL ist hier mit seinen Berichten, Reportagen und gewohnt professioneller Fotografie an vorderster Linie dabei. Denn es gilt nichts Geringeres zu erreichen, als Deutschland seglerisch wieder ganz nach vorn zu bringen. Dort, wo unsere Segelnation schon einmal stand. Lesen Sie unser Gespräch mit STG-Mann Oliver Schwall – ab Seite 18.

Vor 70 Jahren starb Johan Anker. Als der Königliche Göteborger Yachtclub 1928 einen Konstruktionswettbewerb für „ein in Serie zu bauendes, kostengünstiges Einheitsboot für die Jugend“ ausschrieb, setzte sich der Entwurf des „Künstlers der Linien“ gegen drei weitere Designs durch. Ein 8,95 Meter langer, neuer Drachen ist zwar heutzutage weder kostengünstig noch wird er überwiegend von der Jugend gesegelt. Und doch: Es gibt, von der Melges24 einmal abgesehen, kein Kleinboot, das international eine vergleichbare Leistungsdichte aufweist, einen ähnlich prall gefüllten Regattakalender hat – und so viel Spaß macht. „Sicherlich gibt es spektakulärere Boote als den Drachen“, sagt Markus Wieser bei frisch gepresstem O-Saft, Müsli und einem Cappuccino, als wir ihn in Berlin zum Frühstück treffen. Das mache aber nichts, wenn man Boot gegen Boot segelt, zähle nur die relative Schnelligkeit des schlanken, knapp neun Meter langen GfK-Rumpfes. Und: „Es gibt keine Entschuldigungen für eine schlechte Platzierung. Dann bist du eben schlecht gesegelt, hast Fehler gemacht.“ Das Material sei absolut gleich. Daran könne es also nicht gelegen haben. Wieser muss es wissen: Auf dem Balaton verteidigte er gerade auf BUNKER QUEEN seinen Europameister-Titel. Und bei Redaktionsschluss stand bereits fest, dass der Ausnahmesegler schon vor der letzten Wettfahrt beim Dragon Grand Prix vor Boltenhagen mit der UKR 7 im Groß einholbar auf Platz eins gesegelt war. Das ist uns einen Bericht wert – nachzulesen ab Seite 38. ●



Die Fife-Yacht EILEAN wird nach aufwendiger Restauration aufgeriggt. Endlich. In dieser Saison wird sich die Schönheit aus dem Jahre 1936 erstmals der interessierten Öffentlichkeit präsentieren. Unter Segeln. Im Rahmen der Panerai Classic Yacht Challenge vor Imperia wird die 22 Meter lange Bermuda-Ketsch zeigen, was in ihr steckt. Das Foto erhält seinen besonderen Reiz durch den ungewöhnlichen Blickwinkel: der Fotograf nahm Ende letzten Jahres vor La Spezia das Spiegelbild des Schiffes auf – so scheint der Bootsmann auf den ersten Blick kopfüber auf dem Klüverbaum zu arbeiten.



Wolfgang Hunger und Julien Kleiner  
Gratulation zum Gewinn der 505er WM 2010!

PEOPLE WHO  
KNOW  
WEAR MUSTO



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

# IN HTA

EDITORIAL	
DAS BESONDERE FOTO	
INHALT	
PANORAMA	
INTERVIEW • OLIVER SCHWALL	
SZENE • RC44	
NACHHALTIGE PRODUKTE	
SZENE • DRAGON	
REGATTASZENE • ORC	
LEARNING BY SAILING • KUS	
TRAVEL • SCHWEDEN	
REVIER-REPORT • RÜGEN	
BUCHVORSTELLUNGEN	
ART MARITIM • ANTIGUA SAILING WEEK	
NAVAL ARCHITECTURE • SEGELKANU	
ABONNEMENT	
WHAT'S NEXT?	
VORSCHAU, IMPRESSUM	

03
04
06
08
16
22
34
38
48
52
62
74
78
82
88
94
96
98



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).

**Seit über 62 Jahren feiern wir mit leichteren, schnelleren und effizienteren Fahrzeugen Erfolge. Warum damit aufhören?**

### **Der neue Cayenne S Hybrid.**

Seit 1948 bauen wir Sportwagen mit hoher Leistung und hoher Effizienz. So nutzt der Parallel-Full-Hybrid-Antrieb des neuen Cayenne S Hybrid das Zusammenspiel der Kräfte von Elektro- und Verbrennungsmotor. Für alle 5 Antriebsvarianten der neuen Cayenne Modelle gilt: Leichtbau sorgt für bis zu 185 kg weniger Gewicht. Und – in Verbindung mit Technologien wie der Auto Start-Stop-Funktion – für bis zu 23% weniger Verbrauch und bis zu 26% weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen. Das Prinzip dahinter: Porsche Intelligent Performance. Seit 1948.

**PORSCHE**  
INTELLIGENT  
PERFORMANCE



## FÜNEN RUND: VEOLIA GEWINNT

Bei der populären Regatta um die dänische Insel Fünen konnte die Crew um Torsten Bastiansen und Sven Christensen mit ihrer IMX 40 VEOLIA den Sieg in der Gruppe der großen Schiffe für sich verbuchen. Nach 136 Seemeilen hatten Bastiansen und Christensen in der Gruppe der schnellsten Einrumpfboote die Nase vorn und ließen 35 Konkurrenten in dieser Wertungsgruppe hinter sich. Die Crew wurde darüber hinaus nicht nur einziger Gruppensieger unter deutscher Flagge, sondern mit dem 16. Platz auch bestes deutsches Schiff in der Gesamtwertung der insgesamt 387 teilnehmenden Schiffe. Zum Teil sehr wechselhafte Bedingungen machten die Regatta zu einer echten Herausforderung für alle Teilnehmer. Am frühen Abend wirbelten heftiger Regen mit Sturmböen und Gewitter das Feld durcheinander. 60 Yachtbesatzungen gaben auf und liefen den nächsten Hafen an. „Das war Segeln in seiner ganzen Vielfalt. Super Teamwork, gute Taktik und eine äußerst motivierte Crew, die bis ins Ziel gekämpft hat, da freut man sich ganz besonders über einen Sieg“, so Bastiansen, der die VEOLIA nach 18 Stunden und zwölf Minuten über die Ziellinie vor dem dänischen Bogense steuerte. [www.fyn-rundt.dk](http://www.fyn-rundt.dk)



© Foto Veranstalter

## FORGGENSEE: SEGELKURSE MIT SPRACHTRAINING

Knoten üben, Wendemanöver fahren, seemännische Grundkenntnisse erlernen – und das Ganze bitte auf Englisch: Ab sofort können an der Allgäuer Forggensee-Yachtschule Segelkurse inklusive Sprachtraining gebucht werden. Diese beinhalten nicht nur einen intensiven Englischunterricht, auch der komplette Segelkurs wird

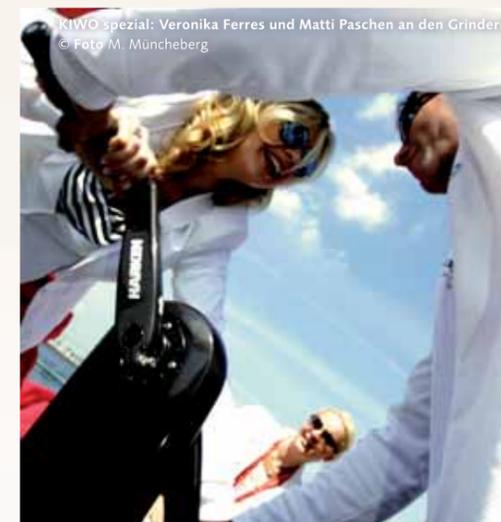


© Foto Yachtschule

in englischer Sprache abgehalten. Am Vormittag gibt es in kleinen Gruppen Englischunterricht, am Nachmittag übernimmt der Lehrer dann auf den Booten das Kommando – natürlich ebenfalls auf Englisch. „Die Faszination des Segelns lässt die sonst üblichen Sprechhemmungen sehr schnell verschwinden“, weiß Reinhold Gruber, Leiter der Yachtschule. Weiterer Vorteil: Neben dem Lernen kommen auch Sport und aktives Miteinander nicht zu kurz. Ziel des Kurses für Jugendliche und Erwachsene ist es, das Segeln zu lernen und dabei gleichzeitig die englischen Sprachkenntnisse zu verbessern. Im fünf-tägigen Segelkurs erlernen die Teilnehmer in Theorie und Praxis alle wichtigen Bootsmanöver. Nach einem gemeinsamen Abschluss-Segeln wird das Sprachdiplom vergeben. Wer will, erwirbt den Segel-Grundschein. Der Kurs Englisch-Segelgrundschein ist geeignet für Teilnehmer ab 14 Jahre mit Vorkenntnissen der englischen Sprache. Kosten: 350 Euro zuzüglich 25 Euro für den Erwerb des Grundscheins. [www.segeln-info.de](http://www.segeln-info.de)

## KIWO-SEEREGATTEN: A DREAM COMES TRUE

Die Deutsche Meisterschaft der Seesegler (Inshore) im Rahmen der Kieler Woche hätte kaum überraschender ausgehen können, denn in den drei Klassen waren zwei neue Projekte unter den Siegern. Bei den großen Yachten (ORC I) holte das AUDI A1-TEAM den Titel, das bei 15 Crewmitgliedern lediglich mit sechs erfahrenen Seglern be-

KIWO spezial: Veronika Ferres und Matti Paschen an den Grindern.  
© Foto M. Müncheberg

setzt war, und in der ORC II siegte die HOCHWÜRDEN, die vor der Meisterschaft lediglich zweieinhalb Stunden trainieren konnte. Bei den kleineren ORC-III-Schiffen gehörte die CHINOOK zu den Favoriten und bestätigte diese Stellung mit einer starken Serie. „Großartig, fantastisch!“ AUDI-Skipper Tim Kröger (Hamburg) bemühte gleich einige Superlative, um seine Gefühle zu beschreiben. „Vor allem, dass das mit dem neuen ‚A dream comes true‘-Konzept geklappt hat, ist super.“ Sechs Profis standen neun Amateuren gegenüber, die sich auf der TP52 im Rahmen des Segelprojektes mit dem überraschenden Titelgewinn tatsächlich einen Traum erfüllt hatten. „Unsere Gäste waren aber nicht völlig segelunerfahren und wir haben ihnen gleich gesagt, dass wir hier keine Kaffeefahrt machen“, erklärte der Segelprofi, der in seiner Karriere schon viele Titel, aber noch nie eine Deutsche Meisterschaft gewonnen hat. „Wir wissen noch nicht, wie das Projekt weitergeht. Aber was gibt es Schöneres für einen Sponsor wie Audi, als dass die Idee gleich so aufgeht“, sagte Kröger. Einen Tag später konnte sich dann Schauspielerin Veronika Ferres einen Traum erfüllen: Zusammen mit Kröger und Jochen Schumann durfte sie einen Tag lang die sportliche TP52 steuern, die Grinder bedienen und Fördeluft schnuppen. [www.kieler-woche.de](http://www.kieler-woche.de)

## TREND: WEG VON DER WAFFE – HIN ZUR PYROTECHNIK

Nach mehreren Änderungen im Waffenrecht, die durch traurige Amokläufe begründet waren, gab es auch unter Wassersportlern große Unsicherheiten, wie mit Signalwaffen für Seenotfälle umzugehen sei. Komplizierter wurde die Situation zusätzlich, weil die Fachausbildung für pyrotechnische Signalmittel zum Erwerb des sogenannten „Pyro-Scheins“ ausgesetzt worden war. „Das hat sich mittlerweile geändert. Es werden wieder Prüfungen abgenommen“, so Polizeioberrat Holger Knauer von der Dienstgruppe Sportschiffahrt der Wasserschutzpolizei Bremen. Als Folge rät Ralf-Thomas Rapp, Vorsitzender des Fachverbandes Seenotrettungsmittel, den Wassersportlern zum Erwerb eines Pyro-Scheins: „Dieser Erwerb ist weniger aufwendig als der Umgang mit den herkömmlichen Signalwaffen.“ Der Grund dafür sei, dass Signalwaffen des Kalibers 4, Gasrevolver mit Signalaufsätzen und -munition sowie Sechsfach-Werfer einiger Hersteller unter das Waffenrecht fallen. Zudem müssten ihre Besitzer Waffensachkunde und eine Waffenbesitzkarte nachweisen. Außerdem müssten die Waffen zu Hause und an Bord in einem Safe der Sicherheitsstufe B getrennt von der Munition gelagert werden. Schließlich ist eine Munitionserwerbsberechtigung nötig. Würden die Auflagen nicht erfüllt, drohe ein Bußgeld von bis zu 10.000 Euro. [www.fsr.de.com](http://www.fsr.de.com)

Bieten Pyro-Lehrgänge an: GOOR auf Rügen.  
© Foto M. Müncheberg

AVALON YACHTS  
BUILT FOR YOUR KINGDOM

IHR UNABHÄNGIGER YACHTMAKLER  
IN DER ECKERNFÖRDER BUCHT

Segelyachten • Motoryachten • Motorsegler  
Yachtverkauf • Yachtcharter • Yachtmanagement

Avalon Yachts Ltd.  
Diestellkamp 31, 24340 Eckernförde, Germany  
Tel: +49 (0) 4351/909501 • Fax: +49 (0) 4351/909502  
mail@avalon-yachts.de

Autorisierter  
Händler für  
SABRE  
Yachts

Virtueller Yachthafen: [www.avalon-yachts.de](http://www.avalon-yachts.de)

## SILVER CHILLER: ZWEI MAL VORN

Bei den Traditionsregatten La Duecento und La Cinquecento des Circolo Nautico Porto Santa Margherita bei Caorle in der nördlichen Adria konnte der Corsair-37-Tri SILVER CHILLER des Münchners Richard Müller den ersten Platz in der Trimaranklasse belegen. Crewmitglieder waren unter anderem der Geschäftsführer des Deutschen Boots- und Schiffbauer-Verbandes Claus-Ehlert Meyer und Michael Eder von Alexseal Yacht Coatings. Bei der einen Monat später gelaufenen legendären Regatta von Caorle über 500 Seemeilen um die Insel Susak und um die südlichste Wendemarke der Tremiti-Inseln herum erreichte Richard Müller mit seinem Segelpartner Sigi Gies auf der SILVER CHILLER dann auch noch den ausgezeichneten zweiten Platz im Gesamtklassement. Die innovative, 11,33 Meter lange (10,70 Meter LWL) und 7,8 Meter breite Yacht (ausgeklappt; eingeklappt drei Meter) vom Typ Corsair Marine wird in Vietnam gefertigt. Der Tiefgang beträgt 0,5 bis 1,8 Meter, der drehbare Karbon-Wingmast hat eine Höhe von 15,5 Metern. Das Gewicht beträgt 2.650 Kilogramm. [www.silverchiller.de](http://www.silverchiller.de), [www.erwinsattler.de](http://www.erwinsattler.de)



© Foto Privat

## KNIERIM P 33 PERFEKTE PERFORMANCE

Bei der Vorstellung der neuen, kompromisslosen Zehn-Meter-Regattayacht P 33 von Knierim Yachtbau erreichte die Baunummer 1 ZEPHYR bereits bei mäßiger Brise von zwölf bis 13 Knoten beim Tuning auf der Kieler Förde auf einem Amwind-Kurs ihr Soll von 7,2 Knoten Boots-Speed. Das 40-Quadratmeter-Großsegel mit ausgestelltem Achterliek



(Vierkantkopf) und die 7/8-Fock (25,5 Quadratmeter) sorgten für den nötigen Druck. Die Yacht weist bei 2.600 Kilogramm Gesamtgewicht einen fünfzigprozentigen Ballastanteil auf, Edelstahlfinne und Bleibombe wurden in einer Fünf-Achs-Maschine von Knierim Tooling selbst gefertigt. Auch der Rumpf, nach einer VPP- und CFD-gestützten Zeichnung des Konstruktionsbüros Judel/Vrolijk, wurde hier aus Kohlefasern der SGL Carbon in Sandwich-Technologie gebaut. „Auf offenen Kursen und vor dem Wind hat das Boot ein fast unvorstellbares Leistungspotenzial“, beschreibt Søren Hansen von Elvstrøm Sails, Teil der ersten Testcrew, seine Erfahrungen mit dem Boot. Ohne Backstagen wird der Mast über einen Hydraulikzylinder im Vorstag getrimmt. Sobald es aufbriste, seien Geschwindigkeiten jenseits der 15 Knoten möglich, so Hansen. Sechs Personen bilden die ideale Crewgröße der zehn Meter über alles langen und 3,30 Meter breiten Yacht. Tiefgang: 2,50 Meter. Masthöhe: 15,40 Meter. Großsegel: 40, Vorsegel: 25,5, Gennaker: 120 Quadratmeter. Motor: 18-PS-Einbaudiesel mit Faltpropeller. Bauweise: Kohlefaser-Sandwich. Die P 33 soll Rennwerte nach IRC, ORCI und ORC Club erhalten. Basispreis (ohne Segel): unter 200.000 Euro. [www.knierim-yachtbau.de](http://www.knierim-yachtbau.de)

## EXTREME SAILING SERIES 2010: DEUTSCHES TEAM AM START

Bei den Regatten der Extreme-40-Katamarane an der Kiellinie zwischen Landeshaus und dem IFM GEOMAR in Kiel vom 26. bis 29. August 2010 wird mit dem mehr als zwölf Meter langen und knapp 19 Meter hohen Kat des WIRSOL TEAM GERMANY KIEL.SAILING CITY neben acht weiteren internationalen Topteams auch eine deutsche Crew an den Start gehen. Skipper des Teams ist Roland Gäbler, der auf zahlreiche Erfolge bei Olympischen Spielen, Welt- und Europameisterschaften zurückblicken kann: „Es war 2009 ein besonderes Gefühl, hier vor heimischem Publikum an der Regatta teilzunehmen. Wir werden jetzt die Zeit im Training nutzen, um unsere Erfahrung aus dem letzten Jahr auszubauen.“ Das Steuer übernimmt wie in 2009 Tino Mittelmeier, der bereits Junioren-Welt- und Junioren-Europameistertitel erkämpfte und sich gemeinsam mit seinem Bruder Niko auf die Rennen vorbereitet: „Es ist toll, wieder zum Team zu gehören und dem Publikum Segelsport der Extraklasse zu zeigen. Spektakulärer geht es kaum.“ Gunnar Struckmann wird schließlich als Kieler das Team komplettieren und denkt, „dass das Team durchaus Chancen hat, den einen oder anderen vorderen Platz herauszufahren“. Zurzeit wird der Katamaran des WIRSOL TEAM GERMANY in England für die Kieler Etappe der Extreme Sailing Series vorbereitet. Die Anlieferung des Kats ist für Mittwoch, 11. August, geplant, sodass in diesem Jahr mehr Trainingstage zur Verfügung stehen als im vergangenen Jahr. Am Freitag, 13. August, stehen dann die ersten Trainingsfahrten an. Gilles Chiorri, Eventmanager von OC Events, kommentierte: „Die europäische Serie 2010 ist nun mit KIEL.SAILING CITY komplett. Kiel hat während der europäischen Rennen in den letzten drei Jahren mit die höchsten Zuschauerzahlen gehabt. In



© Foto EXTREME / Kiel Sailing City

2008 kamen mehr als 80.000 Menschen, die die Rennen in der Kieler Innenförde verfolgten, und sogar letztes Jahr, als es drei Tage durchgehend geregnet hat, konnte der Event immer noch mehr als 50.000 Zuschauer begeistern. Wir freuen uns darauf, unseren deutschen Fans und Gästen wieder spektakuläre Segelrennen der Extraklasse zu bieten.“ Die Rümpfe der Extreme-40-Katamarane bestehen aus zwei Lagen Kohlefaser, die im Inneren durch einen Nomex-Wabenkern geteilt werden. Diese Bauart ist der von Formel-1-Rennwagen sehr ähnlich. Die Rümpfe, Masten und andere Strukturen aus Kohlefaser werden durch eine spezielle Form von Kohlefaserstreifen zusammengesetzt, die mit einem besonderen Harz imprägniert werden. Anschließend werden die Strukturen in einem riesigen Hochdruckofen, einem sogenannten Autoklav, „gebacken“. Die große Hitze und der hohe Druck wirken zusammen wie ein Katalysator und bringen das Harz zum Aushärten. Dieser Vorgang macht die ganze Struktur unglaublich solide und starr, aber gleichzeitig auch sehr leicht. Der Extreme-40-Kat ist 40 Fuß (12,95 Meter) lang, 26 Fuß (7,92 Meter) breit, 62 Fuß (18,9 Meter) hoch und wiegt einschließlich der Segel mit circa 1,2 Tonnen ungefähr so viel wie ein Mini Cooper. Ein Extreme-40-Katamaran passt in einen Standard-40-Fuß-Schiffscontainer und kann innerhalb weniger Stunden von der Crew zusammen gebaut werden. Mit 75 Quadratmeter Großsegelfläche, 25 Quadratmeter Fock und einem 78 Quadratmeter großen Gennaker sind die bis zu 40 Knoten (circa 74 km/h) schnellen Sportgeräte zudem gut betucht. Weitere Austragungsorte: Trapani, Italien, 23. bis 26. September; Almería, Spanien, 9. bis 12. Oktober. [www.kiel-sailing-city.de](http://www.kiel-sailing-city.de), [www.extremesailingserieurope.com](http://www.extremesailingserieurope.com)



## Das richtige Material für Ihr Projekt



Faserverbundwerkstoffe gelten als Maßstab im modernen Schiffbau. Profi-Bootsbauer vertrauen auf unsere Qualitätsprodukte. Seit über 20 Jahren liefert CTM hochwertige Materialien, die für die verschiedensten Herstellungsmethoden geeignet sind. Ob Sie Epoxyharze, Faserverstärkungsmaterialien, Speed Strip Leisten oder die schlagfesten CoreCell Schäume benötigen, bei uns bekommen Sie die gesamte Palette der führenden Hersteller und Lieferanten. Pünktlich, zuverlässig und mit Qualitätskontrolle. Wir sagen Ihnen, welches System für Ihr Projekt das richtige ist!

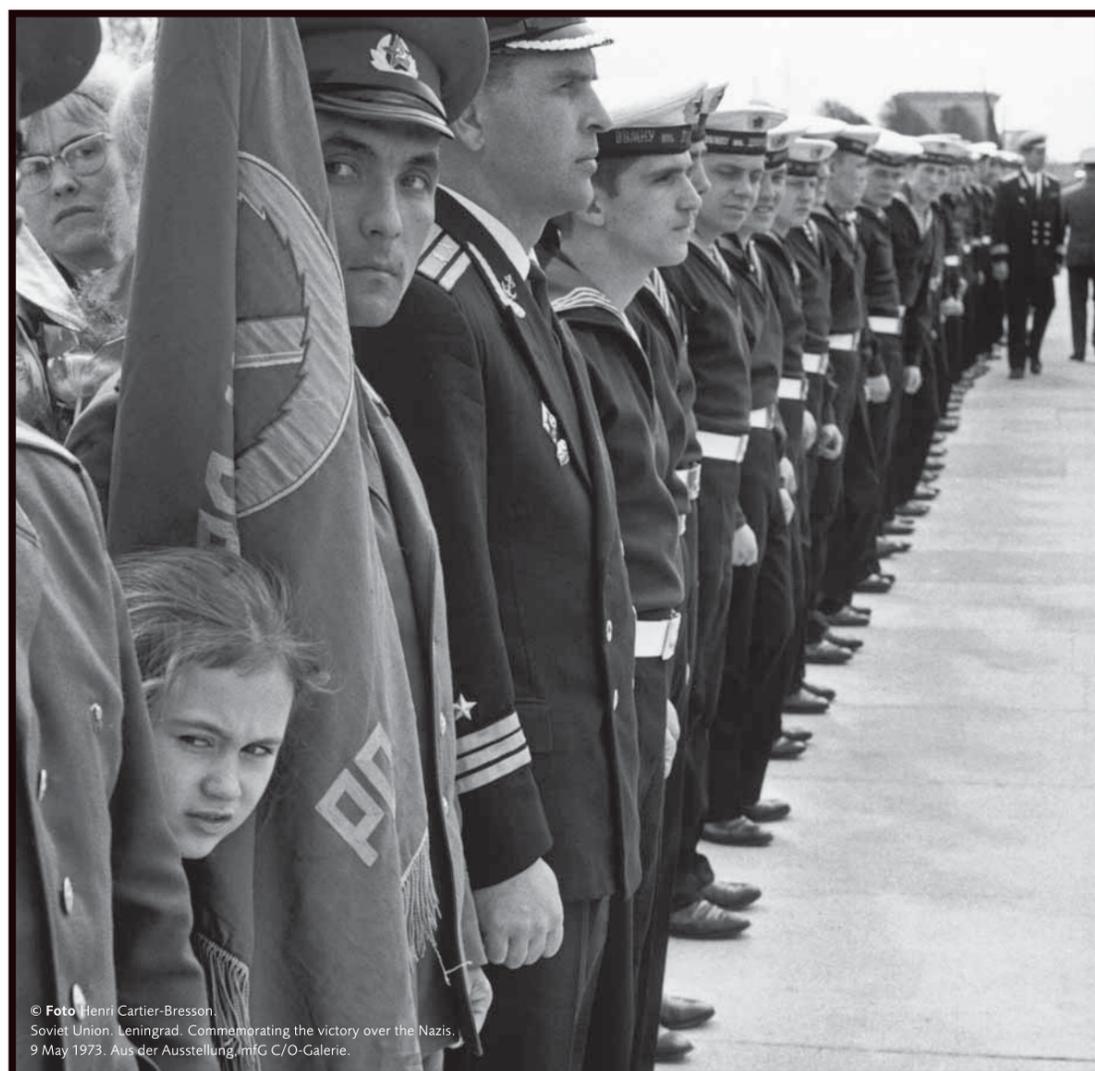
Katalog und Informationen:

**Composite Technologie & Material GmbH**  
Heinrich-Hertz-Str. 38 • 24837 Schleswig  
Tel: 0 46 21-9 55 33 • Fax: 0 46 21-9 55 35  
E-Mail: [info@ctmat.de](mailto:info@ctmat.de) • [www.ctmat.de](http://www.ctmat.de)

## FOTO-AUSSTELLUNG: MAGNUM IN BERLIN

Was wäre das SAILING JOURNAL ohne die außergewöhnliche, professionelle Fotografie einiger weniger „Sehender“, vom Medium Foto im besten Wortsinne Besessener? Und was wären die besten (Wassersport-) Fotografen unserer Zeit ohne ihre großen Vorbilder? Die Arbeiten einiger davon sind jetzt in Berlin in der Ausstellung MAGNUM/Shifting Media/New Role of Photography zu sehen. Eine Magnumflasche Champagner soll Namensgeber für die unabhängige Foto- und Fotografenagentur gewesen sein, welche am 27. April 1947 von den Fotografen Robert Capa, Henri Cartier-Bresson, David „Chim“ Seymour und George Rodger gegründet wurde. Auslöser für die Gründung der Agentur war ihr Wunsch, die Rechte über die eigenen Bilder gegenüber den großen Magazinen und Agenturen besser sichern zu können. Die Ausstellung spiegelt die Phasen des modernen Fotojournalismus wider und skizziert die 63-jährige Entwicklung von MAGNUM sowie die veränderten Ansprüche der Medien und ihrer Nutzer. Ein Schwerpunkt ist die klassische Fotoreportage – geprägt vom Papier als Datenträger wie bei Buchpublikationen, Zeitschriften oder Ausstellungssprints. Anhand der Fotografien sowie ausgewählter

Magazinpublikationen der vier MAGNUM-Gründer wird die Verbreitung und Reflektion der Fotografie in den Printmedien dargestellt. Denn nicht das einzelne Foto hat die Agentur MAGNUM so besonders gemacht, sondern ihre starke Präsenz als professioneller Anbieter von Bildmaterial in den Medien. Magazine wie Life, Look, Paris Match, stern und andere sind als Exponate integriert und präsentieren Formen der Distribution. Filme, Videos und Installationen der jüngsten MAGNUM-Fotografen zeigen deutlich, wie stark sich die Ziele und Adressaten dieser Generation verändert haben. Aus vormaligen fotojournalistischen Bildern werden Bilder, die nicht mehr ausschließlich in Magazinen oder Printmedien zirkulieren, sondern als Kunstwerke in Museen ihren Platz finden. Die Fotografen: Christopher Anderson, Jonas Bendiksen, Robert Capa, Henri Cartier-Bresson, Antoine D'Agata, Thomas Dworzak, Alex Majoli, Trent Parke, Paolo Pellegrin, George Rodger, David Seymour, Alec Soth, Mikhael Subotzky, Ilkka Uimonen, Peter van Agtmael, Donovan Wylie. Noch bis 19. September im C/O Berlin-Mitte, Oranienburger Straße 35/36 (Altes Postfuhramt), [www.co-berlin.com](http://www.co-berlin.com), [www.magnum.com](http://www.magnum.com).



© Foto: Henri Cartier-Bresson.  
Soviet Union, Leningrad. Commemorating the victory over the Nazis.  
9 May 1973. Aus der Ausstellung, m1G C/O-Galerie.

## ROLEX BALTIC WEEK: TRIVIA, YQUEM II UND SLEIPNIR II VORN

Die Gewinner der Rolex Baltic Week 2010 heißen TRIVIA, YQUEM II und SLEIPNIR II. Bei traumhaften, mediterranen Segelbedingungen auf der Kieler Förde fiel die letzte Entscheidung am Sonntag (4. Juli) im letzten Rennen des Robbe & Berking 12mR Sterling Cup, den die TRIVIA des Hamburgers Wilfried Beeck hauchdünn für sich entschied. Beim Euro Cup der Achter siegte Jean Fabre, Eigner der modernen 8mR-Yacht YQUEM II aus Genf/Schweiz. Und der Robbe & Berking 6mR Sterling Cup bleibt bei Andreas Krause von der SLEIPNIR II in Kiel. 23 klassische Yachten, eine schöner als die andere, schmückten für fünf Tage den alten Olympiahafen Düsterbrook vor dem gastgebenden Kieler Yacht-Club. Und am letzten Wett-

fahrttag segelten alle drei Bootsklassen auf der Innenbahn mit einer Wendemarke direkt vor der Hafenumma, sodass die teils fast hundert-jährigen Legenden einzigartiger Bootsbaukunst von Kiels Schokoladenseite, dem Hindenburg-Ufer, in Aktion zu bewundern waren. Und nicht nur die Boote und Kiel, sondern auch das Wetter präsentierte sich in Höchstform. Sonne, Wärme, Wind – Karibikfeeling im Norden. Da gerieten die Manöver auf den kraftvollen Yachten zur Schwerstarbeit. Denn besonders bei den Zwölfern galt es, im Kampf um die Spitze keinen Millimeter zu verschenken. Und bis zum letzten Zieldurchgang der neun Rennen war der Ausgang völlig offen. [www.regattanews.com](http://www.regattanews.com), [www.rolex-baltic-week.com](http://www.rolex-baltic-week.com)



© Foto: Rolex

DEUTSCHE GESELLSCHAFT ZUR RETTUNG SCHIFFBRÜCHIGER



Wir fahren raus,  
wenn andere reinkommen.

Bild: www.spscollection.de | 1101110

[www.seenotretter.de](http://www.seenotretter.de)

Spendenkonto: Sparkasse Bremen • BLZ 290 501 01 • Konto 107 20 16



# GAASTRA®

PARTENAIRE OFFICIEL DES VOILES DE SAINT-TROPEZ



[www.gaastra.eu](http://www.gaastra.eu)  
[www.gaastrastore.com](http://www.gaastrastore.com)



SEGEL-NATIONALMANNSCHAFT

Oliver Schwall, wohnhaft in Hamburg, hat nach vielen Jahren im olympischen Segelsport (Weltmeister im Tornado 1993) und nach erfolgreichem Uniabschluss als Kaufmann eine Laufbahn als Marketingexperte eingeschlagen. Nach vier Jahren auf Industrieseite wechselte er in das Agenturgeschäft, wo er über zehn Jahre als geschäftsführender Gesellschafter einer Werbeagentur tätig war.

## OLYMPIA IST UNSER wimbledon

OLIVER SCHWALL ZUR NEUEN DEUTSCHEN

Dort gehörte zu seinen Aufgaben der Aufbau eines internationalen Netzwerkes sowie die Erschließung neuer Kommunikationsdisziplinen. Nach zweijähriger führender Tätigkeit für eine Londoner Werbeagentur geht Schwall den Weg in Selbstständigkeit. Mit einem eigenen Markenberatungsunternehmen betreut er internationale Kunden in Deutschland, Europa und in China. Ende 2009 dann der Entschluss, die Kräfte voll auf den Segelsport zu fokussieren.

Gemeinsam mit Medienunternehmer Arne Dost und Olympia-Goldsegler und America`s-Cup-Gewinner Jochen Schümann gründet Schwall die STG Sailing Team Germany GmbH. Abdul Rahman-Adib („Mr. Boot Düsseldorf“) wird etwas später einer der Urheber des Sailing Team Germany e.V. sein, dem sich mittlerweile 30 führende Yacht-Clubs angeschlossen haben. Der Deutsche Seglerverband schließt sich alsbald ebenfalls der Initiative an. Das „Drei-Säulen-Konzept“ steht. Im Beirat der Gesamtorganisation sitzen neben Rolf Bähr (DSV-Präsident), Torsten Haverland (Vizepräsident Leistungssegeln) und Jochen Schümann auch Dr. Klaus Murmann, Hans Olaf Henkel sowie Dieter Schweer vom BDI.

Schwall ist verheiratet, hat zwei Kinder (elf und 14), ist Mitglied im Kieler Yacht Club und dem NRV. Wir sprachen mit dem 42-jährigen gebürtigen Kieler, der auch heute noch erfolgreich in der internationalen Melges-24-Bootsklasse segelt (Kieler Woche: Platz zwei), in Schilksee über die jüngst vorgestellte deutsche Segel-Nationalmannschaft, das SAILING TEAM GERMANY.

**OLIVER SCHWALL, STEHT DIE DEUTSCHE SEGEL-NATIONALMANNSCHAFT?** Ja, es ist endlich so weit. Der erste Schritt für uns war, die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, das Leistungssegeln in Deutschland vermarktbar zu machen. Das ist mit der erstmaligen Gründung der deutschen Segel-Nationalmannschaft gelungen. Das war ein wichtiger Schritt für die Segler, die Medien, für alle am Segelsport Interessierten und natürlich die Sponsoren. Die Nationalmannschaft wurde im April 2010 nach einem festen Prozedere und einem klaren Kriterienkatalog vom Aufsichtsrat des Sailing Team Germany nominiert. Grundlage der Nominierung sind unter anderem Resultate bei Worldcups, Welt- und Europameisterschaften, Platzierungen in den Weltranglisten

sowie die Einschätzung der Trainer und der Sportdirektion des DSV. Des Weiteren gab es einen intensiven Austausch mit den jeweiligen Klassenvereinigungen im Jugend- und Jüngstenbereich.

**WIE VIELE AKTIVE BILDEN DAS SAILING TEAM GERMANY DERZEIT?** Das STG besteht zurzeit aus etwa 85 Teams mit vielen Zwei- und Drei-Mann-Booten, sodass wir unter dem Strich auf circa 125 Segler kommen. Darunter befindet sich eine Vielzahl von Toptalenten, die schon jetzt erfolgreich olympisch segeln und potenzielle Kandidaten für Weymouth 2012 beziehungsweise Rio 2016 darstellen. Eine große Rolle spielt deshalb auch der Jugend- und der Nachwuchsbereich – das sind die Talente, die wir halten und aufbauen wollen. Rio 2016 ist unser

„RIO 2016 IST UNSER ERKLÄRTES ZIEL. NATÜRLICH KÖNNEN WIR SCHON VORHER DORT HELFEN, WO ES SINNVOLL UND NOTWENDIG IST, ABER LETZTENDLICH WERDEN WIR DIE FRÜCHTE, DIE WIR JETZT SÄEN, ERST IN RIO ERNTEN.“

erklärtes Ziel. Natürlich können wir schon vorher dort helfen, wo es sinnvoll und notwendig ist, aber letztendlich werden wir die Früchte, die wir jetzt säen, erst in Rio ernten. Bestes Beispiel: die Augsburger Brüder Julian und Philipp Autenrieth. Die beiden sind gerade in den 470er umgestiegen und müssen jetzt natürlich erst einmal Lehrgeld bezahlen, aber sie haben definitiv das Potenzial, spätestens in Rio zuzuschlagen.

**WAS SIND DIE NÄCHSTEN SCHRITTE?** Der zweite Schritt ist, dass die Medien eine bessere Orientierung bekommen sollen, um über den Segelsport besser berichten zu können. Die Top-Teams müssen identifizierbar werden und die Geschichten rund um den Sport müssen wir mit der Unterstützung der Medien freilegen. Sportliche Erfolge der Teams, Hintergrundgeschichten über technologische Neuerungen, Fortschritte bei der Vorbereitung auf Ziel-

Alle Mitglieder des Sailing Team Germany – der neuen deutschen Segel-Nationalmannschaft – auf einen Blick: Wagner, Jan-Jasper + Scheufler, Lennart / 470 M; Zellmer, Lucas + Seelig, Heiko/ 470 M; Gerz, Ferdinand + Bolduan, Tobias/ 470 M; Lutz, Tina + Beucke, Susann/ 470 W; Wagner, Annina + Steinherr, Marlene/ 470 W; Wriggers, Wibke + Genrich, Geeske/ 470 W; Heil, Erik + Ploß, Thomas/ 49er; Kamrath, Malte/ Laser; Schwerdt, Frithjof/ Laser; Buhl, Philipp/ Laser; Fasselt, Lisa/ Laser Radial; Goltz, Franziska/ Laser Radial; Helbig, Anke/ Laser Radial; Hahlbrock, Silke + Hahlbrock, Maren + Schult, Kerstin/ MR; Kröger, Heiko/ 2.4 (Paralympisch); Kroker, Jens + Mainka, Siegmund + Prem, Robert/ Sonar (Paralympisch); Delle, Moana RS:X; Lux, Amelie/ RS:X; Babendererde, Johannes + Jacobs, Timo/ Star; Miller, Matthias + Wenk, Benedikt/ Star; Stanjek, Robert + Stanjek, Philipp/ Star; die Junioren-Nationalmannschaft: Autenrieth, Julian + Autenrieth, Philipp/ 470 M; Dehler, Thomas + Krohn, Johannes/ 470 M; Masilge, Magnus + Klíngenberg, Moritz/ 470 M; Simon, Henrik + Heitzig, David/ 470 M; Zepuntke, Daniel + Baldewein, Dustin/ 470 M; Bochmann, Annika + Lorenz, Anika/ 470 W; Jurczock, Victoria + Bach, Josephine/ 470 W; Goltz, Alexander + Grünning, Mathias/ 49er; Lange, Tom + Lange, Tim/ 49er; Lutz, Max + Harneit, Lennart/ 49er; Seemann, Arne +

Haverland, Lars/ 49er; Stein, Svenja/ Laser Radial; Klötzing, Lasse/ P 2.4; Delle, Leon/ RS:X; Götzke, Nikolas/ RS:X; Schöntag, Moritz/ RS:X; die Jugend-Nationalmannschaft: Gieser, Stefan + Meggendorfer, Felix/ 29er; Goerge, Jule + Goerge, Lotta/ 29er; Kohlhoff, Paul + Krämer, Tim Kilian/ 29er; Kraatz, Patrick + Hagen, Florian/ 29er; Maag, Barbel + Maag, Vera/ 29er; Meyer, Leonie + Schmitz, Hannah/ 29er; Böhm, Nadine + Linder, Monika/ 420er; Loewe, Frederike + Rattermeyer, Anna/ 420er; Marten, Jens + Kampen, Mats/ 420er; Stückl, Julian + Hoesch, Adrian/ 420er; Weger, Svenja + Lechler, Wiebke/ 420er; Winkel, Malte + Thielemann, Lucas/ 420er; Brandt, Willy/ Laser; Feuerherdt, Lukas/ Laser; Kohlhoff, Max/ Laser; Laser Radial: Bühler, Sebastian; Hoff, Felix; Kowalski, Katja; Nietiedt, Ole; Steinmüller, Chiara; Stolz, Constanze; Student, Moritz; Wedemeyer, Ann Kristin; Weick, Anja; RS:X: Albrecht, Luise, Hattich, Benedikt; Riske, Lisa; Sponholz, Niclas; die Jünsten-Nationalmannschaft: Barta, Vasilissa/ BIC; Feser, Felix/ BIC; Jöhnk, Felix/ BIC; Schwarz, Stefanie/ BIC; Laser 4.7: Edinger, Nadine; Funken, Marc; Hinders, Sonka; Jakob, Jana; Lietz, Jonas; Wemhöner, Jens; Opti: Bornemann, Gesa; Frisch, Marvin; Graf, Fabian; Knaus, Valerie; Lamay, Gwendal; Linder, Michael; Marten, Jan; Peters, Henry; Rothlauf, Severin; Schröder, Muriel-Natalie; Steffens, Jasper; Vieregge; Ingmar.



© Foto STG/N.Krauss

wettkämpfe, Klatsch und Tratsch aus der Szene – all das müssen wir zukünftig besser und professioneller organisieren. Gemeinsam mit den Seglern, den Veranstaltern und den Medien. Bei der Kieler Woche ist uns das schon sehr gut gelungen. Allein 150 Millionen Pageimpressions über bundesweite Online-Berichterstattung über das Audi Sailing Team Germany können sich sehen lassen. Natürlich liegt dieser Erfolg auch maßgeblich darin begründet, dass wir mit Audi unseren Wunsch-Premiumpartner mit im Boot haben.

**WIE WIRD GEFÖRDERT?** Erstens benötigen wir Geld. Das ist dringend notwendig für die Umsetzung des Sportförderkonzeptes, das wir zusammen mit dem Deutschen Segler-Verband erarbeitet haben. Dazu gehören Kosten für Trainer, Trainingsmaßnahmen, Talentscouting, Material, Zielwettkämpfe wie Worldcups, EMs und WMs sowie deren Vorbereitung und für Forschung und Entwicklung. Zweitens müssen wir auch eine logistische Herausforderung meistern. Ich weiß selbst aus meiner aktiven Zeit als Segler, dass wir Zugfahrzeuge benötigen. Und auch hier ist die Audi AG bereit, uns zu unterstützen: Wir werden in diesem Jahr 30 Autos erhalten, die wir den Seglern im Top- und im Nachwuchsbereich zur Verfügung stellen können. An dieser Stelle seien auch unsere beiden Partner Musto (durch die Peter Frisch GmbH) und die Firma Liros erwähnt, die einen erheblichen Teil

an Ausstattung (Kleidung und Tauwerk) in diese Initiative einbringen. Drittens: die Medialisierung. Wir müssen investieren, um die Inszenierung der Teams und des gesamten Sports möglich zu machen. Dazu gehören Filmmaterial, Fotos sowie Hintergrundberichte von den Events. Das wiederum geht nur mit der Unterstützung der Segler, Veranstalter, Medienpartner und allen Leuten, die helfen können und helfen wollen, den Segelsport sichtbar und medialisierbar zu machen. Das Internet ist hierfür natürlich ein dankbares Medium. Der Sport muss Schritt für Schritt der breiten Masse der Zuschauer näher gebracht werden.

**WIE?** Das ist eine echte Herausforderung: Der Sport ist komplex, es gibt viele verschiedene Bootsklassen und somit pro Jahr zig Welt-, Europa- und Deutsche Meister. Die Fokussierung auf die „Königsdiziplin“, und das

sind die Nationalmannschaften der olympischen und vorolympischen Klassen, ist der richtige Weg. (Laser M, Finn-Dinghy M, 470er M, 49er M, RS:X Windsurfing M, Starboot M, Laser Radial W, 470er W, Elliott 6M W, RS:X Windsurfing W, 420er, 29er, Opti, Bic-Techno 293, Anm. d. Red.). Olympia – das ist unser Wimbledon und somit auch die beste Basis für eine spätere Profikarriere. Sei es auf einer TP52 oder sogar im America's Cup. Da jedoch die Regatten oft sehr weit draußen auf dem Wasser stattfinden, ist es damit noch nicht ganz getan. Es existieren bereits viele gute Ansätze, den Sport durch neue Formate dichter an die Zuschauer heranzubringen.

**WELCHE?** Das sind Match Races, neue Regattakurse, Medal Races und so weiter. Wichtig ist dabei, dass der Spannungsbogen zum Ende der Regatta hin steigt und nachvollziehbarer wird. Entscheidender Faktor wird es in der Zukunft aber sein, den Segelsport an

Land zu bringen. Wenn man sich anschaut, dass zur Kieler Woche circa drei Millionen Zuschauer nach Kiel kommen, von denen die meisten wissen, dass es sich hier um eine Segelveranstaltung handelt, kann das

„WENN MAN SICH ANSCHAUT, DASS ZUR KIELER WOCHE CIRCA DREI MILLIONEN ZUSCHAUER NACH KIEL KOMMEN, VON DENEN DIE MEISTEN WISSEN, DASS ES SICH HIER UM EINE SEGELVERANSTALTUNG HANDELT, KANN DAS „PUBLIC VIEWING“, WIE ES BEIM FUSSBALL ODER AUCH SCHON BEIM AMERICA'S CUP IN VALENCIA ETABLIERT IST, UNS DEM ZIEL, DAS SEGELN ANFASSBARER UND GREIFBARER ZU MACHEN, EINEN DEUTLICHEN SCHRITT NÄHER BRINGEN.“

„Public Viewing“ wie es beim Fußball oder auch schon beim America's Cup in Valencia etabliert ist, uns dem Ziel, das Segeln anfassbarer und greifbarer zu machen, einen deutlichen Schritt näher bringen. Das ist ein Trend bei vielen Sportarten und ich denke, dass das beim Segeln auch funktioniert. Technisch ist das heute überhaupt kein Problem, gut moderierte Livebilder von unterschiedlichen Bahnen, etwa von Onboard-Kameras aus

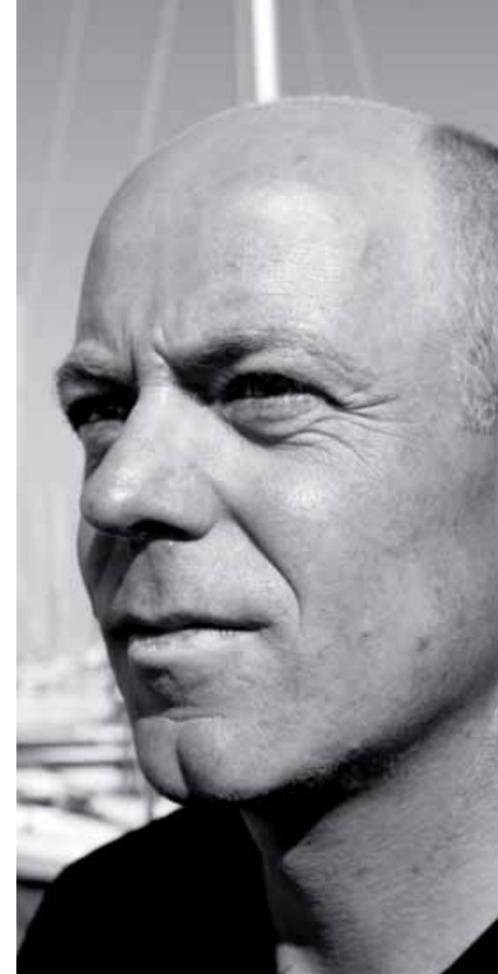
Print handelt. Das Internet ist die ideale Symbiose aus beidem und ein guter Multiplikator. Die Segler von heute sind es gewohnt, Inhalte über Facebook, Twitter oder Blogs zu konsumieren – und selbst zu produzieren. Sailing Team Germany hat deshalb auch eine eigene Facebook-Seite. Auch wir produzieren selbst Bildmaterial und distribuieren dieses über unsere Homepage. So haben wir etwa bei der Kieler Woche einen Fotografen und ein Kamerateam gehabt und konnten Interviews, etwa mit Jochen Schümann, Philip Buhl, Tina Lutz und Vertretern der Audi AG, selbst herstellen und den Medien so aktuelles und honorarfreies Material zu Verfügung stellen. Unser Ziel ist, es den Medien so einfach wie möglich zu machen, an den Content heranzukommen. Letztendlich sollen damit auch unsere Partner inszeniert werden. Auf Booten, Segeln und der Bekleidung ist jetzt schon Audi, Musto und Liros zu erkennen; da kommen hoffentlich bald noch mehr fördernde Unternehmen dazu. Wir wollen in Vorleistung gehen. Dafür investieren wir neben Geld auch sehr viel Zeit.

**WIE GEHT ES WEITER?** Wir stehen mit dem Audi Sailing Team Germany noch ganz am Anfang. Neben der Medialisierung ist der nächste Schritt der sinnvolle und zielgerichtete Einsatz der Zuwendungen, die wir erhalten. Wir haben zu Beginn der Initiative eine Idealplanung aufgestellt und kommen bei der Bedarfsberechnung auf eine ähnliche Summe wie die Engländer, die derzeit erfolgreichste Segelnation der Welt. Training und Trainer, Material, Logistik, aber auch die psychologische Betreuung und der Aufbau der Nachwuchsförderung kosten Geld. Die Engländer haben angeblich zwischen drei und fünf Millionen Pfund zur Verfügung. Diese Mittel kommen

„UNSER WEG IST DER WEG DER KLEINEN SCHRITTE. WIR WERDEN UNS DAS STÜCK FÜR STÜCK ERARBEITEN UND IMMER WIEDER BEWEISEN, DASS EIN INVESTMENT IN DEN SEGELSPORT SICH LETZTLICH AUCH LOHNT.“

oder von auf großen Bojen platzierten Kamerateams, zu liefern. Wenn das Rennen dann gelaufen ist, könnte es kurze Zusammenschnitte geben, die auf Livebühnen vorgetragen werden. So könnte man den sehr komplexen Sport Segeln gut visualisieren. Die Dramatik der Bilder könnte sich dann – fachkundig moderiert – auf die Zuschauer übertragen. Eine Zweitverwertung im Internet wäre die logische Weiterentwicklung.

**WAS IST MIT DEN GESCHICHTEN „DRUM HERUM“?** Es ist nicht allein der Regattaverlauf, der darstellbar ist, sondern auch die Vorbereitung auf die Wettkämpfe, der technologische Hintergrund, Materialoptimierung und so weiter. Es sind schließlich auch Geschichten denkbar, dass ganz persönliche Schicksale plötzlich zu medialem Erfolg führen können. Spektakuläre Stürze, extreme Wind- und Wetterbedingungen. Erinnern wir uns doch nur an das unfassbare Finalrennen der 49er in China: Bis in die Tagesthemen hat es dieses Rennen geschafft. Das ist zwar manchmal wenig lustig, so wie ein Massensturz bei der Tour de France, nur die Medien brauchen eben auch mal solch einfache Formeln. Wie gut aber auch die Einbindung von Celebritys funktioniert, konnten wir auf der Kieler Woche beobachten: Veronica Ferres und Johannes B. Kerner an Bord bei Tim Kröger – und der Sport bekommt Aufmerksamkeit. Wir müssen es schaffen, die Topsegler angemessen zu inszenieren und den Medien so zu verpacken, dass es sich für diese lohnt, darüber zu berichten, egal ob es sich um Bewegtbilder oder



zum größten Teil aus der Staatslotterie – ein schlaues Modell. Unser Weg ist der Weg der kleinen Schritte. Wir werden uns das Stück für Stück erarbeiten und immer wieder beweisen, dass ein Investment in den Segelsport sich letztlich auch lohnt. Medial als auch vertriebsseitig.

**DEINE PERSÖNLICHEN WÜNSCHE FÜR DIE NÄHERE ZUKUNFT DER INITIATIVE?** Ich habe vier Wünsche. Erstens: Ich wünsche mir, dass der Sport bedingt durch diese Initiative an Aufmerksamkeit in den Medien gewinnt. Das ist uns bisher ganz gut gelungen. Wir haben tolle Reichweiten vor und während der Kieler Woche erzielt, als wir das Team vorgestellt haben. Auf diesem Level müssen wir nachlegen. Zweitens: Die Zuwendungen für die Segler müssen sinnvoll eingesetzt werden. Drittens: Wir würden uns natürlich freuen, wenn wir in den nächsten Monaten weitere Partner von unserer Idee überzeugen. Audi ist da sicherlich eine sehr attraktive Marke mit besonderer Zugkraft. Das kann unserer Initiative nur förderlich sein. Viertens: Wir brauchen die Unterstützung und die Identifikation der ganzen deutschen Segelgemeinschaft. Auch wenn nicht alle Leistungssegler betreiben, so sind die jungen Segeltalente in den Vereinen und Verbänden doch immer wieder Anziehungspunkt für neue junge Mitglieder und damit ein wichtiger Bestandteil des ganzen Systems. Wenn uns das gelingt, ist das Leistungsegeln in Deutschland bald wieder dort, wo es einmal war: Ganz vorn. ☺

Text & © Fotos Matt, Müncheberg nass-press

# RC IN

OBERÖSTERREICH



Ein Stöhnen und ein Wimmern schallt über den oberösterreichischen Traunsee und lässt die Besucher des schon im Jahr 909 erstmals erwähnten Seeschlosses Ort im Nordosten des klaren, sich s-förmig zwischen grün bewaldeten Tausendern auf der einen und Anderthalbtausendern auf der anderen Seite windenden Bergsees innehalten. Was da ächzt und knarzt, als bräche sogleich ein altersschwaches Rad am Holzkarren eines filzbehüteten, Knickerbocker und Trachtenhemd tragenden Graubartes aus dem Salzkammergut, sind die hochmodernen Winschen des 20 Meter in den nebelverhangenen Himmel schneidenden Carbonmonsters vom Typ RC44, BMW ORACLE RACING, das noch einmal die Schoten dichter holt und noch ein paar Zentimeter mehr anluvt, um vor USA 17 die Luvtonne erreichen und als erste den asymmetrischen Spi, der an einem rüsselgleichen Bugspriet gefahren wird, setzen zu können. An Bord der BMW-Yacht mit der USA 18 im Groß: Milliardär und Segel-Narr Larry Ellison sowie Russell Coutts, America`s-Cup-Legende und Segelgenie.

**A**m Steuer des zweiten Bootes mit den Stars and Stripes im Groß: James Spithill. Die drei Ausnahmesegler haben seit Kurzem ein gemeinsames, auf dem Wasser vor Valencia erkämpftes Erfolgserlebnis. Sie waren zusammen an Bord des siegreichen amerikanischen Super-Tris, der in insgesamt nur 280 Minuten Segelsportes den schweizerischen Defender ALINGHI düpierte, indem er ihn auf den zweiten, sprich: den Verlierer-Platz, verwies.

Nun gibt BMW ORACLE Gas und tritt gleich mit zwei Booten im RC44-Circuit an: Larrison und Coutts segeln das eine, Spithill und Kosteki das andere; auch macht man sich – neben weiteren Circuits wie der Louis Vuitton Trophy und dem Audi MedCup – fit für die Vertei-

„WAS AUFFÄLLT, IST, DASS IMMER MEHR AMERICA'S-CUP-TEAMS IN DIE RC44-KLASSE REINRÜCKEN. DER GRUND IST, DASS DU IN DIESER KLASSE NICHT NUR FLEET RACE, SONDERN EBEN AUCH MATCH RACE SEGELN KANNST.“

digung der silbernen Kanne, Siegtrophäe des America's Cup. Die Rennen, welche Ende Februar vor Dubai ihren Auftakt nahmen, wurden in einer zweiten Etappe nun Anfang Mai in Gmunden ausgetragen, knarrende, wehleidige Geräusche, über den noch immer eiskalten Traunsee schallend, eingeschlossen. Es folgte Kopenhagen Mitte Juni, Valencia Ende Juli, das spanische Puerto Calero Mitte Oktober und das Finale läuft schließlich

Anfang Dezember in Miami. Zehn hochkarätige Teams sind – inklusive der beiden US-amerikanischen – vor der beschaulichen Kulisse der Gmundener Esplanade im Nordosten nahe des Orter Schlosses, am Start: die ISLAS CANARIAS mit dem Eigner Juan Calero und Taktiker José Maria Ponce, NED 18, NO WAY BACK mit Pieter Heerema und Ray Davies, das russische Boot TEAM KATUSHA mit Bob Little und Paul Cayard, Igor Lah und Rod Davies (TEEM CEREEF, SLO 11), Torbjorn Tornquist und Terry Hutchinson vom schwedischen Boot TEAM ARTEMIS, Markus Wieser mit Harm Müller-Spreer (TEAM SEA DUBAI) sowie Chris Bake und Cameron Appleton vom TEAM AQUA, beide für die Vereinigten Arabischen Emirate startend.

Wir sprachen in Gmunden mit **Markus Wieser**, einziger deutscher Match-Race-Profiskipper (TEAM SEA DUBAI) bei der diesjährigen RC44-Championships-Tour 2010 über das Segeln in Oberösterreich („OÖ“) und über anspruchsvoll zu segelnde Yachten.

**MARKUS WIESER, IST DER TRAUNSEE EIN ANSPRUCHSVOLL ZU SEGELNDES REVIER?** Ich segele hier überhaupt erst zum dritten Mal, immer auf RC44, das dritte Mal in Folge. Landschaftlich ist das super hier am Traunsee, schöner als jeder andere See in Süddeutschland. Das Problem bei Gebirgsseen ist jedoch: Wenn das Wetter nicht passt und eine Westströmung herrscht, dann kommt da kein Wind rein. Wenn ein wenig die Sonne rauskommt,





so wie gestern zum Beispiel, dann entsteht sofort eine Thermik, und je weiter man dann in den Süden fährt, in Richtung Ebensee, desto mehr Wind hat man. Die ersten beiden Tage sind wir in Ebensee unten gesegelt, wo die Berge richtig steil zum Wasser hin abfallen, da ist dann ein richtig toller Wind. Generell ist der Wind aber sehr unberechenbar hier am Traunsee, es kommen oft Winddreher rein. Die Schwierigkeit besteht darin, abzuschätzen, welche Seite besser zieht. Wenn wir Fleet Races segeln, haben wir die Tonne direkt vor Gmunden, also ganz weit im Norden, da ist der Wind extrem drehend. Trotz dieser schwierigen Bedingungen sind am Ende meistens immer wieder die gleichen Teams vorn. Guter Bootsspeed und perfektes Bootshandling machen jedoch manche taktische Fehlentscheidung wieder wett, da die Boote sehr schnell sind.

„UNSER PROBLEM AN BORD WAR, DASS WIR IN DEN VERGANGENEN ZWEI JAHREN SECHS VERSCHIEDENE STEUERLEUTE HATTEN UND SOMIT NIE EINE KONSTANZ INS TEAM BRINGEN KONNTEN.“

MIT WELCHEN YACHTEN KANN DIE RC44 CLASS VERGLEICHEN WERDEN? Wenn man sich die Starterliste anschaut, gibt es neben der TP52 keine Klasse, wo mehr renommierte und professionelle Segler mitfahren. Man hat auf fast jedem Boot Topleute, die America`s Cup gesegelt sind, die Olympia- oder Weltmeister sind. Und nur die wenigen Boote, die hier nicht top besetzt sind, haben am Ende auch keine Chance. Das einzige Team,



das hier zurzeit fehlt, ist das TEAM NEW ZEALAND, das letztes Jahr auf ARTEMIS gesegelt ist. Dadurch, dass ARTEMIS nun eine eigene America`s-Cup-Kampagne plant, sind die Neuseeländer hier leider nicht am Start. BMW hat gleich zwei Teams auf dem Wasser, was auch die Bedeutung der Klasse unterstreicht: Das ist neben ORACLE RACING, gesteuert von Coutts und Ellison, die HULL 17, wo Kostecki und Spithill drauf sind. Was auffällt, ist, dass immer mehr America`s-Cup-Teams in die RC44-Klasse reinrücken. Der Grund ist, dass du in dieser Klasse nicht nur Fleet Race, sondern eben auch Match Race segeln kannst. Das hat der TP52-Circuit nicht zu bieten. Die Tendenz läuft darauf hinaus, dass nächstes Jahr alle Cup-Teams, so wie ich das sehe, in die RC44 wechseln und langsam die TP52 verlassen werden, eben weil sie hier auch Match Race segeln können.

**EIN PAAR WORTE ZU DEINER CREW ...** Der Großteil unseres TEAM SEA DUBAI segelt auch auf Udo Schütz` CONTAINER, einer modifizierten STP65. Wir sind sehr gut eingespielt, da wir viele Tage im Jahr gemeinsam auf dem Wasser verbringen. Unsere RC44 segelt unter arabischer Segelnummer; unsere Sponsoren sitzen ja zum Großteil in Dubai. Deshalb hatten wir vor zwei Jahren auch die Auflage, mit einem Steuermann zu segeln, der aus Dubai kommt. Da gibt es aber keine Leute, die richtig gut sind, und so hatten wir auch einen Skipper an Bord, der leistungsmäßig nicht passte. Trotzdem mussten wir uns mit dem Mann über die ganze Saison irgendwie arrangieren. Das hat leider nie richtig funktioniert. Dann hat-

ten wir einen Steuermann aus Italien, der aber von der Klasse nicht angenommen wurde, weil er als Profi zählte. Das ist wichtig, weil auf RC44 im Match Race zwar Profis steuern dürfen; im Fleet Race müssen die Steuerleute jedoch reine Amateure sein. Aber viele Teams, wo die Boote keinen richtigen Eigner haben, tricksen irgendwie rum, mit einem Steuermann, der eigentlich Amateur sein soll, in Wirklichkeit aber doch keiner ist. Wir haben auf der RC44 jetzt einen neuen Steuermann für das Fleet Race, Harm Müller-Spreer, ehemals Eigner der TP52 PLATOON. Harm erfüllt unsere Amateurvorschriften fürs Fleet Race. Unser Problem an Bord war, dass wir in den vergangenen zwei Jahren sechs verschiedene Steuerleute hatten und somit nie eine Konstanz ins Team bringen konnten. Das heißt, jedes Mal, wenn wir zu einem neuen Event mit einem neuen Steuermann angekommen waren, fingen wir wieder von vorn an, ihn langsam an dieses Boot heranzuführen, das doch sehr speziell ist.

**„DIE YACHT SEGELT SICH TATSÄCHLICH WIE EINE JOLLE, SIE SPRINGT EXTREM SCHNELL AN, UND DADURCH, DASS SIE SO SCHMAL IST, SEGELT SIE SOFORT MIT VIEL LAGE.“**

Unsere SEA DUBAI-Kampagne ist langfristig ausgerichtet, dazu kommt dann noch unser CONTAINER-Projekt. Unsere Plattform steht. Und geht es dann endlich wieder weiter mit dem America's Cup ...



Eigentlich ist es ein großer Flying Dutchman. Es hat sehr viel Segelfläche (300 Quadratmeter, Spi: 170, Anm. d. Red.) und so bei zehn bis elf Knoten fühlt sich das Boot bereits übertakelt an, sodass wir da schon auf das kleine Vorsegel gehen. Das Boot hat einen asymmetrischen Spinnaker, der an einem langen Buggspriet gefahren wird. Es segelt überaus schnell und ist körperlich sehr anspruchsvoll zu segeln. Das heißt, du brauchst superkräftige, aktive junge Leute an Bord, sonst hast du auf diesem Boot keine Chance. Nach einem Tag Segeln mit vier Wettfahrten wie gestern ist die Mannschaft am Abend platt. Bei sechs Knoten Wind kann die RC44 schon super gesegelt werden, bis hin zu 25 Knoten. Der ideale Wind dürfte jedoch so zwischen zehn und fünfzehn Knoten liegen. Eigentlich ist es auch mehr fürs flachere Wasser gemacht, also eher nicht für große Wellen geschaffen; ich weiß nicht, ob das Boot ein Meer mit hohen Wellen lange durchstehen kann.

**DEINE NÄCHSTEN PROJEKTE, WENN DU NICHT GERADE AUF CONTAINER ODER RC44 SEGELST?** Seit Jahren segle ich bereits Drachen, eigentlich ganz erfolgreich. Mit Harm war ich 2006 Vizeweltmeister, das Jahr danach wurde ich selbst Gold-Cup-Gewinner und die letzten beiden Europameisterschaften konnte ich auch gewinnen, im letzten Jahr in St. Tropez war Matti Paschen das erste Mal mit dabei. Wie gesagt, die RC44-Regatta in Kopenhagen überschneidet sich mit der Drachen-Europameisterschaft. Alles geht manchmal eben nicht. Im November wollen wir in Berlin das Berlin Match Race endlich zum sechsten Mal gewinnen. Kein leichtes Unterfangen, aber trotzdem machbar. ☺

Interview Paul Berg © Fotos GEPA, www.rc44.com

*Auch in diesem Jahr stand Markus Wieser, zusammen mit Matti Paschen und Sergey Pugatchew, bei der Drachen-EM auf dem Balaton wieder auf dem Siegereck ganz oben – siehe Drachenbeitrag in diesem Heft.*

... **DANN?** Dann werden wir es hoffentlich diesmal in Deutschland schaffen, eine schlagkräftige Truppe aufzustellen. Unsere RC44-Crew ist „multikulti“: Auf dem Vorschiff haben wir den Japaner Kazuhiko Sofuko, der hat bereits fünf America`s Cups gesegelt, den letzten 2007 mit BMW ORACLE. Eberhard Magg vom Bodensee macht das Cockpit. „Ebse“ hatte etwas Stress, da er auch das Match Race Germany ausrichtet. Unsere vorgeschriebenen Amateure sind am Grinder: Colin Philipp haben wir in Dubai aufgegabelt, im Fitnesscenter. Er lebt in Dubai, ist aber gebürtiger Engländer – und superstark! Neben ihm steht unser kleiner Ire David Mc Hugh, zweiter Grinder und Floater. Matti Paschen, sicher der beste deutsche Trimmer, ist für Gennaker und Genua zuständig und er kümmert sich um das Segeldesign. Am Großsegel haben wir Hartwell Jordan aus San Francisco. 2007 segelte er mit den Spaniern auch bereits seinen fünften America`s Cup. Ich selbst bin Taktiker im Fleet Race und Steuermann beim Match Race. Und wir haben

jetzt, wie gesagt, Harm Müller-Spreer als Owner-Driver. Harm wird uns bleiben, er hatte sehr viel Spaß und hat seinen Job richtig gut gemacht. Der nächste Event ist in Kopenhagen, da werde ich allerdings nicht mit an Bord sein können, da zur selben Zeit die Drachen-Europameisterschaft am Balaton läuft. Die haben wir im letzten Jahr gewonnen und diesen Titel müssen wir heuer verteidigen. Für mich kommt in Kopenhagen dann Jes Gram Hansen an Bord, was ganz gut ist, denn Hansen kommt aus Kopenhagen.

**WAS IST DAS BESONDERE AN DER RC44?** Harm Müller-Spreer, ehemals Eigner der PLATOON, sagt zu Recht, das Boot fühle sich an wie eine Jolle. Das Boot hat zwar einen Kiel mit drei Meter Tiefgang, aber es ist extrem schmal. Die Yacht segelt sich tatsächlich wie eine Jolle, sie springt extrem schnell an, und dadurch, dass sie so schmal ist, segelt sie sofort mit viel Lage. Es ist kein behäbiges Kielboot, es ist mehr eine behäbige Jolle.



## SEGELN MIT RUSSELL: EIN TAG AN BORD VON USA 18



Wie ist es, mit einem der ganz Großen des internationalen Segelsportes, der bereits mit sechs in der für Kinder angelegten P-Klasse segeln lernte, auf einer Rennyacht unterwegs zu sein? Zunächst einmal: ziemlich wackelig. Als mich ein Schlauchboot-Tender zur Coutts'schen ORACLE RACING-Yacht bringt, erhalte ich das erste Mal eine Dusche. Es sollte nicht die letzte sein. An Bord des nach achtern völlig offenen, 13,35 Meter langen und mit 2,75 Meter Breite recht schmalen Bootes reicht mir der viermalige America's-Cup-Sieger (1995 und 2000 für Neuseeland, 2003 für die Schweiz, 2010 für die USA) die Hand: „Hi, I'm Russell, welcome onboard.“ Eine Vorstellung? Wie überflüssig! Welcher Wassersportler kennt diesen Segler, der als Steuermann insgesamt 14 Siege im America's Cup erringen konnte und damit die ewige Bestenliste noch vor Segelheld Dennis Conner anführt, schließlich nicht? Eine Höflichkeitsfloskel, die ich erwidere. Noch bevor ich dazu komme, zu fragen, wo ich an Bord „am wenigsten störe“, weist mir der studierte Ingenieur mit freundlicher Bestimmtheit einen Platz direkt hinter dem Skipper zu – dort, wo die Pflicht am breitesten ins gurgelnde Nass ausläuft. Gut festhalten, heißt ab sofort die Devise, „immer eine Hand fürs Schiff“ (das heißt in diesem Fall am Luv-Achterstag), denn die RC-Yachten bewegen sich erstaunlicherweise mitnichten wie ein träges Kielboot (immerhin hängt an einem 2,90 Meter langen Kiel eine 2,2 Tonnen schwere Ballastbombe), sondern eher wie eine schwere, übergroße Jolle.

Nachdem der Match-Race-Teil der Regatta beendet ist, bei dem immer nur zwei Boote gegeneinander angetreten sind und bei dem auch US-Softwaremilliardär Larry Ellison an Bord der RC44 mitgesegelt war, steht nun der Fleet-Race-Teil auf dem Programm. Bei diesem muss, so schreiben es die Statuten vor, ein Segelamateurlama-teur das 20 Meter hohe Karbonmonster steuern. So kommt denn Nicolas Verwilghen an Bord. Immer in seiner – und damit auch meiner – Nähe ist jedoch Russell Coutts, der bei dieser Regattaform, bei der alle Yachten gegen alle anderen segeln, als Taktiker fungiert. Wieselflink und behände wie ein Zwanzigjähriger bewegt sich Coutts dabei an Bord. Keine Frage, der Mann ist physisch topfit. Und er scheint seine Augen überall zu haben: Sie sind nach achtern gerichtet, um die hochkarätigen Verfolger, darunter Segelgrößen wie James Spithill, Paul Cayard, John Kosteki, Markus Wieser und Terry Hutchinson, vor allem jedoch deren

Manöver unter Kontrolle halten zu können. Er taxiert seine voraus und dwars segelnden Gegner, um deren Aktionen voraussehen und ihnen zuvorkommen zu können. Der braun gebrannte, athletische Mann mit der großen, spiegelnden Sonnenbrille unter einem tief ins Gesicht gezogenen Cap und dem schneeweißen Ölzeug scheint förmlich den Wind zu riechen, er erspät Böenkräusel auf dem Wasser, lange bevor die anderen Crews diese registrieren, um dann sofort dorthin zu segeln, und er kniet sich auf dem Achterdeck ein ums andere Mal nieder, um die besten Winkel zu den Tonnen zu ermitteln. Dazwischen gibt er dem Steuermann unablässig Tipps (so manches Mal zucken dabei seine Hände reflexhaft zum Steuerrad) und er ruft der Crew ruhig, aber bestimmt Kommandos zu. „Ready for a tack – fertig zur Wende“, ertönt wieder einmal die Stimme des bisher zweimal zum weltbesten Segler der ISAF gekürten Mannes, der stehend, das Kipeln des Rumpfes nur mit seinem Körpergewicht ausgleichend, nie die Übersicht zu verlieren scheint und, immer hellwach und von einer immerwährenden, positiven Anspannung beseelt, dort wieder einmal eine Lücke erspät, in die es nun schnell hineinzuschließen gilt, welche die anderen Crews, wenn überhaupt, viel zu spät wahrgenommen haben, um noch reagieren zu können. Gerade einmal knappe drei Sekunden – so lange braucht es für eine Wende auf einem RC44-Rennboot, wenn Profis an Bord sind. Die Mannschaft pariert sofort, weiß, was zu tun ist, und gibt für diese Sekunden hundertprozentig. Coutts ist zufrieden, seine Yacht rundet als erste das Lee-Tor, nun geht es mit sich stetig vergrößerndem Vorsprung Richtung Ziel.

2005, vor genau fünf Jahren, war es, als Russell Coutts zusammen mit dem Yacht designer Andrej Justin die neue Bootsklasse RC44 (RC steht für die Initialen Russell Coutts) konstruierte. Sein Ziel war es, mit dieser übertakelten One-Design-Yacht ein den America's-Cup-Yachten möglichst ähnliches Sportgerät zu schaffen, mit denen sich die Syndikate für die cupfreie Zeit seglerisch fit halten und auf hohem Niveau gegeneinander regattie-

ren können. Zwar gibt es mit der acht Fuß längeren TP (Trans Pac) 52, die etwa beim Audi MedCup eingesetzt wird, ernst zu nehmende Konkurrenz. Doch egal auf welchem der Racer die Segler ihr Handwerk verfeinern: Ständiges Training ist unabdingbare Voraussetzung, um ganz vorn mitsegeln zu können. Selbst einer wie Russell Coutts, der – erwartungsgemäß – auf dem Traunsee das Match- wie auch das anschließende Fleet Race schließlich als jeweils bestes Boot für sich entscheiden konnte, kann es sich nicht leisten, sich nicht ständig bei den internationalen Circuits der Weltelite mit den Seglern der anderen potenziellen Cup-Teams zu messen. Dass Coutts dabei als Konstrukteur seiner eigenen Bootsklasse bei der RC-Championship-Tour über gewisse

WIESEFLINK UND BEHÄNDE WIE EIN ZWANZIG-JÄHRIGER BEWEGT SICH COUTTS AN BORD. KEINE FRAGE, DER MANN IST PHYSISCH TOPFIT.

Vorteile verfügen dürfte – keiner kennt schließlich sein dreieinhalb Tonnen schweres, mit 300 Quadratmeter gut betuchtes Renngerät so gut wie er selbst – liegt dabei auf der Hand. Doch letztlich komme es darauf an, dass die gesamte Crew bestmöglich aufeinander und auf die Yacht eingespielt sei. Nur so könnten Siege auch bei den nächsten Stationen des RC-Regattazirkus vor Kopenhagen, Valencia, Puerto Calero und Miami errungen werden, sagt der Segel-Star, der regelmäßig nach dem Einlaufen der Boote ein paar Minuten mehr als alle anderen Segler einplanen muss – um Autogrammjäger, Segelfans und Journalistenanfragen befriedigen zu können. Und nur so könnte Coutts für die USA als Defender des nächsten America's Cup mit dem Team BMW ORACLE RACING, dessen CEO er ist, als einer in die Geschichte des Segelsportes eingehen, der etwas erreicht hat, das vor ihm noch niemand geschafft hat: den fünfmaligen Gewinn des America's Cup. ☺

Text Paul Berg © Foto GEPA, www.rc44.com

„Das Meer ist alles. Es bedeckt sieben Zehntel der Erde. Sein Atem ist rein und gesund. Es ist eine immense Wüste, wo ein Mann nie alleine ist, in dem er fühlen kann, wie das Leben aller in ihm bebt. Das Meer ist nur ein Behälter für alle die ungeheuren, übernatürlichen Dinge, die darin existieren; es ist nicht nur Bewegung und Liebe; es ist die lebende Unendlichkeit.“ Jules Verne (Werk: 20.000 Meilen unter dem Meer)

### PYUA EVOLUTION JACKE

Die Eco-Freeridemarke PYUA gewann im Januar 2010 den Eco Responsibility Award by ISPO. Mit dem Award werden Unternehmen ausgezeichnet, die sich in besonderer Weise für den Umweltschutz und die Nachhaltigkeit ihrer Produkte engagiert haben. Pluspunkt: Die Freeride-Bekleidung wird aus vollständig recycelbaren Materialien hergestellt. Ein echter Eyecatcher ist die „Evolution Padded“-Damenjacke aus der Herbst/Winter-Kollektion 2010/2011. Mit dem stylischen Design macht man auch auf hoher See immer eine tolle Figur. Zusätzlich sorgen die verwendeten Materialien für höchste Wind- und Wasserdichtigkeit, Atmungsaktivität und Wärmeisolation. Die neue Kollektion ist ab Herbst 2010 im Fachhandel oder auf [www.pyua.de](http://www.pyua.de) erhältlich. Verkaufspreis: 460 Euro [WWW.PYUA.DE](http://WWW.PYUA.DE)



### FÜR ABENTEURER: IWC SCHAFFHAUSEN „ADVENTURE ECOLOGY“

Der Schweizer Uhrenhersteller IWC Schaffhausen unterstützt als offizieller Partner die „Plastiki-Expedition“ von Daniel de Rothschild und seiner Organisation Adventure Ecology. Die Uhrenmanufaktur hat der Mission das Modell Ingenieur Automatic Mission Earth Edition „Adventure Ecology“ gewidmet. Unverkennbar stehen bei der Automatikuhr das blaue Ziffernblatt, orangefarbene Zeichen und eine spezielle Bodengravur für die Plastik-Mission. Die elegante und robuste Edelstahluhr mit Kautschukarmband erschien in limitierter Sonderauflage. Dank der langen Lebensdauer ist das Modell für alle Abenteurer ein „Muss“. Verkaufspreis: 6.600 Euro [WWW.IWC.COM](http://WWW.IWC.COM)



### SIDE BY SIDE MESSERBLOCK Design Jörg Gätjens

Die Designkollektion „side by side“ wurde von mehreren Designern und den Caritas Wendelstein Werkstätten ins Leben gerufen. In den Werkstätten für Menschen mit Behinderung werden die Designobjekte zu einem großen Teil in Handarbeit hergestellt. Aus ökologischen Gründen werden in erster Linie heimische Hölzer verwendet, die Oberflächen bleiben naturbelassen oder werden mit umweltverträglichen Ölen und Wachsen behandelt. Aus der Kollektion stammt auch der Messerblock des Designers Jörg Gätjens. Das Besondere an dem Objekt: Zwei Stahlfedern halten 900 Holzspieße zu einem wunderschönen Messerblock zusammen. Alle „Sailing Journal“-Leser haben die Chance, den Messerblock aus der „side by side“-Serie zu gewinnen. Schicken Sie uns eine Postkarte oder E-Mail an [info@sailing-journal.de](mailto:info@sailing-journal.de) mit dem Stichwort „Verlosung side by side“. Verkaufspreis: 69 Euro [WWW.SIDEBYSIDE-DESIGN.DE](http://WWW.SIDEBYSIDE-DESIGN.DE)



### TREIBHOLZ-BILDERRAHMEN

Holz ist einer der ältesten genutzten Pflanzenrohstoffe. Wir nutzen es zur Energiegewinnung, als Werkzeug- oder Baumaterial. Aber auch gebrauchtes Holz eignet sich hervorragend als natürliches Kunstwerk. Jedes Stück Holz birgt seine eigene Geschichte, trägt Gebrauchsspuren, Stempel und Zeichen seines Vorlebens. Daraus entstehen bei der Firma Holzwerk-a originelle Wunschmöbel voller Charme. Und damit das eine oder andere Urlaubsfoto auch richtig gut zur Geltung kommt, werden aus dem gebrauchten Massivholz wunderschöne Holzbilderrahmen gefertigt. Verkaufspreis: 13 x 18 Zentimeter 19,50 Euro; 30 x 40 Zentimeter 45 Euro/55 Euro [WWW.HOLZWERK-A.DE](http://WWW.HOLZWERK-A.DE)



### VAUDE BLUE BEECH

An warmen Sommerabenden einfach mal auf dem Segelboot übernachten. Da fehlt nur das richtige Bettzeug. So richtig gemütlich wird es mit dem Vaude-Schlafsack „Blue Beech“. Besonders weiche und hautfreundliche Bluesign-Stoffe lassen uns unbeschwert die Nacht genießen; bei kalten Temperaturen sorgt der komfortable Schlafsack dank der Thermody-Füllung für ein moderates Klima. Und auch die Umwelt kommt nicht zu kurz: Alle Produkte mit Vaude-Ecosystem unterliegen in ihrem Produktlebenszyklus einer umfangreichen Umwelt-Strategie. Die umweltfreundlichen Schlafsäcke gibt es mit 400 oder 600 Gramm Füllgewicht. Verkaufspreis: ab 160 Euro [WWW.VAUDE.COM](http://WWW.VAUDE.COM)

### MIT DEM FALTRAD E-VERSA STARTKLAR FÜR DEN NÄCHSTEN LANDAUSFLUG!

Klein, kompakt und leicht. So lässt sich das Faltrad „E-Versa“ der Marke Hercules beschreiben. Damit lässt es sich auf jedem Segelboot unkompliziert verstauen. Und damit kurze Landausflüge auch die richtige Entspannung bieten, ist das Modell E-Versa mit einem Elektroantrieb am Hinterrad ausgestattet, um schnell voranzukommen. Das Aluminium-Rad verfügt über eine Sieben-Gang-Schaltung und ist in den Farben Schwarz und Weiß erhältlich. Umweltfreundlicher Fahrspaß! Verkaufspreis: 1.299 Euro [WWW.HERCULES-BIKES.DE](http://WWW.HERCULES-BIKES.DE)



### KNESEBECK VERLAG „WEISHEIT“

„Eines der größten Geschenke, die wir an kommende Generationen weitergeben können, ist unsere Erfahrung, unsere Weisheit.“ Mit diesem Zitat beginnt der Werbefotograf und Autor Andrew Zuckermann sein Buch „Weisheit“. Fünfzig internationale Persönlichkeiten aus Medien, Politik und Kunst hat der Autor fotografiert und porträtiert. Vor dem Hintergrund ihrer beeindruckenden Lebensgeschichten äußerten sich die Porträtierten zu ihren wichtigsten Erkenntnissen und vermitteln uns ihre persönliche Sicht der Weisheit. Nelson Mandela wird mit dem Satz zitiert: „Was die Menschen voneinander unterscheidet, ist nicht das, was wir mit auf den Weg bekommen haben, sondern das, was wir daraus machen.“ Vielleicht ein schöner Ansatz, um zu überdenken, wie wir mit der Umwelt umgehen. Selbst wenn wir im Bereich Umweltschutz vor großen Herausforderungen stehen, so kommt es darauf an, was wir daraus machen. Unser Handeln ist gefordert! Damit jüngere Generationen beruhigt in die Zukunft blicken können – ein kleines Stück weiser! Verkaufspreis: 49,95 Euro [WWW.KNESEBECK-VERLAG.DE](http://WWW.KNESEBECK-VERLAG.DE)



### ECO BOTTLE EARTH FRIENDLY

Bei einem mehrstündigen Segeltörn hat man ja gern etwas zum Trinken dabei. Ob kalt oder warm: In den umweltfreundlichen Aluminium-Trinkflaschen der Firma Eco Bottle finden alle Getränke ihr „Zuhause“. Der Umwelt zuliebe sind alle Flaschen recycelbar und schadstofffrei. Und damit bei extremem Wellengang auch nichts daneben geht: Durch das Triple-Lock-System lassen sich die Flaschen mit einer halben Umdrehung dicht verschließen. Die stylischen Trinkflaschen in unterschiedlichen Designs und Größen sind ab September 2010 im Fachhandel erhältlich. Verkaufspreis: ab 16 Euro (1-Liter-Flasche) [WWW.ECO-BOTTLE.COM](http://WWW.ECO-BOTTLE.COM)

### MAREVERLAG SEE IN NOT

In „See in Not“ berichtet der Autor Hans-Peter Rodenberg aus allen Regionen der Erde über eine der größten Nahrungsmittelquellen unseres Planeten: dem Meer. Die Geschichte der deutschen Hochseefischerei und der Kaviargewinnung an der Wolga werden in dem Buch ebenso thematisiert wie die ungewisse Zukunft der Wale bis hin zur Erforschung des Krills. Neben spannenden Berichten stützen zahlreiche Daten, Abbildungen und Statistiken die Aussage, dass der konventionelle Fischfang an seine Grenzen gestoßen ist. Nach Durchsicht des faszinierenden Buches wird jedem Leser klar: Eine der größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts liegt in der ökologisch und wirtschaftlich nachhaltigen Bewirtschaftung der Meeres- und Küstenressourcen. Ein Wettlauf gegen die Zeit beginnt. Erschienen im mareverlag. Verkaufspreis: 29,90 Euro [WWW.MARE.DE](http://WWW.MARE.DE)



### BLEED ORGANIC CLOTHING CHECK SHORTS

Mit seiner umweltbewussten Mode achtet das Sportswear-Label „bleed“ verstärkt auf den Erhalt der Umwelt. Die stylischen „Check Shorts“ wurde aus Biobaumwolle hergestellt und ist dank der guten Qualität sehr robust. Zwei Gesäßtaschen und zwei schräge Einschubtaschen auf der Vorderseite bieten viel Platz für Utensilien. Die karierten Shorts werden so manchen Segler auf seinen Ausflügen begleiten. Verkaufspreis: 69,90 Euro [WWW.BLEED-CLOTHING.COM](http://WWW.BLEED-CLOTHING.COM)

### WDCS WAL-PATENSCHAFT

Der WDCS („Whale and Dolphin Conservation Society GmbH“) hat es sich zu Aufgabe gemacht, die unterschiedlichsten Wal- und Delfinarten zu schützen. Ein von Dr. Paul Spong geleitetes Forschungsprojekt beschäftigt sich seit mehr als drei Jahrzehnten mit den Schwertwalen in den Gewässern von British Columbia (Kanada). Schwertwale gehören zu den schnellsten Meeressäugern und üben eine seltene Faszination auf Menschen aus. Mit einer symbolischen Wal-Patenschaft können auch Sie das Projekt zum Schutz der Schwertwale unterstützen. Als Wal-Pate bekommt man neben einer Urkunde und Fotos seines Patentieres ein Magazin, in welchem regelmäßig über das Sozialverhalten der Patenwale berichtet wird. Auf [WWW.WDCS-DE.ORG/PATENSCHAFT](http://WWW.WDCS-DE.ORG/PATENSCHAFT) erfahren Sie mehr über die Patenschaft und weitere Projekte des WDCS.



Photo by UDO SPREITZENBARTH  
exclusively for Bretz

**Bretz**  
[www.cultsofa.com](http://www.cultsofa.com)

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



Vor 70 Jahren starb Johan Anker. Als der Königliche Göteborger Yachtclub 1928 einen Konstruktionswettbewerb für „ein in Serie zu bauendes, kostengünstiges Einheitsboot für die Jugend“ ausschrieb, setzte sich der Entwurf des „Künstlers der Linien“ gegen drei weitere Designs durch. Ein 8,95 Meter langer, neuer Drachen (Breite 1,90, Tiefgang 1,20 Meter, Segelfläche am Wind

## BUNKER QUEEN

27,7, Spi 23,6 Quadratmeter) ist zwar heutzutage weder kostengünstig noch wird er überwiegend von der Jugend gesegelt. Und doch: Es gibt, von der Melges24 einmal abgesehen, kein Kleinboot, das international eine vergleichbare Leistungsdichte aufweist, einen ähnlich prall gefüllten Regattakalender hat – und so viel Spaß macht.



DEUTSCHER MEISTER MIT FÜNF ERSTEN PLÄTZEN IM FD, UND BEI DER UNMITTELBAR DARAUF-FOLGENDEN DRACHEN-DM SAHNTE DAS SEGELTALENT MIT VIER SIEGEN AB.



Markus Wieser hat ein kleines Problem. Jedes Mal, wenn ein anderer Hund an dem Tisch des Straßencafés, in dem er gerade frühstückt, vorbeigeschnüffelt kommt – egal, wie groß oder kräftig der Vierbeiner ist –, stets kommt sein kleiner schwarzer Mischling unterm Tisch hervorgeschnellt und kläfft sein Pendant an. Der Hund, der auf Wunsch seiner Tochter in Palma angeschafft wurde, ist mit nach Berlin gezogen, und auch dabei, als wir den 1964 in München geborenen Wieser (Markenzeichen: Dreitagebart) Ende Juni in der Charlottenburger Schlüterstraße in der Nähe des Ku`damms treffen.

Öfter als Wieser selbst dürften sich jedoch seine vier Töchter mit dem Hundeproblem befassen müssen, immer dann nämlich, wenn Papa arbeiten ist. Und seine Brötchen verdient der groß gewachsene, schlanke Wieser auf dem Wasser, segelnd. Jedenfalls zur Hälfte. Die andere Hälfte Arbeit besteht aus einer Hausverwaltung, die der 46-jährige Neuberliner (VSaW-Mitglied seit 2000) zusammen mit seinem Bruder und seinem Schwager in München betreibt.

Doch dafür bleibt wenig Zeit. Gern tauscht Wieser seinen Arbeitsplatz gegen einen Platz an der Pinne oder am Rad ein. Wenn der Athlet nicht gerade auf Udo Schütz` STP65-Rennyacht CONTAINER oder auf der SEA DUBAI, einem RC44-Renner, das Steuer in der Hand hält (siehe dazu Beitrag in diesem Heft), dann sitzt er an der Pinne der BUNKER QUEEN, eines „BB Royal Denship“-Drachens mit der Segel-Nummer UKR 7 im Topp des Großsegels. Gerade hat er bei der „Erste Private Banking Dragon European Championship/The Virginia Heriot Cup“ auf dem ungarischen Plattensee zusam-

men mit Sergeij Pugatchew und Matti Paschen mit elf Punkten Vorsprung vor der zweitplatzierten Russenyacht den Titel eingefahren.

„Sicherlich gibt es spektakulärere Boote als den Drachen“, sagt Wieser bei frisch gepresstem O-Saft, Müsli und einem Cappuccino, seine Augen mit einer breiten Brille vor der intensiven Berliner Sonne schützend. Das mache aber nichts, wenn man Boot gegen Boot segle, zähle nur die relative Schnelligkeit des schlanken, knapp neun Meter langen GfK-Rumpfes. Und: „Es gibt keine Entschuldigungen für eine schlechte Platzierung. Dann bist du eben schlecht gesegelt, hast Fehler gemacht.“ Das Material sei absolut gleich. Daran könne es also nicht gelegen haben.

Absolut gleich? Von den bei Wettfahrten antretenden Drachen seien heute etwa 80 Prozent Petticrows, schätzt Wieser, fünf weitere Prozent kämen aus der Royal-Denship-Yachtwerft. Zwar tragen alle drei Boote des BUNKER-Teams von Wieser, Hendriksen (BUNKER-TEAM, UKR 8) und Braslavets (BUNKER-PRINCE, UKR 9) das BB-Zeichen der dänischen Royal-Denship-Werft auf dem Rumpf, dennoch weiß Wieser die Vorzüge der englischen Petticrows durchaus zu schätzen: „Das Bootsdesign passt hier zu 100 Prozent“, sagt der Segler, der schon als Kind auf dem hölzernen B-Drachen seines Vaters auf dem Starnberger See mitfahren durfte, abwechselnd mit Bruder und Schwester. Nach 30 Minuten könne jedermann mit einem GfK-Drachen aus Essex lossegeln, da müsse nicht viel geschraubt oder eingestellt werden: „Sogar beim Maststellen gibt es Markierungen, die dir anzeigen, wo genau der Mastfuß hin muss.“





Überhaupt sei das Drachensegeln vergleichsweise komfortabel: Nur zum Schiften müsse jemand nach vorn, alles andere ließe sich wunderbar vom Cockpit aus bedienen. Es müsse nicht viel herumgebastelt werden, eine Rollfock sei Standard „und bei Wettfahrten benutzen wir immer nur eine Genua“, preist Wieser die Vorzüge der von 1948 bis 1972 olympischen „Königsklasse“. Es sei schließlich kinderleicht, mit einem Drachen anzulegen: „Fock wegrollen, Segel runter, fertig.“ Dabei biete ein heutiger, sogenannter A-Drachen (im Gegensatz zum alten Typus des B-Drachens besitzt dieser ein angehobenes Vorsegel, ein geändertes Rigg, einen um 40 Zentimeter nach vorn versetzten Mast und eine um 6,6 Quadratmeter größere Segelfläche) genug Trimm-Möglichkeiten: Wanten-Einstellung und Mastfall seien da nur zwei von vielen Möglichkeiten, sagt Wieser.

#### DIE KONKURRENZ IST HART. WIESER, DER SONST DAS SPORTLICHERE SEGELN SCHÄTZT, MAG DAS.

Und der muss es schließlich wissen: Kaum ein anderer Segler fährt Jahr für Jahr mehr Siege in der Drachensklasse ein als der studierte Betriebswirtschaftswissenschaftler. Nachdem Wieser 1982 Vize-Weltmeister in der Jugendklasse Vaurien geworden war, wechselte er, damals 18-jährig, zum FD. Parallel fing er an, Drachen zu segeln. 1988 kam der Durchbruch: Deutscher Meister mit fünf ersten Plätzen im FD, und bei der unmittelbar darauffolgenden Drachen-DM sahnte das Segeltalent mit vier Siegen ab. „Das war so eine Art Initialzündung“, sagt Wieser zu seinem ersten souveränen Sieg in einer größeren Bootsklasse. Trotz Speedboat-Segelns mit der Mumm 36 THOMAS I-PUNKT von Thomas Friese und verstärkten Engagements beim Match Racing, unter anderem beim RC44-Projekt TEAM SEA DUBAI, blieb Wieser dem Drachensegeln doch immer treu. Und er wurde

belohnt: Nachdem er Anfang 2000 mit Thomas Müller als Taktiker Weltmeister und 2005 mit Harm Müller-Spreer Vizeweltmeister wurde, stellten ihm die Dänen einen Royal Denship zur Verfügung, mit dem er nur ein Jahr später, noch als Taktiker an Bord, mit Werner Fritz den Goldcup gewann. Gleich drei Deutsche-Meister-Titel errang Wieser quasi ganz nebenbei.

Dann wurde Sergej Pugatchev auf Wieser aufmerksam. Pugatchev, selbst erfolgreicher Segler und Chairman der ukrainischen Ölfirma Trans Bunker, kaufte Wieser nach dessen Sieg bei den Régates Royales vor Cannes zunächst die Segel – und dann gleich das ganze Boot ab. Pugatchev wollte, dass Wieser steuert. Er selbst begnügte sich mit der Position des Mittelmannes. Außerdem an Bord: der Deutsche Matti Paschen. Dass dieses Trio zum Erfolg verdammt ist, zeigte sich schnell: 2007 gewann das Team alle Regatten, an denen es teilgenommen hatte; beim Goldcup belegte es zunächst noch einen dritten Platz.

Doch das sollte sich schnell ändern: 2009 und aktuell im Juni dieses Jahres wurde Wieser mit der UKR 7 BUNKER QUEEN gleich zwei Mal Europameister. Beim Grand Prix 2009 wurde Wieser Erster, die beiden weiteren ukrainischen Boote belegten die Plätze zwei und drei. Nun muss sich Wieser beim diesjährigen Grand Prix vor Boltenhagen als Titelverteidiger insbesondere den Herausfordererteams aus Russland, Deutschland, Frankreich, den Niederlanden und England stellen. Die Konkurrenz ist hart. Wieser, der sonst das sportlichere Segeln schätzt, mag das. Das bringe Abwechslung und Spannung in die Wettfahrten, sagt er, lacht, leert sein Saftglas, nimmt die Hundeleine und fährt mit dem Fahrrad nach Hause. Noch zehn Tage bis zum CONTAINER-Training vor Valencia. Noch zweieinhalb Wochen bis zum Dragon Grand Prix in Boltenhagen. Der Countdown läuft. ☺

Text Matt. Müncheberg © Fotos Gabor Turcsi, www.turcsigabor.hu



Markus Wieser (links, an der Pinne) mit Sergej Pugatchev und Matti Paschen auf der UKR 7 – BUNKER QUEEN – auf dem Weg zu seinem dritten Drachen-Europameistertitel. © Foto Gabor Turcsi



#### DRAGON GRAND PRIX 2010

186 Drachensegler aus elf Nationen kämpften Mitte Juli an vier Wettkampftagen in sieben Regatten um die Krone des Grand-Prix-Gewinners. Überlegener Sieger wurde das Trans-Bunker-Team des amtierenden Europameisters UKR 7 mit Markus Wieser, Sergei Pugachev und Matti Paschen. Schon nach sechs Wettfahrten lag die BUNKER QUEEN mit deutlichem Vorsprung an der Spitze, sodass das Team die siebte Wettfahrt streichen konnte. Auf den zweiten Platz kam die schwedische Crew SWE 358 mit Hans und Alexander Liljebblad sowie Theis Palm, gefolgt von Thomas Müller (NRV) auf GER 996 mit Vincent Hoesch und Michael Lipp. Markus Wieser, der seinen Erfolg von Kiel 2009 beim Dragon Grand Prix in Boltenhagen nun wiederholen konnte, bedankte sich bei der Wettfahrtsleitung und der Organisation:

„Es war ein supergut organisierter Event, unsere drei Teams vom Hauptsponsor Trans Bunker haben sich sehr wohl gefühlt und die tolle Atmosphäre in der Weißen Wiek sehr genossen. Die unterschiedlichen Winde und Windrichtungen waren eine echte Herausforderung für das internationale Top-Teilnehmerfeld. Dies zeigt auch die Dominanz der ausländischen Schiffe bei den vorderen Plätzen.“ Nach sechs Wettfahrten hatte der Vorstand des Deutschen Drachenschwaders entschieden, dass die Europameisterschaft der Drachenklasse 2011 in Boltenhagen stattfinden wird: Das Treffen der weltbesten Drachensegler in Europa läuft im nächsten Jahr vom 3. bis 8. Juli 2011 in der Weißen Wiek.

[WWW.DRAGON-GRAND-PRIX.DE](http://WWW.DRAGON-GRAND-PRIX.DE), [WWW.SPI-MARKUS-WIESER.DE](http://WWW.SPI-MARKUS-WIESER.DE),  
[WWW.WEISSE-WIEK.DE](http://WWW.WEISSE-WIEK.DE)

# 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



Wie viele andere Crews auch machten wir uns also am 30. April mit dem Auto auf den Weg nach Kiel, um endlich wieder Regatta zu segeln. Offen gesagt war die erste halbe Stunde von Stoßgebeten meinerseits begleitet, dass das Wetter in Kiel doch bitte nicht so sei wie in Flensburg. Der viele Regen muss wohl dafür gesorgt haben, dass meine Nachricht den dort oben nicht erreichte. Aber egal, endlich MAIOR! Genau wie alle anderen 88 Teilnehmer ab auf die Bahn, Einstellungen und Segel testen. Gott sei Dank hatte ich die Sonnenbrille mit. Nicht wegen der Sonne, aber bei bis zu 28 Knoten Wind und Regen quer lässt es sich so deutlich angenehmer segeln. Eckart Reinke legte in gewohnter Manier zügig die Außenbahn aus und schickte die Teilnehmer der ORCI-Klassen, der X-99 und der X-35 auf die Bahn.

Obwohl die erste Wettfahrt für uns ganz gut lief, mussten wir bei der zweiten feststellen, dass wir bis dahin einfach zu wenig Starts gefahren hatten – und somit prompt drüber waren. Aber wer nichts wagt, der nicht gewinnt. Also Attacke! und nichts wie zurück zum Dippen, um das Feld vor uns herzujagen. Drei Kreuzkurse und drei Downwindkurse waren unterm Strich aber lang genug, um diesen Fehler wieder wettzumachen, und

OFFEN GESAGT WAR DIE ERSTE HALBE STUNDE VON STOSSGEBETEN MEINERSEITS BEGLEITET, DASS DAS WETTER IN KIEL DOCH BITTE NICHT SO SEI WIE IN FLENSBURG. DER VIELE REGEN MUSS WOHL DAFÜR GESORGT HABEN, DASS MEINE NACHRICHT DEN DORT OBEN NICHT ERREICHTE.

schließlich konnten wir uns auf einen respektablen zweiten Platz zurückkämpfen. In Anbetracht einer Vielzahl von interessanten Manövern, von Sonnenschüssen über zerfetzte Spis bis hin zu Mann-über-Bord-Manövern, wurde die zweite Wettfahrt des Tages für einige von uns zur Herausforderung. Auch wir hatten mit einem Materialschaden zu kämpfen, da uns die Umlenkölse für die Genua aus dem Deck geknallt war und wir nun bei jeder Wende mit Überläufern rechnen mussten, von denen sich auch prompt einige bemerkbar machten. Aber geteiltes Leid ist halbes Leid und da gilt es für alle gleichermaßen, das Beste daraus zu machen.

# ENDLICH MAIOR!

Mann, das wurde jetzt auch Zeit! Ein knackiger Winter hat ja durchaus etwas für sich, aber für mein Empfinden nur dann, wenn er sich im März wieder verabschiedet. Während wir in den letzten Jahren bereits Anfang März mit unserer X-35 im Wasser waren und fleißig die wintermüden Knochen wieder auf Kurs brachten, konnten wir in diesem Jahr erst Mitte April wieder an Bord gehen. Gleiches galt für viele der anderen MAIOR-Teilnehmer, die zum Teil die Gelegenheit ergriffen und im Rahmen des vom DSV organisierten „Go For Speed“-Wochenendes wieder Schwung in Mannschaft und

Material brachten. Und endlich spielte auch das Wetter mit, das zumindest in der Zeit vor MAIOR zeigte, dass unsere Thermometer auch noch zweistellig anzeigen können. Also, so weit alles perfekt. Schiff bei bestem Wetter von Flensburg nach Kiel überführt, an Bord alles vorbereitet und die Stimmung der Crew poliert – Seglerherz, was willst du mehr?!

Wie bei vielen anderen auch sah unser Abendprogramm zunächst vor, einige Defekte am Schiff wieder zu beheben. Gott sei Dank waren wir so früh fertig, dass wir die sensationelle Hallenparty in Strande aus vollen Zügen genießen konnten. Neben netter Dekoration, gutem Ambiente und passender Musik ist es den Organisatoren gelungen, einen stimmungsvollen Abend zu gestalten, wie ihn die MAIOR-Teilnehmer bis dato noch nicht erlebt hatten. Ein Abend ganz nach unserem Geschmack!

Der nächste Tag zeichnete sich durch interessante Herausforderungen aus, da der westliche Wind zwischen 16 und 24 Knoten in seiner Richtung alles andere als konstant war. Also alle schön aufgepasst und auf die Dreher reagieren, dann sollte es klappen. Herr Reinke hatte an diesem Tag drei Wettfahrten für uns vorgesehen, welche die Ergebnislisten bei der X-35 deutlich durcheinanderbrachten. Trotz eines erneuten Frühstarts konnten wir nach diesem Tag die Führung übernehmen und ein kleines Punktepolster für uns anlegen, was in Anbetracht der Tatsache, dass die vier folgenden Yachten punktgleich lagen, durchaus hilfreich war.

Der letzte Tag war dann mal wieder einer, wie wir ihn bei MAIOR so lieben. Sonne satt und löchriger Wind, der im Laufe des Vormittages auch noch abnehmen sollte. Aber Herr Reinke wäre nicht Herr Reinke, wenn er nicht alles versuchen würde, um uns segeln zu lassen. Also schnell eine Bahn ausgelegt und ab dafür. Was zunächst noch segelbar aussah, wurde dann für einige zur ersten großen Geduldprobe der Saison. Während die X-35 noch gerade so ins Ziel rutschten, mussten sich die meisten der Teilnehmer in Richtung Ziellinie hungern, und da konnten die letzten 100 Meter schon mal 15 Minuten dauern. Einzig die TUTIMA hatte an diesem Tag das Glück für sich gepachtet und konnte als größtes Schiff die Bahn noch in passablem Wind absegeln, was unterm Strich einen ersten Platz einbrachte. Da hatte es die Innenbahn besser und holte nach ei-



nem erneut vollen Programm am Vortag (fünf Wettfahrten bei besten Bedingungen!!!) auch am Abschlusstag mit zwei Wettfahrten das Maximum für die Teilnehmer heraus. Wir waren mit einem vierten Platz in der letzten Wettfahrt ganz zufrieden und konnten somit unsere Führung verteidigen und den Gesamtsieg der X-35er für uns verbuchen. Alles in allem kann man wohl sagen, dass MAIOR ein hervorragender Test für die Saison war. Wind von zwei bis 30 Knoten, Regen und Sonne und eine super Party in der Halle in Strande – mit anderen Worten: ein Auftakt nach Maß. Jetzt heißt es, die frisch gewonnenen Erfahrungen bei den restlichen Regatten des Jahres umzusetzen, bevor es dann im Frühjahr nächsten Jahres wieder heißt: Endlich MAIOR! ☺

Text Sven Christensen © Fotos C. Beck

*MAIOR, die Mai-Offshore-Regatta (MAIOR) läuft jährlich Anfang Mai in der Strander Bucht. Teilnahmeberechtigt sind alle ORC-International-Yachten sowie die Einheitsklassen Laser SB3, Platu 25, Melges 24, J 80, X-35, X-79 und X-99. WWW.MAIOR.DE*

IN ANBETRACHT EINER VIELZAHL VON INTERESSANTEN MANÖVERN, VON SONNENSCHÜSSEN ÜBER ZERFETZTE SPIS BIS HIN ZU MANN-ÜBER-BORD-MANÖVERN, WURDE DIE ZWEITE WETTFAHRT DES TAGES FÜR EINIGE VON UNS ZUR HERAUSFORDERUNG.



LEARNING BY SAILING

# westward ho

Im lebensnahen KUS-Schulprojekt der Friedrich-Alexander-Universität aus Erlangen/Nürnberg erlebten Schüler der zehnten Jahrgangsstufe aus Bayern Außergewöhnliches. „Westward ho, mit der THOR HEYERDAHL“: Für sechs Monate galt es, die Klassenräume gegen einen traditionellen Großsegler einzutauschen. Dabei erlebten sie auf den Spuren großer Entdecker die See und die Seefahrt unter Segeltuch wie auch die Begegnungen mit fremden Ländern und Kulturen hautnah – Schule einmal anders. Weit über 100 Bewerber wollten mit, aber es gab nur 30 Plätze. Als Voraussetzungen wurden gute Zeugnisnoten, Teamfähigkeit, Interesse und die Bereitschaft, neue Situationen zu meistern (nebst eines nicht gerade kleinen Kostenbeitrages) erwartet – und die Segelnovizen mussten während ihres Bordaufenthaltes auf Handys verzichten, da diese das Navigationssystem hätten stören können ...



Für Stammcrew und Schüler begann das Projekt bereits eine Woche vor dem Start. Das „Klassenzimmer unter Segeln“ musste für die weltweite Fahrt hergerichtet und ausgestattet werden, wobei die Schüler kräftig mithalfen. Mitte Oktober 2009 war es dann endlich so weit: 30 Schülerinnen und Schüler, eine 15-köpfige Stammcrew, Lehrkräfte und ein Filmteam traten auf der frisch sanierten THOR HEYERDAHL den KUS-Törn an. Einige Mädels konnten beim Abschied ihre Tränen nicht verbergen. Die Jungs schauten einfach beiseite. Den ersten Probeschlag gab es auf der Ostsee. Tags darauf ging es von Kiel, Heimathafen des Dreimast-Toppsegelschoners, durch den Nord-Ostsee-Kanal. Beim Einlaufen in die Schleuse gab es dann das erste „All hands“-Manöver, alle mussten an Deck. Es gab viel zu tun – und zu sehen. Zudem schickte Petrus Kaiserwetter mit auf die lange Reise – ein willkommener Auftakt und ein kleiner Vorgeschmack auf die Karibik, wusste Verena im Bordtagebuch zu berichten.

Gegen Mittag wurde die NOK-Schleuse in Brunsbüttel erreicht. Hier hatten die „KUSianer“ das Erlernte gleich anzuwenden – und es klappte relativ gut. Unter gerefften Segeln ging es bei einer steifen SE-Brise bis zur Höhe Terschelling, dann weiter im Ärmelkanal mit Kurs auf Dover. Beim kurzen Zwischenstopp wurde Diesel und Wasser gebunkert. Der Aufenthalt tat allen gut. Die Seekranken konnten sich erholen und nach dem Mittagessen und der Dienstbesprechung hatten Freiwachler Landgang, um die White Cliffs und die schöne historische Altstadt in Augenschein nehmen zu können. Klar doch, dass man auch die typisch englischen „Fish and Chips“ probieren wollte. Abends am 24. April

hieß es „Leinen los“ und mit mitlaufendem Strom ging es bei wechselhafter Wetterlage über den berühmten 0. Längengrad in Richtung der launischen Biskaya. Schiffstagebuchautor Felix notierte für den 27. April zwei besondere Vorkommnisse: Um die Mittagszeit gab es an Deck ein Höllenlärm – die THOR HEYERDAHL wurde von einem Kampfjet im Tiefflug überflogen und zum Nachmittag kam vom Vorschiff ein lauter Ruf, der bald die ganze Mannschaft an Deck holte. „Deeelfiine“, hatte der Ausguck entdeckt. Sie schwammen für eine gute halbe Stunde mit der Bugwelle um die Wette ...

Ein weiterer Zwischenstopp in Falmouth wurde wegen widriger Winde gestrichen – dafür orgelte die „eiserne Olga“, der 400 PS starke Schiffsdiesel, mit aller Kraft, um gegen den Südwind anzukommen. Mit durchschnittlich fünf Knoten Fahrt ging es via Cap Finesterre dem nächsten Ziel, Teneriffa, entgegen. Die Stimmung an Bord war gut, obwohl es kein Wochenende der Ruhe, kein richtiges Ausschlafen gab. Jeder Tag hatte den gleichen Rhythmus, jeden Tag gab es seemännische Ausbil-

dung. Nach dieser Eingewöhnungsphase, sie diente dem Kennenlernen des Bordbetriebs und der Bordroutine, hieß es, auf Ruderwache oder in den Ausguck zu gehen, der Stammcrew beim Segelmanöver zu helfen oder zu navigieren. Rein Schiff machen, Backschaften und Küchendienst stand von nun an auf dem Plan. Und als später die nautischen Vorbereitungen abgeschlossen waren, ging es weiter mit Spanisch lernen für den Landgang. Mit den steigenden Temperaturen stieg auch die Stimmung an Bord. Man nutzte die auf dem Vorschiff

installierte Seewasserdusche, ließ sich nach dem Wachgang die Sonne auf den Pelz brennen. Sogar Wale und Delfine waren urplötzlich nicht mehr interessant, als der Ruf „Land in Sicht“ ertönte – das erste Etappenziel war nach gut 20 Seetagen endlich erreicht!

Die Kanaren waren Mitte November die erste Anlaufstation. Sehnsüchtig wurde die Post aus der Heimat erwartet und erstmals konnten die „KUSler“ mit ihren Partnerschülern, mit denen sie schon im Vorfeld via E-Mail kommuniziert hatten, persönlich in Kontakt treten. Sie erlebten gemeinsam den Schulalltag und das private Umfeld ihrer neuen Freunde. Angetan von der spanischen Gastfreundschaft wurden die Schüler zum Gegenbesuch an Bord der THOR HEYERDAHL eingeladen, um gemeinsam einen Tagestörn zu machen.

DIE STIMMUNG AN BORD WAR GUT, OBWOHL ES KEIN WOCHENENDE DER RUHE, KEIN RICHTIGES AUSSCHLAFEN GAB. JEDER TAG HATTE DEN GLEICHEN RHYTHMUS, JEDEN TAG GAB ES SEEMÄNNISCHE AUSBILDUNG.



Hier konnten die frischgebackenen Segler ihre Kenntnisse unter Beweis stellen, bevor sie gemeinsam mit den jungen Einheimischen auf einer zweitägigen Trekkingtour Spaniens höchsten Berg, den 3.718 Meter hohen Pico de Teide, bestiegen. Dann hieß es, Abschied zu nehmen – und sich gut vorzubereiten, denn voraus lag nun die längste Etappe der Reise: die Überquerung des Atlantiks.

Mit der Fahrt Richtung Neue Welt begann auch ein neuer Bordrhythmus: Der Schiffsbetrieb wurde in zwei Wachen aufgeteilt und fortan gehörte ein planmäßiger Schulunterricht zum Alltag der Schüler. „Da war nix mit Frontalunterricht“, so der Schüler Julius aus München. An sechs Tagen lernten sie neben Deutsch, Mathematik, aber auch Sprachunterricht und Musik (Bordband) noch Erdkunde, Physik und Biologie – nur sonntags gab es schulfrei. Ein besonderer Höhepunkt stand am 6. Dezember an: Zum Ende des spektakulären Ocean-Crossing hatten die „Jungmatrosen“ so viel Kenntnisse und Erfahrungen gesammelt, dass sie das Schiff eigenständig führen konnten. Bei guten Windverhältnissen und einer optimalen Navigation erreichten sie so nach 24 Tagen auf See die Inselwelt der Kleinen Antillen.

An einem Traumstrand fanden die ersten Begegnungen mit der karibischen Inselwelt statt. Das Klassenzimmer unter Palmen im türkisfarbenen Wasser konnte für den Biologieunterricht nicht schöner sein. Vor St. Vincent and the Grenadines fiel der Anker und mit Taucherbrille und Schnorchel wurde das empfindliche Ökosystem der Riffe erkundet. In der Karibik erlebten die Schüler erstmals ein Weihnachtsfest unter Palmen – fern der Heimat. Weiter ging es Richtung Panama. Zuerst wurden die San Blas-Inseln angelaufen. Hier lernten die Kids das Leben der Kuna-Indianer kennen. Das Neujahrsfest konnten

die Schüler sogar zweimal feiern – zuerst in Heimatzeit und anschließend, sieben Stunden später, noch einmal in Ortszeit. Nach Erkundung der Flora und Fauna wurden der Panama-Kanal und Panama City in Augenschein genommen. Am Rande eines Nebelwaldes verbrachten die Schüler dann eine Woche bei panamaischen Familien und besuchten eine Sprachschule. Zusammen erforschte man den geheimnisvollen Nebelwald und lernte, wie Kaffee angebaut wird. Beeindruckend: Im Regenwald „Parque International La Amistad“ fuhren die Jugendlichen mit Einbäumen zu den Dörfern der Naso-Indianer.

**SOGAR WALE UND DELFINE WAREN URPLÖTZLICH NICHT MEHR INTERESSANT, ALS DER RUF „LAND IN SICHT“ ERTÖNTE – DAS ERSTE ETAPPENZIEL WAR NACH GUT 20 SEETAGEN ENDLICH ERREICHT!**

Kuba, wir kommen! Die größte Insel der Karibik mit ihrer bewegten jüngeren Geschichte gab den Kids einen lehrreichen Einblick in eine völlig anders tickende Welt. Das Landprogramm wurde gemeinsam mit dem ICAP (Instituto Cubano Por La Amistad Del Pueblo) organisiert: Im Westen von Kuba, an der reizvollen, lang gezogenen Bucht von María La Gorda, wurden die Jugendlichen mit dem Dingi an Land gesetzt. Menschenleerer Strand, glasklares Wasser und sich im seichten Wind wiegende Palmen – Entdeckerfeeling packte die Jungen und Mädchen. Mit dem Fahrrad ging es über zwei Tage durch kleine Ortschaften und verlassen Landstriche in Richtung Pinar del Rio. Die KUS-Schüler besuchten dort einige Tage ein Gymnasium und waren mit kubanischen Schülern unterwegs, um den Schulalltag und landestypische Bräuche und Gewohnheiten zu erleben – wozu auch die gemeinsame Feldarbeit gehörte. Die letzte Woche blieb für die schon



1515 gegründete Hauptstadt Havanna mit ihren über zwei Millionen Einwohnern. Die Schüler begaben sich auch auf die Spur des Literaturnobelpreisträgers Ernest Hemingway und besuchten das ehemalige Hemingway-Haus am südlichen Stadtrand von Havanna. Vor allem waren die jungen KUS-Weltumsegler beeindruckt von der Freundlichkeit und der Lebensfreude der Kubaner, die diese sich trotz ihrer zum Teil augenscheinlichen Armut bewahrt hatten. Ende Februar 2010 hieß es dann, Abschied zu nehmen. Tags darauf startete die Reise zur nächsten Etappe – in Richtung Bermudas.

Nun traten die Schüler, zumindest geografisch gesehen, schon ihre Heimreise an, obwohl noch zwei Monate – und der gefürchtete Nordatlantik – vor ihnen lagen. Noch einmal hieß es, die erworbene Kenntnisse „Knochenschmalz“, Mut, Ausdauer und Teamgeist unter Beweis zu stellen. Der Bordbetrieb verlangte wiederum, das Schiff in Eigenregie zu führen: Ausguck und Wache gehen, den Kurs berechnen, Segelmanöver, Backschaft, Reinschiff machen. Bevor auf den Bermudas dem Mythos des sagenumwobenen Bermudadreiecks auf den Grund gegangen werden konnte, musste ein Sturm der Stärke zehn abgewettert werden – doch alles ging gut. In der Literatur wird das Bermudadreieck auch ehrfürchtig das „Teufelsdreieck“ genannt – der Legende nach spukt es hier. Die versunkene Stadt Atlantis wird mit diesem Ort in Zusammenhang gebracht, Seeungeheuer soll es hier geben und selbst von Christoph Kolumbus wird berichtet, dass in diesem Seegebiet die Kompassnadeln verrückt gespielt haben sollen. Gigantische Wellen, mysteriöse Todesfälle: Dichtung oder Wahrheit?

Mitte März: Kurs Azoren. In den nächsten zwei Wochen hatte man vorrangig Lehrinhalte der zehnten Jahrgangsstufe zu pauken. Nun ging es in die Wetterküche der Azoren und auf Faial konnte man Anfang April im bekannten Seglerhafen Horta festmachen. Sieben Tage waren vorgesehen, um die bewegte Geschichte dieser Inselgruppe kennenzulernen und sich mit Problemen des Walfanges zu beschäftigen. Vor dem letzten Schlag Richtung Heimat besuchten alle den berühmten Seglertreff „Peter Cafe Sport“.



AN EINEM TRAUMSTRAND FANDEN DIE ERSTEN BEGEGNUNGEN  
MIT DER KARIBISCHEN INSELWELT STATT. DAS KLASSENZIMMER  
UNTER PALMEN IM TÜRKISFARBENEN WASSER KONNTE FÜR  
DEN BIOLOGIEUNTERRICHT NICHT SCHÖNER SEIN.

Schließlich ging es weiter durch den Ärmelkanal, über die Nordsee und weiter elbaufwärts bis nach Hamburg. Diese letzte Etappe gestaltete sich wegen des regen Schiffsverkehrs noch einmal sehr anspruchsvoll. Nur noch wenige Kilometer trennten die Jugendlichen nun von ihrem Zuhause. Doch nach der Passage des Nord-Ostsee-Kanals fiel in

der Heikendorfer Bucht ein letztes Mal der Anker. Die Schüler ließen die letzten 189 Tage noch einmal in geselliger Runde Revue passieren. Ein letztes „Reinschiff“, und dann war es endlich so weit: Am Bollhörnkai, dem Stammliegeplatz der THOR HEYERDAHL, wurden die Zehntklässler am 24. April gegen elf Uhr nach ihrer sechsmonatigen Mittelamerikareise von Stadtpräsidentin Cathy Kietzer begrüßt. Viel wichtiger dürfte es für

die Kids jedoch gewesen sein, dass auch Eltern, Geschwister und Freunde aus Bayern angereist waren. Angesprochen auf ihr schönstes Erlebnis erinnert sich Tamara gern an die Sonnenuntergänge in der Karibik – keinen Tag möchte sie davon missen. Schülerin Isabell ist fest davon überzeugt, dass sie sich an diese Reise wohl ihr ganzes Leben lang



erinnern wird und Caterina schwärmt von den Arbeiten in der Takelage – auch wenn es ihr anfangs oben etwas mulmig zumute war: „30 Meter über dem Meeresspiegel, das ist schon ein intensives Erlebnis. Das vergisst man nicht so schnell. Zum einen ist man dem Himmel so nah und andererseits unter sich das Schiff und die Weite des Meeres zu sehen – das ist unbeschreiblich schön!“ Was bleibt, sind Freundschaften und ein ganzer Seesack voller neuer Eindrücke.

Auch Claudia Kugelmann und Ruth Merk, die das Schulprojekt geleitet hatten, waren mit dem Verlauf und den Ergebnissen des praxisnahen und anschaulichen Unterrichtes sehr zufrieden. „Es war eine Freude, mit den Schülern zu reisen und zu erleben, wie sie sich weiterentwickeln und an Selbstvertrauen gewonnen haben“. Auch Käpt`n Soitzek war mit den Kids ganz zufrieden – einziger Wermutstropfen: die Sauberkeit und Ordnung in den Kojen ...

Text Lothar Lorenz © Fotos LoLo, KUS

**KUBA, WIR KOMMEN! DIE GRÖSSTE INSEL DER KARIBIK MIT IHRER BEWEGTEN JÜNGEREN GESCHICHTE GAB DEN KIDS EINEN LEHRREICHEN EINBLICK IN EINE VÖLLIG ANDERS TICKENDE WELT.**

#### **KUS-SCHULPROJEKT – „KLASSENZIMMER UNTER SEGELN“**

30 Gymnasiasten vereinten Schule und Freizeit und segelten auf einem Dreimaster auf den Spuren von Kolumbus und Humboldt in die „Neue Welt“. Die Vita der THOR HEYERDAHL ist bewegt und kennt viele Höhen und Tiefen: 1930 in Westerbroek/Holland als Frachtensegler TINKA gebaut, war das Schiff ab 1945 als KUMO in Europa, Mittelmeer, Afrika und in der Karibik unterwegs. Oft wechselten die Namen der Eigner – und der des Schiffes: SILKE, MARGA HENNING, MINNOW. Als Ende der 70er-Jahre die Frachtraten ausblieben, dümpelte das Schiff in Hamburg-Harburg seinem Ende entgegen. Schiffsliebhaber entdeckten den grundsoliden Rumpf und kauften das heruntergekommene Schiff. In aufwendigen,

vier Jahre währenden Umbauarbeiten entstand ein Dreimast-Toppsegelschoner. Die Jungfernfahrt des Jugendseglers erfolgte im Mai 1983. Der norwegisch Taufpate Thor Heyerdahl (verstorben 2002) kannte den Eigner und Kapitän Detlef Soitzek schon als Navigator von seiner Tigris-Expedition und unterstützte nicht zuletzt deshalb gern das Projekt. Heute zählt der TH-Verein über 1.000 Mitglieder, die ehrenamtlich auf dem Schiff als Stammcrew tätig sind und weit mehr als 20.000 Mitseglern das aktive Erlebnis an Bord ermöglichten. 2007 bis 2009 wurde die THOR HEYERDAHL generalsaniert und erhielt aufs Neue die Erlaubnis für die weltweite Fahrt.

Technische Daten: Dreimast-Toppsegelschoner, Heimathafen Kiel, Baujahr 1930, grundsaniert 2007-09. 210 BRZ, Länge 49,83 Meter, Breite 6,51 Meter, Tiefgang 2,95 Meter, Masthöhe 29 Meter, Segelfläche 830 Quadratmeter an 15 Segeln. Maschine 400 PS Deutz-Sechszylinder. Segelschiff Thor Heyerdahl gemeinnützige Fördergesellschaft mbH, 24103 Kiel, Kaistraße 33.

[WWW.THOR-HEYERDAHL.DE](http://WWW.THOR-HEYERDAHL.DE)

# SAIL & DINE

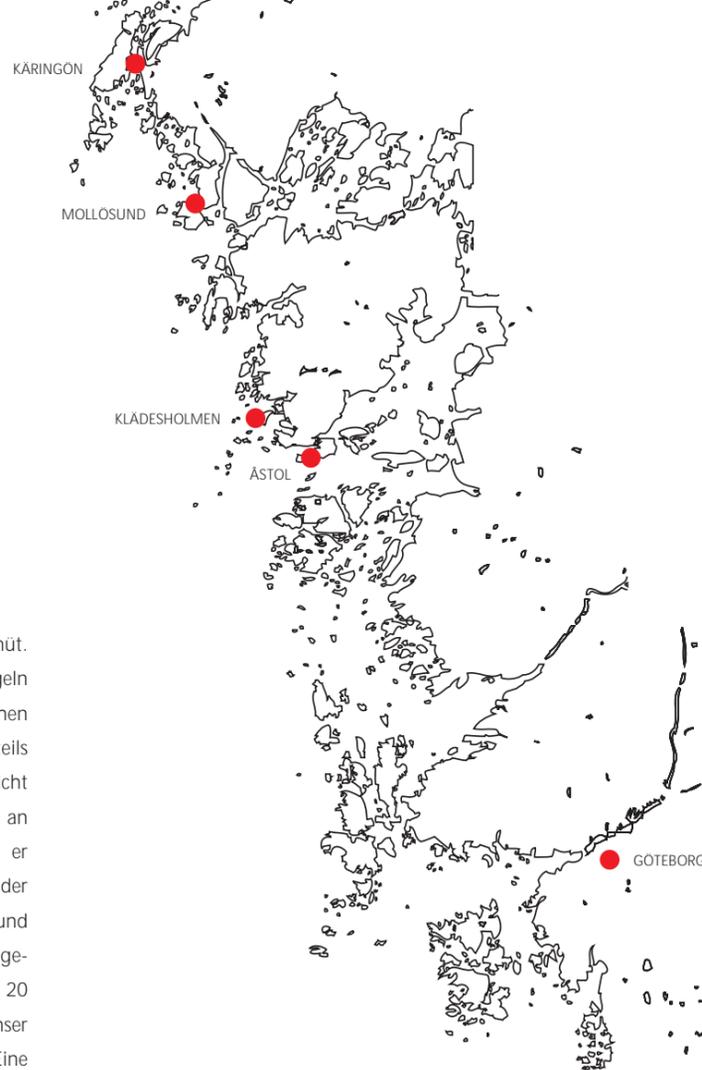
GO WEST

SIEBEN TAGE. FÜNF HÄFEN. VIER INSELN. EIN KULINARISCHER TÖRN ZUM NACHSEGELN – UND NACHKOCHEN.

**GÖTEBORG.** Westschweden, das sei nun wahrlich kein Eitel-Sonnenschein-Revier, sagt Karl Nordström. Oder anders gesagt: Nichts für Weicheier. Karl muss es wissen, denn er ist Segler, dessen Revier vor allem die Küste von Süd-Bohuslän im Westen Schwedens ist. Grandios, voller hingeworfener Steine, mal klein, mal etwas größer, mal mit und mal ohne rot lackiertem Holzhäuschen drauf. Und gefährlich: Ohne Kartenplotter läuft hier nichts. Und wenn der mal seinen Dienst quittiert? Dann bleibt immer



noch die gute, alte Seekarte. Wehe dem Skipper, der kein Crewmitglied extra dafür abstellt, um einzig und allein stets mit dem Finger auf der Karte genau die Strecke zu verfolgen. „Finger-Navigation“ sagt Karl dazu. Getreu dem Spruch unseres alten Navigationslehrers Achtel an der Yachtschule Glücksburg: Wenn man weiß, wo man ist, kann man sein, wo man will ... Wehe dem, dessen Finger auf der Karte verrutscht. Denn die Steine sehen irgendwie alle gleich aus. Schnell kann man da die Orientierung verlieren. Am gefährlichsten sind jedoch diejenigen, welche dicht unter der Wasseroberfläche schlummernd für den Blick voraus unsichtbar sind. So kommt es, dass viele der Yachten wie besoffen geheimnisvolle Zickzack-Kurse abfahren. „Der direkte Weg ist hier oft nicht der beste“, sagt Karl.



Karl, nach dem chinesischen Kalender ein Feuerpferd, hat ein sonniges Gemüt. Und stets ein Lachen im Gesicht. Seine Mutter sagt, er habe eher das Segeln als das Schwimmen erlernt. Aufgewachsen auf einer kleinen südschwedischen Insel, ist er ein perfektes Abbild des Landes, des Meeres und des Windes, der hier teils scharf übers Wasser pfeift. Von allem trägt der 44-Jährige ein Stückchen in sich. Vielleicht bringen wir ihm, unserem Skipper für die nächsten sieben Tage, deshalb von Anfang an schier grenzenloses Vertrauen entgegen? Vielleicht ist das auch der Grund, warum er uns, trotz Stieg Larssons Unheil verheißender, düsterer „Millennium-Trilogie“ und trotz der vielen Steine im Wasser, die seeseitige Küste zwischen Hisingen, den Halbinseln Tjörn und Orust bis hinauf nach Gullholmen im Norden sofort schmackhaft machen kann. Zugegeben, als wir das erste Mal vor der Marina in Långedrag's Hamn an der Talattagattan 20 die Segel unserer Beneteau First 47.7 heißen und eine frische, würzige Seebrise unser weißes Schiffchen Fahrt aufnehmen lässt – da ist es auch schon um uns geschehen. Eine Leichtigkeit bemächtigt sich unser, Raum und Zeit sind schnell vergessen. So muss es wohl auch Gerti und Harm Claußen gegangen sein, die in ihrem Standardwerk für Segler den Schärengarten besonders empfehlen, „der dem Küstenstrich nördlich von Göteborg einen ganz eigenen Charakter verleiht“. Skipper Karl, der schon Segelyachten in die Karibik überführt und gut zwei Jahre in Kenia gearbeitet hat (und natürlich die Gelegenheit genutzt hat und auf dem Victoriasee gesegelt ist), besitzt eine kleine, renommierte Segelschule ganz in der Nähe von Göteborg (an der Göta-Mündung) und verchartert verschiedene Segelyachten mit und ohne Skipper.

Nun begleitet uns der studierte Bauingenieur, der Mitglied im Königlichen Yacht-Club ist, auf einem einwöchigen Kurztörn durch die Schären. Der soll uns von Göteborg mit Kurs Nordwest mit einigen Zwischenstopps zur kleinen Insel Karingön führen. Dort wartet der kulinarische Höhepunkt unseres einwöchigen Genießertörns durch die Schärenwelt von Bohuslän, die Karingo Oyster-Bar. Am Abend vor dem Ablegen verlassen wir unsere zu einem Hotel umgebaute Viermastbark VIKING im Hafen von Lilla Bommen. Der kleine, zentral gelegene Hafen wurde 1860 als Umschlaghafen für den Trollhätte-Kanal gebaut. Auch heute noch ist er ein guter Startplatz für eine Wasserreise zum Vänernsee oder durch den Götakanal. Wir bummeln durch Göteborg und besuchen das Restaurant Fond am Götaplatsen. Küchenchef Stefan Karlsson, im Michelin mit einem Stern notiert und „Swedish Chef of the year 2002“ tischt auf. Und das nicht schlecht:

### 1. Menü „Fond“

*Dünne Scheiben von gepökeltem Räucherschinken vom Lilleham-Schwein, mit einer Vinaigrette und grünem Gotland-Spargel, eine Crème von Österlein-Blaukäse mit Croutons, grünem Salat, Kraut und Rosenkohl.*

*2008 Pinot Gris, Trimbach, Alsace*

*Limonengesalzener Dorsch-Rücken mit einem „Old man´s mix“ von weißem Wurzelgemüse, Blumenkohl und weißem Spargel; Meeresfrüchte-Suppe mit fangfrischen Austern und frischer Butter.*

*2008 Riesling „Sauvage“, George Breuer, Rheingau*

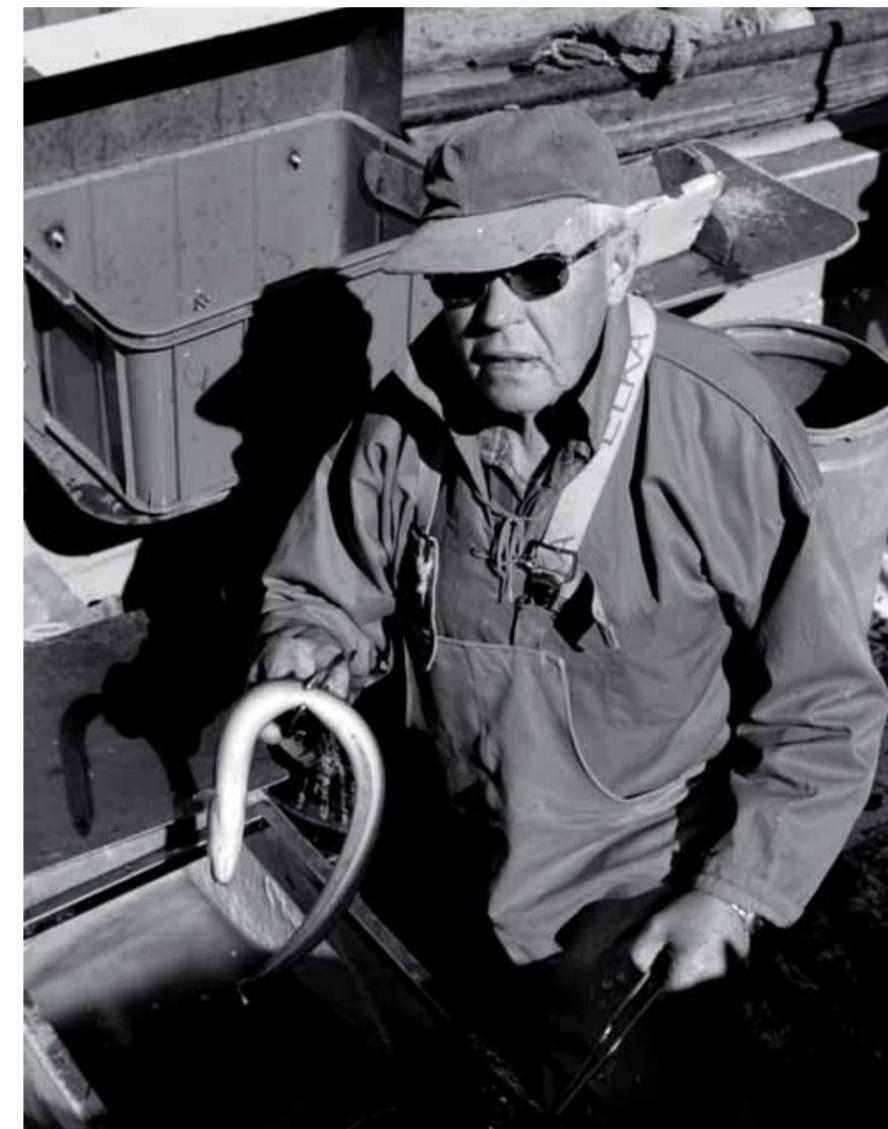
*Erdbeeren, getrocknet und frisch, mit Lakritz auf Zitronenverbene-Eis.*

*2005 Castelau de Suduiraut, Sauternes.*

ÅSTOL. Wir müssten gut Wahrschau halten und die Untiefentonne Nord gut an Steuerbord lassen, empfiehlt Karl bei der Einfahrt in den Hafen der kleinen, pittoresken Insel Åstol. Eigentlich dürfen Gäste nur an der Nordseite festmachen, aber Karl ist hier zwischen den Inseln bekannt wie ein bunter Hund, und so kommt es, dass wir die Leinen unserer 48 Fuß langen Beneteau First längs gleich hinter der Fähre ausbringen dürfen. In den 70er-Jahren soll es auf diesem Inselchen noch 600 Inselbewohner gegeben haben, die überwiegend vom Fischfang gelebt haben, sagt Pia Edlund, 20 Fischtrawler haben zu dieser Zeit im Hafen gelegen. Doch diese Zeiten seien längst vorbei, die guten Heringfangzeiten gehörten der Vergangenheit an, erzählt Pia, die mit ihren roten Haaren ein wenig wie die erwachsene Variante der Roten Zora wirkt und auf der Insel eine bekannte Größe ist. Ihr Vater Björn baute nicht nur die Räucherei Åstols Rökeri auf, er arbeitete auch als Fotograf. Als Papa beim Fotografieren auf den Klippen ausrutschte, ins Meer fiel und ertrank, arbeitete Tochter Pia gerade als Schauspielerin in Stockholm, zusammen mit ihrem Freund Leif Johansson. „Da ging es los mit unserer Arbeit in der Fischräucherei“, sagt Pia, „erstmal nur so als Übergangslösung.“

Gegründet zu einer Zeit, als Åstols Heringsfabrik stillgelegt wurde und dadurch 30 Arbeitsplätze auf der Insel verschwanden, entschieden sich 1984 fünf Familien von Åstol, die Räucherei zu eröffnen. Zehn Jahre arbeitete man erfolgreich zusammen. „Es war jedoch eine harte Arbeit, die viel Zeit erforderte“, erklärt Pia. Mitte der 90er-Jahre sollte die Arbeit schließlich eingestellt werden. Nur Pias Eltern wollten weitermachen. „Es wurde eine Art Ferienkiller für uns alle“, sagt Pia rückblickend.

OFT GIBT ES LIVEMUSIK, UND WENN DER WIND NICHT GAR SO SCHARF ÜBER DIE PIER FEGT, KANN MAN BEI EINEM BIER DRAUSSEN VOR DER RÄUCHEREI SITZEN UND DAS HAFENTHEATER BEOBACHTEN.



Zangengriff: Alter Aal-Fischer auf der ehemaligen Herings-Insel Åstol bei der Arbeit.

Inzwischen hat sich Åstols Rökeri von einer reinen Räucherei zu einer „Rökeri“ mit Gastronomie, Laden und vielen sommerlichen Musik-Acts weiterentwickelt. Leif und Pia, die beide die Schauspielschule in Malmö besucht hatten, gehen heute voll in ihrem neuen Job auf. Oft gibt es Livemusik, und wenn der Wind nicht gar so scharf über die Pier fegt, kann man bei einem Bier draußen vor der Räucherei sitzen und das Hafentheater beobachten. Pia gibt nebenbei Inselführungen. Ihr Schauspielertalent und ihre Ausbildung sind dabei von großem Vorteil. Und Leif? „Im Restaurant der Räucherei hat jedes Möbelstück seine eigene Geschichte. Nichts wurde neu gekauft, alles stammt von der Bevölkerung aus dem Ort“, sagt der anpackende Mann. „Es hat eine Weile gedauert, alles zusammenzutragen.“ Jetzt könne er aber jedem, der es wissen wolle, erklären, wem dieser Tisch, an dem er gerade sitzt, einmal gehört habe. Auch was auf die Tische kommt, kann sich sehen – und vor allem: schmecken lassen.

## 2. Menü „Åstols Rökeri“

*Geräucherte Shrimps mit Aioli und hausgebackenem Brot*

*Fischsuppe nach einem geheimen Rezept, wie von den einheimischen Fischersfrauen benutzt*

### Äggost

*Äggost wird in Bohuslän traditionell bei besonderen Anlässen mit Hering serviert. Heutzutage ist es auch üblich, das Gericht als Marmeladen-Dessert zuzubereiten. Idealerweise wird es in einer speziellen, gelöcherten Holzform hergestellt, auch Blechformen können benutzt werden.*

- 4 l fette Milch
  - 8 Eier
- 4 dl Buttermilch oder Sauermilch (ohne Salz)
  - 2 dl kaltes Wasser
  - 2 dl körniger Zucker

*Eier zu Milch und Buttermilch geben. In einer Soßenpfanne auf kleiner Hitze zum Köcheln bringen. Ständig umrühren. Nicht stark aufkochen lassen. Wenn die Flüssigkeit köchelt, das Wasser zugeben und vom Herd nehmen. Fünf Minuten ruhen lassen. Die Holzform mit einem Loch-Schöpfkelle ausschöpfen. Mit einer Schicht Zucker bestreuen. Über Nacht stehen lassen, damit sich die Molke absetzen kann (kann noch zum Brotbacken verwendet werden). Kühlen. Stürzen. Servieren.*



Einem Törn wert: Åstols Rökeri mit leckerem Fisch, kühlem Bier und viel Livemusik während der Sommermonate.

**KLÄDESHOLMEN.** Ein Abstecher zu der viereinhalb Seemeilen entfernten Hamneskar mit dem malerischen Pater-Noster-Leuchfeuer, dem dritten in diesem Revier, zeigt die ganze herbe Schönheit der Außenschären. Selbst bei klarem Wetter seien die vielen kleinen Pater-Noster-Schären ein verwirrender Anblick, vermerken Gerti und Harm Claußen in ihrem Schweden-Klassiker, Band 1. Es sei heute kaum nachvollziehbar, dass die früheren Seefahrer mit ihren Frachtseglern bei jedem Wetter den Weg zum benachbarten Marstrand ohne Seekarten und nur aufgrund mündlicher Erfahrungsberichte und einiger Skizzen gefunden haben – oder an den Klippen zerschellten.

Zwei Tipps gibt uns Skipper – und Segellehrer – Karl Nordström bei unserem Törn nach Mollösund, mit einem Dinner-Stopp auf dem schwimmenden Hotel/Restaurant Salt & Sill auf Klädesholmen am Südwestzipfel Tjörns mit auf den kniffligen Wasserweg: Wir sollten

„immer die Ruhe bewahren“, rät der Segler, der privat oft mit seiner Familie auf der eigenen, 40 Jahre alten 37-Fuß-Yacht des Typs Fantasie unterwegs ist. Zweitens: „Sei jederzeit vorbereitet auf alle Eventualitäten.“ Nur wer immer einen Plan B im Ärmel habe, könne seinen Chartertörn erfolgreich gestalten, sagt Karl, der zurzeit fünf Charterboote in der Karibik und zehn in Schweden zu laufen hat. Mit diesen Ratschlägen im Seesack habe es mit seinen Booten zwar schon ab und zu – in diesem Revier wohl nicht völlig vermeidbare – Grundberührungen gegeben, aber noch nie habe ein Törn wegen eines Unfalles abgebrochen werden müssen. Im 1999 errichteten „Salt & Sill“-Restaurant auf der kleinen Insel Danmarkö nahe der Straßenbrücke, die Klädesholmen mit dem Festland verbindet, haben wir dann die Qual der Wahl. Gleich mehrere leckere Fisch-Menüs stehen nach dem Längsanleger direkt an der sonnigen, vom tiefblauen Wasser umspülten Terrasse zur Auswahl:

## 3. Menü „Segel“

*Sechs Sorten Hering mit klassischen Beilagen und Salzkartoffeln*

*Rotzungenfilet in Zitrone und Anchovis gebacken, an einer Variation aus Karotten von Tjörn sowie schaumiger Krebssoße*

*Erdbeeren mit in Sirup geröstetem Hafer, sonnengetrockneten Erdbeeren und Joghurtschaum*

## 4. Menü „Bohuslän-Klassiker“

*Klädesholmare: Speziell gelagerter Matjeshering mit gebräunter Butter, gehacktem Ei, Kapern und roten Zwiebeln*

*Gedämpfter, in Meerwasser gepökelter Nordseedorsch mit einer Bouillon von Herzmuscheln und geräuchertem Speck, an Hülsenfrüchten und gebackenem Svecia-Käse.*

*Bohusländischer Eierkäse mit Brombeer-Sorbet, marinierten Brombeeren und in Zimt kandierten Mandeln*





„Kleine Bucht gleich westlich des Hafens von Kärningön. Um 1920 soll auf Kärningön ein kauziger Pfarrer gelebt haben, der unbedingt einen Blumengarten zwischen den kargen Felsen anlegen wollte. Alle Gemeindeglieder erhielten den Auftrag, bei der Rückfahrt vom Festland oder Härmanö Humuserde mitzubringen. So wuchs der Pfarrgarten mit jeder Bootsladung Erde“. (Zitat aus SCHWEDEN 1, Delius Klasing).

**MOLLÖSUND.** Darauf ist der sonnengebräunte, schlanke Mann mit den wachen, braunen Augen zu Recht stolz: Schließlich ist er es, der hier die meisten Segler im Revier ausgebildet hat. Schwerpunkte seiner Seesportschule seien neben dem Navigations- und Segeltraining vor allem die Führerschein-Ausbildung in Theorie und Praxis, auch und gerade für die Berufsschiffahrt, sagt Karl. Es gebe in Schweden je eine Lizenz für Technik, das Fahren auf dem Wasser und extra eine für das Bewegen von Highspeed-Booten, klärt uns der viel jünger wirkende 44-Jährige auf. Besonderheit: In Schweden benötige eigentlich niemand eine Lizenz, der ein Segelboot unter zwölf Meter Länge und weniger als vier Meter Breite führt, lernen wir. Highlights seines kleinen Charterunternehmens, das er zusammen mit seiner Frau Nina führt, seien in Göteborg startende und endende Törns zu den Orkneys, in die Faröer, nach Norwegen, Kopenhagen sowie nach Lübeck und Travemünde, erzählt Karl kurz vor der Einfahrt in den Sportboothafen von Mollösund, der gut geschützt an der Ostseite des gleichnamigen Sundes liegt.

Von der über dem kleinen, ehemaligen Fischerort thronenden Windmühle sollen früher die Fischersfrauen mit bangen Gefühlen Ausschau nach ihren heimkehrenden Männern gehalten haben, hören wir. Doch das ist lange vorbei. Ging man früher von Mollösund aus zwischen den Shetlands noch auf Lengfisch, eine Art Kabeljau, so kommt der Fisch heute längst aus Norwegen. Dafür kommen um so mehr Sportboote in den kleinen, gut ausgestatteten Hafen: „27 Yachten im Päckchen – das war Rekord hier im Hafen von Mollösund“, sagt Touristikexperte und Segler Anders Svedberg, der uns die Festmacherleinen abnimmt. Doch dieser Trubel herrsche nur in der absoluten Hochsaison im Juli, erzählt Anders, der ein Sommerhäuschen auf Mollösund besitzt und eine Charteryacht in Kroatien. Anfang Juni und Ende August sei die Lage in dem Ort, an dem heute noch immer Stockfisch verarbeitet wird, schon wesentlich entspannter. Das können wir bestätigen: Auf Antrieb finden wir bei unserem Törn Mitte Juni einen Liegeplatz an der Westseite der Einfahrt in den Hafen. Kaum festgemacht und klar Schiff gemacht, probieren wir genial einfachen, aber um so köstlicheren Hering und eine goldgelbe Makrele:

### 5. “Emmas Menü”

*Hering auf Sanddorn*

*Gebratene Makrele mit frischen Dill-Pellkartoffeln,  
Sommergemüse und Meerrettich*

*Eine Karamell-Crème, alternativ frische  
Erdbeeren mit Vanille-Eis*



Fantasievoll: Sanddorn-Hering und gebratene Makrele an Rote Bete im Café Emma in Mollösund.

**KÄRINGÖN.** Auf der kleinen Felseninsel Käringön vor dem Südwestzipfel Orusts, nur eine Segelstunde vom Hafen Hällevikstrand entfernt, treffen wir Kent und Camilla Hofsten. Sie führen uns zu einem urigen Bootshaus, hinter dessen hölzerner Fassade sich eine kleine, aber feine Austern-Bar verbirgt. Ein Club von Genießern – für Genießer, denen es um die korrekte Etikette im Umgang mit der „Königin der Austern“, der *Ostrea edulis*, (schwedisch: *Ostron*) geht. Seit 1999 züchten Kent und Camilla die kostbaren, fünf bis zwölf Zentimeter großen, sogenannten „europäischen Austern“ auf dem Meeresgrund direkt vorm Holzhäuschen. „Es gibt hier große natürliche Austernvorkommen“, erklärt Kent, mit weißem Hemd, Lederschürze und einem Austernmesser bewaffnet. Doch niemand kümmere sich hier so richtig um die Tiere. „Drei bis fünf Jahre verstreichen, bis die Austern verspeist werden können“, sagt der Mann mit den kurzen grauen Haaren und den lustigen Grübchen. Etwa 5.000 der Schalentiere gingen bei ihm jedes Jahr über den Tisch, spricht: über die roh gezimmerte Bartheke. Ideal seien Temperaturen zwischen 16 und 18 Grad Celsius sowie ein Salzgehalt von 2,4 Prozent, erfahren wir. Kent holt für uns ein Hälter-Netz gleich neben dem Bootsanleger aus dem Wasser. Mit wenigen Handgriffen hat er die Schalen geöffnet und offeriert vier Austern als Nachmittagssnack.

Spätestens jetzt sind wir angekommen im Schärengarten von Bohuslän. Doch schon jetzt wissen wir, dass sich jede einzelne Stunde des Törns gelohnt hat. Unsere Yacht, die an der Westseite des südlichen Hafenbeckens längs festgemacht ist, ist uns längst eine zweite Heimat geworden. Der Rhythmus des Herumvagabundierens zwischen den Felsen-Eilanden – Frühstück, Ablegen, Segeln, Anlegen, Inselerkundung, Essen, Geselligkeit, Schlafen – hat sich unser bemächtigt. So könnte es weitergehen. Die bunt zusammengewürfelte Crew ist gut zusammengewachsen. Und – nicht ganz unwichtig – das Wetter spielte mit. Wer möchte, kann sich nun bei Camilla und Kent in einem hölzernen, großen Zuber mit heißem Wasser und Blick auf das 1,5 Seemeilen entfernte Leuchtfeuer von Måseskär die salzig-frischen „*Ostrea Edulis*“ und den hauseigenen Champagner, einen Brut Grand Cru Mille 2003 Blanc de Blancs, nebst einer Zigarre servieren lassen – vis à vis der eigenen Yacht. Geöffnet ist die Oyster-Bar auf Käringön jedoch nur in der Vor- und der Nachsaison: „Es gibt viel zu tun für uns im Sommer auf der Insel“, begründet Kent die eigenwilligen Schließzeiten. Oder handelt es sich nur um einen cleveren Marketingtrick, nach dem eine künstliche Verknappung (der Öffnungszeiten) die Nachfrage (nach Kents Meeresgetier) nur noch weiter steigen lassen soll? Ohnehin gibt es schon jetzt monatelange Wartezeiten für die Austernfans von Vater und Tochter Hofsten. Wer will, legt mit dem eigenen Boot am Karingo-Steg an. Und wer wie wir einen schönen Sonnenuntergang ebenso wie frisch zubereitete Muscheln schätzt, ist abends im Petersons Krog an der Ostseite des ganz in der Nähe liegenden Hafens richtig, ein schöner Ausklang unseres – leider viel zu kurzen – kulinarischen Segeltörns: ☞

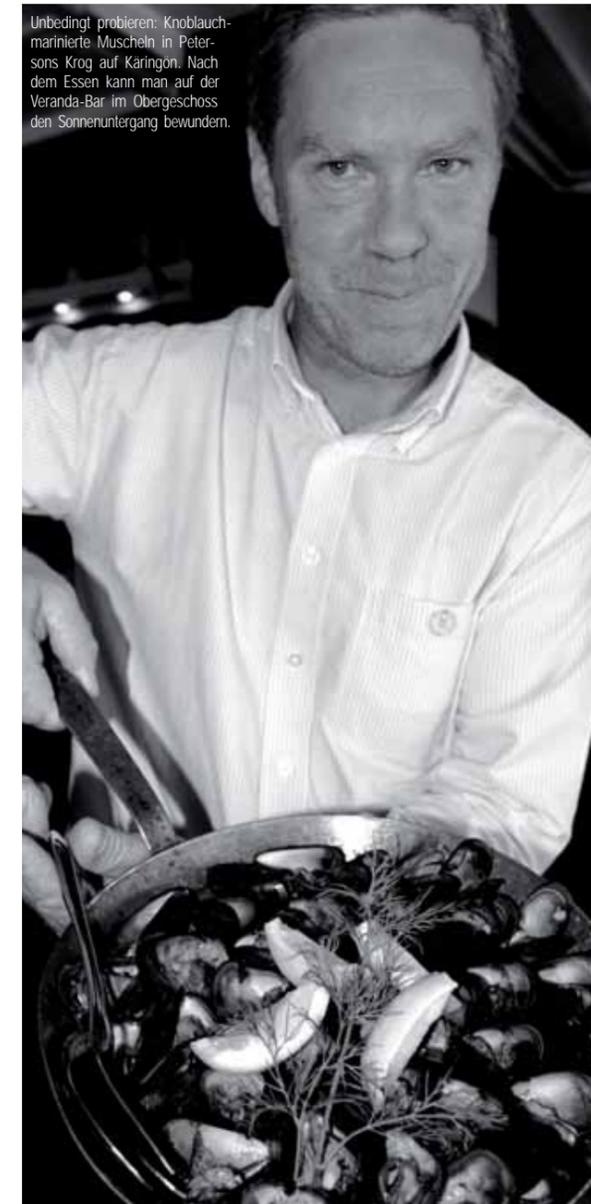
Text & © Fotos Matt. Munchenberg

### 6. “Petersons Krog“-Menü

*Knoblauch-marinierte Muscheln mit hausgebackenem Brot*

*Gegrilltes Kalb, gefüllt mit Kartoffel-Röllchen an einer  
Karotten-Crème, gebratenen kleinen Zwiebeln und einer  
Rotweinsoße*

*Gut gekühlte Crème aus Passionsfrucht mit Pistazien-Cra-  
ckern und mit Minze marinierten, frischen Erdbeeren*



Unbedingt probieren: Knoblauch-marinierte Muscheln in Petersons Krog auf Käringön. Nach dem Essen kann man auf der Veranda-Bar im Obergeschoss den Sonnenuntergang bewundern.

„... WIE EIN STÜCK VOM MEER“:

#### AUSTERN SCHLÜRFEN AN DER WESTKÜSTE VON BOHUSLÄN

Austern gibt es seit 25 Millionen Jahren. Schon in der Antike galten die Schalentiere als lukullisches Highlight. Römische Kaiser sollen Austern angeblich in Gold aufgewogen haben. Und: Schon damals wurden sie als Aphrodisiakum betrachtet. Casanova soll täglich während seines Morgenbades fünfzig Austern verspeist haben. Rein wissenschaftlich gesehen enthalten Austern viel Zink. Dieses Mineral unterstützt die Freisetzung von Testosteron. Das wiederum ist für die Libido verantwortlich. – Sind Austern deshalb so beliebt? Wohl nicht nur. Fakt ist: Je besser die Qualität des Wassers, desto besser schmecken die Austern. Grund: Die Austern filtern ihre Nahrung – Plankton und Algen – direkt aus dem Wasser. Das Verhältnis zwischen Salz- und Süßwasser wirkt prägend auf Geschmack und Konsistenz. Austern enthalten außerdem Omega-3-Fettsäuren, Vitamin A, B 1, B 2, C, D und stecken voller weiterer Mineralien wie etwa Eisen, Magnesium und Kalzium. Nicht zuletzt dem klaren Wasser ist es wohl deshalb geschuldet, dass 90 Prozent der schwedischen Austern aus der Küstenregion rund um Grebbestad kommen. Hier in Bohuslän hat man jedoch nicht nur die Möglichkeit, Austern zu kaufen, man kann auch dabei sein, wenn diese vor der Küste gesammelt werden. „Everts Sjöbod“ bietet geführte Austernsafaris zu den Austernbanken im Schärengarten an. Dort werden die Meeresfrüchte von Tauchern eingesammelt und können direkt vor Ort verzehrt werden. Start der Touren ist der „Sjöboden“ im zwei Kilometer von Grebbestad entfernten Grönemad. Die sorgfältig renovierte Fischerhütte aus dem 19. Jahrhundert versetzt den Besucher in vergangene Zeiten, als die Fischerei noch Haupt-Brotverwerb der Menschen in der Region war. Und im fünften Jahr in Folge wurden am 1. Mai dieses Jahres in Grebbestad auch die „Nordischen Meisterschaften im Austernöffnen“ ausgetragen. Bei diesem kultigen Event kommt die ganze Familie auf ihre Kosten: bei Bootstouren sowie dem Pflücken, Öffnen und Verkosten der Austern. Die Austern der Westküste gehören, da sie langsam in dem kalten Wasser an der Bohusküste wachsen, zu den besten der Welt. Sie werden in kleineren Mengen an Sternerestaurants in der ganzen Welt geliefert. Im Jahr 2004 wurde für alle schwedischen Austernliebhaber ein ideeller Verein, die Austernakademie, gegründet. Zielsetzung ist unter anderem der Schutz und die Forschung rund um die schwedischen Austern sowie die Unterstützung von Gastronomen, Fischern, Lieferanten und Tauchern. Wussten Sie, dass Austern ihr Geschlecht wechseln können? Die Hermaphroditen filtern ihre Nahrung durch Kiemen aus dem Wasser. Pro Stunde kann eine 7,5 Zentimeter große Auster bis zu 11,5 Liter Wasser filtern. „Eine Auster ist im Prinzip eine zweischalige Muschel, deren Schalenhälften mit einer Art Scharnier, dem Ligament, verbunden sind. Entfernt man den Schalendeckel, sieht man eine dünne Membran, die den Körper der Auster umgibt“, erklärt Kent Hofsten von der Karingo Oyster-Bar auf Käringön. Passende Getränke sind Weißwein (Muscat, Sancerre, trockener Riesling) – oder Champagner. Einige Kenner empfehlen sogar Rotwein und Bier. Unser Tipp: Mit frischer Zitrone und Champagner schmecken sie am besten. (Zitat am Anfang: Mark Kurlansky, The Big Oyster).

Wer in der Karingo Oyster Bar auf Käringön Austern schlürfen will, muss sich bei Zeiten ein Plätzchen reservieren. Champus und ein zünftiges Open-Air-Bad im beheizten Holzüber kann man gleich dazubuchen.



#### WESTSCHWEDEN ZUM NACHFAHREN

Wer will, macht es unserer SAILING JOURNAL-Crew nach und begibt sich auf einen einwöchigen Törn entlang der westschwedischen Schärenküste. Eine gute Reisezeit ist Juni und August, da es im Juli in den Häfen und den Restaurants voll werden kann. Wer noch ungestört sein will, macht sich in den Monaten Mai und September auf den Wasserweg. Hier unser Genießer-Törnplan:

**Tag 1: Kabeljau in Göteborg.** Vom Flughafen gibt es einen Shuttle in die Stadt. Wir übernachteten auf der alten, zum Hotel umgebauten Viermasterbark VIKING am Lilla-Bommens-Hafen (Nordstadt): [www.liseberg.com/en/home/Accommodation/Hotel/Hotel-Barken-Viking/](http://www.liseberg.com/en/home/Accommodation/Hotel/Hotel-Barken-Viking/). Dinner im Restaurant Fond am südlichen Ende der Kungsporsavayn, vom Hafen in 15 Minuten bequem zu Fuß zu erreichen: [www.fondrestaurang.com](http://www.fondrestaurang.com).

**Tag 2: Einschiffen; Knoblauch-Shrimps auf Åstol (ca. 13 sm).** Übernahme unserer First 47.7 in der Sjösportkolan von Karl Nordström und seiner Frau Nina: [www.sjosportkolan.se](http://www.sjosportkolan.se). Die Yachten können gebucht werden über Master Yachting ([www.master-yachting.de](http://www.master-yachting.de)), Argos Yachtcharter ([www.argos-yachting.de](http://www.argos-yachting.de)) und Windrose Yachtcharter ([www.windrose-yachtcharter.de](http://www.windrose-yachtcharter.de)). Törn nach Åstol, vorher kurzer Abstecher nach Marstrand. Inselrundgang mit Pia Edlund. Abends Besuch in der Åstols Rökeri (Smoke House) von Pia and Leif Edlund, [www.astolsrokeri.se](http://www.astolsrokeri.se).

**Tag 3: Segler-Menü und Sauna in Klädesholmen (ca. 10 sm mit Abstecher zu den vorgelagerten Pater-Noster-Schären).** Besuch des „Salt & Sill“-Restaurants, Anlegen direkt vor der Terrasse neben dem ersten schwimmenden Hotel Schwedens, mit Blick auf's Wasser, Saunabesuch (schwimmt ebenfalls): [www.saltosill.se](http://www.saltosill.se).

**Tag 4: Sanddorn-Hering in Mollösund (ca. 8 sm).** Besuch des „Café Emma“, eines Restaurants und Hostels in Mollösund, [www.cafeemma.com](http://www.cafeemma.com).

**Tag 5: Austern und Muscheln auf Käringön (ca. 5 sm).** Besuch der Karingo Oyster-Bar, [www.karingo.com](http://www.karingo.com). Im Sommer geschlossen! Ein Bad im heißen Holzüber, zwei frische Austern und zwei Gläser des Haus-Champagners kosten 900 SEK pro Person (etwa 90 Euro). Minimum sechs, Maximum 16 Personen. Persönliche Führung über die Insel (empfehlenswert!): Fragen Sie nach „Lalle“, Jarl Ankarhem. „Blue Muscels“ – abendliches Muschelessen in Petersons Krog, [www.petersonskrog.se](http://www.petersonskrog.se) (ab 22 Uhr ist die obere Bar mit Blick aufs Meer geöffnet).

**Tag 6: Reservetag.**

**Tag 7: Segelschlag „außen herum“ zurück nach Göteborg (ca. 27 sm), Ausschiffen.** Weitere Infos über Westschweden: [www.westschweden.com](http://www.westschweden.com). Hier gibt es auch eine Liste von 25 zertifizierten Restaurants mit authentischer, regionaler Küche, die sich zur Initiative „Kosten Sie Westschweden“ zusammengeschlossen haben. Literatur: Skanör – Strömstad, von Dougald Macfie, Lars Granath und Jesper Sannel, Nautiska Förlaget (auf Schwedisch). Schweden I – Die Westküste (Törnführer), Gerti und Harm Claußen, Delius Klasing.



Eigentlich war wie jedes Jahr ein Törn durch die dänische Südsee geplant. Einmal von Kiel nach Kopenhagen, das obligatorische Pils in Nyhavn eingeschlossen. Doch leider hatte es sich der Eigner unserer 45-Fuß-Yacht spontan anders überlegt und die Crew 24 Stunden vor Abreise gegen seine neue Leidenschaft aus einer Online-Partnerbörse getauscht. Zack, weg war er samt Madame und Schiff, mein bereits an Bord befindliches Handyladegerät eingeschlossen ... Was nun? Es musste schnell gehandelt werden. Jede Sekunde der wertvollen Sommer-Urlaubszeit zählte.

Da erinnerte ich mich an einen meiner letzten Kindergeburtstage. Der Vater des Geburtstagskindes hatte die ganze Bagage auf die Familien-Varianta zum Tagestörn auf die Schlei eingeladen. Und immer, wenn wir an einem ständigen Schiff in Klinkerbauweise, mit Holzmast und gemütlichem Cockpit vorbeisegelten, rief er laut mit leuchtenden Augen: „Ein Folkeboot!“ und hob die Hand zum Gruß. Es gab eine Menge Folkeboote auf der Schlei, und so kam der gute Mann vom Winken kaum noch los. Später, bei der Travemünder Woche 2007, stellten die Folkes nicht nur eines der größten Felder, sie waren auch die einzige Klasse, die bei sieben Windstärken segelte, während der Rest an Land die Zeltheringe nachsteckte.

Auf dem Weg zurück nach Hamburg wurde das iPhone rausgeholt, und nach „Folkeboot Charter“ gegoogelt. Und in der Tat: In Altefähr, einem kleinen Ort im Südwesten Stralsunds, gab es ein kleines Unternehmen, das auf die Vermietung von Folkebooten spezialisiert war. Doch es war schon spät abends und niemand mehr telefonisch zu erreichen. Rügen? Folkeboot? Warum denn nicht einmal etwas Neues ausprobieren, schließlich läuft uns doch die Ostsee vor Kiel nicht weg, dachten wir. Gesagt, getan: Spontan ging es nachts mit einem kleinen Studi-Polo nach Rügen, wobei die Hoffnung, dass in der Hochsaison nicht alles ausgebucht sei, mit Abstand unser größtes Gepäckstück war. Die zweifelnden Zwischenfragen meiner Freundin mussten jedenfalls gekonnt durch maskuline Gesten des unerschütterlichen Selbstbewusstseins pariert werden.

Nach einer Nacht im Auto weckte uns die Sonne. Vor uns lag der spiegelglatte Strelasund, aus dem sich langsam die Sonne emporschwang. Wer noch nie die Boddengewässer besucht hat, ist beeindruckt von der schlichten Schönheit des Schilfufers, das man hier überall findet.

Ob es wohl noch ein Folke für uns geben würde? Wir liefen hinüber zum Altefährer Hafen – und tatsächlich, hier lag noch eines mutterseelenallein; der klar lackierte Holzmast glänzte in der Sonne. Das Boot war abgeschlossen – also nicht vermietet? Ab ans Handy: „Guten Tag, ich stehe hier vor ihrem Schiff. Kann ich das chartern für vier Tage?“ Die Stimme auf der anderen Seite der Leitung stellte sich etwas verdutzt mit Folkeboot-charter, Philipp Schaich vor. Wir hatten Glück. Ein Pärchen aus dem Ruhrgebiet hatte am Tag zuvor spontan seinen Urlaub abbrechen müssen, sodass wir zum Zuge kamen – die restlichen sechs Folkeboote waren alle auf See.

Beeindruckt waren wir beide von der Schiffigkeit des keine acht Meter messenden Bootes. Alles war an Bord, vom Spirituskocher und voller Küchenausstattung über eine gemütliche Liegefläche in der Vorpiek bis hin zum Flautenschieber und Nachtlaternen. Sogar ein Teakdeck hatten wir, und all das zum halben Preis eines Hamburger Hotelzimmers! Als wir nach einem kurzen Einkauf im Supermarkt gleich um die Ecke am Nachmittag ausliefen, wehte uns eine steife Brise aus Nordwest entgegen. Für unseren Viertagestörn hatte Phillip zunächst Hiddensee und dann einen Abstecher in den Jasmunder Bodden nach Ralswiek empfohlen. Doch dass wir so weit kommen würden, daran dachte ich nicht wirklich. Hiddensee lag so weit entfernt am Horizont, dass ich in Anbetracht von strammer Kreuz und unserem kleinen Schiff allein hierfür zwei Tage veranschlagte.

Doch weit gefehlt. Über fünf Knoten zeigte die Logge am Wind, für ein Schiff dieser Größe durchaus beeindruckend. Und meine Sorge, dass sechs Windstärken vielleicht etwas kritisch sein könnten, erwies sich auch sehr bald als unberechtigt. Mit einem Reff schliff das Leebord gelegentlich durchs Wasser, wie auf Schienen glitt das Folke auf seinem langen Kiel jedoch durch die kurze Boddenwelle. In juveniler Neugier musste das Reff natürlich wieder ausgeschüttelt werden. Ob das Folke das aushalten würde? Das Ergebnis überraschte uns: Nun erst war der Langkieler richtig ausbalanciert.

Die Böen, die von der Insel auf uns heruntersausten, ließen links und rechts die Jollen kentern, doch dem Folke machte all das nichts aus. Nun mussten die Grenzen des Folkes ausgelotet werden. Zu diesem Zweck wurde einmal kräftig an der Pinne gezogen, das Schiff von der Kreuz auf Halbwind runtergedrückt. Doch wo bei modernen Konstruktionen die Strömung am Ruder abgerissen und ein Sonnenschuss mit geflutetem Cockpit die unvermeidbare Folge gewesen wäre, nickte das Folke nur kurz nach Lee und ließ den gurgelnden Bodden am Süllrand der Pflicht abperlen. Welch beruhigende Sicherheitsreserve dieses Boot doch hat. Von da an waren wir eins mit unserem kleinen „Dickschiff“, denn komme was da wolle, es würde uns wohl nie im Stich lassen.



## EINFOLKESOMMERMÄRCHEN



In den frühen Abendstunden segelten wir bereits die Küste Hiddensees gen Kloster entlang, den berühmten weißen Leuchtturm der Insel auf dem Dornbusch stets voraus. Im Lee der Inseldünen stand keine Welle, der frische Westwind hatte sich, wie es typisch für die Jahreszeit ist, bereits schlafen gelegt. Auf Kirschkernspuckweite standen da auf einmal Fischreihner neben dem Fahrwasser – ein Anblick, der jedem Segler einen Schrecken versetzt und ihn mental schon einmal auf das dumpfe Einschlagen des Kiels im Sand vorbereitet. Doch weit gefehlt. Es ist das Markenzeichen des Boddens, dass man zuweilen direkt neben dem Tonnenstrich seinen Liegestuhl im Wasser aufstellen kann. Was dem Revierneuling den Arsch auf Grundeis gehen lässt, ist für Kenner einer der Gründe, gerade hier zu segeln.

Das hat auch seinen navigatorischen Reiz. In Zeiten von GPS und Kartenplotter ist es einfach spannend, sich den Weg durch die Flachs des Boddens nur mit Handpeil-Kompass und Kartenbesteck zu bahnen. Doch das Revier ist gut betonnt. Wer gerade seinen Segelschein gemacht hat oder seine Kenntnisse auffrischen will, der kann sich hier in der Sichtnavigation so richtig austoben. Ich gebe zu: Als alter Regattasegler, der es gewohnt ist, immer nur zwischen zwei Bojen herumzukurven, hat mir der vorherige Blick in mein altes Lehrbuch auch ganz gut getan.

In Kloster werden wir vom Hafenmeister norddeutsch empfangen. Gut im Herzen, rauh in der Stimme. Weil die letzte Fähre bereits abgelegt hatte, durften wir ganz vornehm jenseits der Päckchen am Dampfersteg festmachen. Barfuß laufen wir durch die Sanddünen auf die Westseite der Insel, der Westwind streicht uns noch leicht über die Nase, als die Sonne glutrot am Horizont versinkt. Auf Hiddensee gibt es keine Autos. Wer hierherkommt, hat die Insel ganz für sich. Albert Einstein und Gerhart Hauptmann waren regelmäßig hier – sie wussten, warum. Letzterer ist hier postum mit einer sehenswerten Gedenkstätte bedacht. Wie konnte es nur passieren, dass wir in den 20 Jahren seit dem Mauerfall nie hier waren?

Unsere erste Nacht an Bord ist herrlich. Das gekräuselte Wasser, das am Rumpf entlangplätschert, sorgt für das so typische leise Klipern unter Deck und singt uns freundlich in den Schlaf. Am nächsten Morgen gibt's beim Bäcker im Ort ein leckeres Frühstück – natürlich nicht, ohne den vorherigen Spaziergang hinauf zum Leuchtturm gemacht zu haben. Von hier oben hat man einen atemberaubenden Blick über ganz Rügen und den Boddensee. Die anschließende Reise gen Osten in den Jasmunder Bodden vergeht dank strammer Backstagbrise wie im Flug. Mit ausgebaumter Fock segeln

DIE BÖEN, DIE VON DER INSEL AUF UNS HERUNTERSASTEN, LIESSEN LINKS UND RECHTS DIE JOLLEN KENTERN, DOCH DEM FOLKE MACHTE ALL DAS NICHTS AUS.

wir vorm Wind mit 6,5 Knoten. Jede größere Bavaria macht auch nur einen Knoten mehr, segelt sich jedoch lange nicht so stilvoll wie ein Folkeboot. Und dank wohltemperierten Rotweines in der Bilge brauchen wir auch keinen Kühlschrank für's Bier.

Die nächste Nacht verbringen wir vor Anker in einem flachen Seitenarm des Boddens. Der geringe Tiefgang des Folke garantiert uns einen exklusiven Ankerplatz in der Uferzone. Hier kommt sonst keiner hin, und flupp, schon verlässt ein Korken die Flasche. Nachts funkeln die Sterne über dem Cockpit. Ohne die Lichter der Großstadt entdecken wir den Himmel völlig neu. Am nächsten Morgen gibt es dann ein weiteres Naturerlebnis: Blitze zucken am Horizont und ein Wolkenbruch geht über uns nieder. Da gibt's nur eins: Niedergang dicht und tief unter die Decke verkriechen. Rasmus ist mit einem großzügigen Schluck aus der Sandemann-Buddel bedacht worden und wird den Anker schon nicht wieder ausgraben. Schade, dass es das Yes-Törtchen nicht mehr gibt ...

Am nächsten Morgen müssen wir leider schon wieder die Heimreise antreten. Gern hätten wir noch die paar Meilen nach Ralswiek zu den Störtebeker-Festspielen gemacht. Wer kann schließlich schon von sich behaupten, mal schnell ins Theater gesegelt zu sein? Auch das macht das Revier um Rügen so reizvoll: Man kann die absolute Ruhe vor Anker genießen oder sich in den touristischen Trubel der größten deutschen Insel stürzen: Es locken anspruchsvolle Konzerte oder Festspiele, eine Tour mit einem Mietrad zu den berühmten Caspar David'schen Kreidefelsen – oder man liegt für einen Tag einfach nur faul am Ostseestrand. Die Insel bietet für jeden Tag Abwechslung. Fazit: Wir werden wiederkommen! ☺

Text Jan-Eike Andresen © Fotos J. E. Andresen, Ulf Richter, Grit Salut



**INFO FOLKECHARTER AUF RÜGEN**  
Gegründet 1997 von Martin Ziegler, werden mittlerweile fünf Folkeboote im Raum Rügen, Hiddensee und angrenzende Boddengewässer verchartert. Die Boote sind für drei Personen ausgestattet, werden aber immer wieder auch von vier, manchmal gar von fünf Leuten gesegelt. Alle notwendigen seglerischen, navigatorischen, wie auch sicherheitstechnischen Ausstattungen sind an Bord vorhanden. Für einen Törn nach Bornholm oder Südschweden kann auf Wunsch eine Rettungsinsel dazugeordnet werden. Großen Wert legen die Mitarbeiter um Firmenchef Philipp Schaich auf eine gute Pflege und ein klassisches Äußeres bei den Booten. So sind drei der Boote mit Teakdeck belegt. Neu im Programm ist seit 2009 ein IF-Boot. Das Revier rund um Rügen und die Pommerschen Boddengewässer ist hervorragend zum Segeln geeignet. Kleine Buchten, größere Wasserflächen, die offene Ostsee oder geschützte Boddengewässer, jeder Segler findet innerhalb von

ein paar Meilen, was er sucht. Dabei ist das Kennzeichen dieses Reviers auch eine einmalige Naturlandschaft. Und mit Stralsund und Greifswald finden sich zwei interessante Städte als Törnziele, Hiddensee lockt mit herrlichen Stränden, kleinen Ortschaften und dem Leuchtturm auf dem Dornbusch im Norden der Insel. Auch Rügen ist einen Abstecher wert. Ende 2008 übernahm Philipp Schaich Nordschipper Folkebootcharter von Martin Ziegler. Nach Lehre und Arbeit als Bootsbauer und anschließendem Yachtdesign-Studium hat Schaich fünf Jahre bei einem deutschen Yachtdesign-Büro gearbeitet, zum Schluss als Abteilungsleiter der Entwicklung und Konstruktion für eine große deutsche Serienwerft. Es folgte eine Tätigkeit im Konstruktionsbüro einer großen dänischen Yachtwerft. Nach anderthalb Jahren wagte Schaich den Schritt in die Selbstständigkeit. Neben der Vercharterung von Folkebooten werden auch Bootsbau-Arbeiten erledigt. Zeit, eigene Ideen zu verwirklichen! WWW.FOLKEBOOTCHARTER.DE



## SEGEL-SIMULATOR 2010

Die Installation des Spieles geht rasch von der Hand und man kann das Spiel über eine Desktopverknüpfung aufrufen. Im Menü findet man sich gut zurecht. Es ist logisch aufgebaut und klar gestaltet. Im Einzelspieler-Modus fühlt man sich gleich aufs Wasser versetzt. Vom Grafischen her ist das Spiel mittelmäßig, denn in einem Umkreis von ungefähr 200 bis 500 Meter um das Boot ist das Wasser sehr realistisch, aber außerhalb dieses Kreises ist alles ziemlich eintönig. Abwechslung bietet das interessant gestaltete Land. Das Boot, mit dem der Spieler segelt, ist gut gestaltet. Man kann entscheiden, wie viele Mannschaftsmitglieder gezeigt werden sollen. Die Personen sehen sehr menschlich aus, bewegen sich aber nicht viel. Allerdings gibt es einige Grafikfehler, wenn man zu nahe ans Boot heranzoomt. Einen weiteren Grafikfehler gibt es, wenn man mit dem 470er kentert. Denn wenn man ganz schnell das Großsegel herauf- und herunterlässt, fliegt das Boot mehrere Hundert Meter durch die Luft. Die Spielsteuerung ist ein interessantes Thema. Sie ist der ganz große Pluspunkt und Spaßfaktor des ganzen Spieles. Beim ersten Starten des Spieles sind zwar alle Instrumente auf Automatik gestellt, aber dies lässt sich auf Knopfdruck ganz einfach verändern. Wenn man von Automatik auf Manuell gewechselt hat, fängt der Spielspaß erst richtig an. Denn da man nun alle Möglichkeiten eines realen Bootes hat, muss man sich richtig ins Zeug legen, um das Boot unter Kontrolle zu behalten. Bei manchen Booten – wie der Bavaria – ist es zwar nicht sehr viel, was man verstellen kann, aber auf einer richtigen Bavaria kann man ja auch nicht viel mehr verstellen. Ein weiterer Pluspunkt ist die sehr gute Spielphysik. Beispiel: Es lohnt sich, auf der Kreuz die Wellen auszusteuern, und auf dem Vorwind nützt es etwas, wenn man mit der Welle abfällt. Dann gibt es da noch den Onlinemodus. Wenn man diesen öffnet, findet man eine Liste von

Regatten. Meist sind aber nur ein oder zwei Regattaräume online, in denen sich mehrere Spieler aufhalten. Nachdem man sich für ein Rennen entschieden hat, kommt man sofort ins Renngeschehen. Dies sieht genauso aus wie der normale Segelmodus, mit dem Unterschied, dass es einen Countdown gibt. Wenn das Rennen gestartet ist, segelt man ganz gewohnt um die Tonnen. Das Einzige, was jedoch im Rennen auffällt: Es gibt keine Regeln. Dies ist etwas irritierend und nervig.

Das Spiel stellt eine gute Alternative für Leute dar, die keine Zeit finden, aufs Wasser zu kommen. Der Onlinemodus ist eine nette Beigabe. Alle Segelfans, die gern online gegen andere Spieler segeln, sollten jedoch auf Virtual Skipper zurückgreifen, da es dort aufgrund der Regeln fairer zugeht und noch mehr Spieler gibt.

Das Spiel wurde für das SAILING JOURNAL von Opti-Segler Max Popken vom Tegeler Segel-Club getestet. Max ist 14 Jahre jung, begeisterter Gamer und ab August 420er-Segler.

Technische Informationen: Optimiert für Mehrspieler-Partien via Internet und im lokalen Netzwerk, inklusive Regatta-Organisation und Rennwettkämpfen. Wind und Wellen können in den Wettkampfgebieten im Voraus eingestellt werden. „Segel Simulator 2010“ ist ohne Altersbeschränkung freigegeben. Features: Einfache und flexible Schnittstelle, stabile Multiplayerserver für Langstreckenrennen, realistische Aerodynamik mit Windscherung und Twist, naturgetreues Wellenfeld und Seeverhalten. [WWW.SAILSIMULATOR.COM](http://WWW.SAILSIMULATOR.COM)

## SOLO IN BLAU

Never say never, because limits, like fears, are often just an illusion. Mit diesem Zitat Michael Jordans beginnt Franziska Springer das Buch „Solo in Blau“ („meinen Eltern“ gewidmet). Es erzählt die Geschichte der 17-jährigen Neuseeländerin Fleur, die sich mit ihrer Nonstop-Weltumsegelung einen Kindheitstraum erfüllt. Bestärkt durch Rückhalt und Zuspruch von Freunden und Familie begibt sie sich auf ihrem Boot, der THETIS, in das unendliche Blau der großen Weltmeere – ausgestattet mit kaum mehr als einer vagen Ahnung dessen, was sie in den sechs Monaten ihrer Reise erwarten wird. Schnell gewöhnt sie sich an die gewaltige Kraft der Elemente, gewinnt in Wind und Wellen neue Freunde und bemerkt, dass zu einer Weltumsegelung weit mehr gehört als gute Ausrüstung und Vorbereitung. Schon bald gerät ihr Abenteuer zum Kampf gegen sich selbst – gegen aufkeimende Müdigkeit und Heimweh und den immerwährenden Zweifel am eigenen Können. Dort, fernab der Heimat, lernt sie den Wert jener Kleinigkeiten zu schätzen, die im Alltag allzu oft untergehen, schärft ihren Blick fürs Wesentliche und

verlegt sich schließlich auf ein einziges, großes Ziel: endlich wieder ankommen. „Wir werden gemeinsam wieder auftauchen oder untergehen. Von der Hoffnung getragen, auch aus diesem Unwetter heil herauszukommen, und von der Angst gebeutelt, endgültig in die Tiefe gerissen zu werden ...“ Solo in Blau ist weit mehr als ein Reisebericht. Es ist eine Hommage an den festen Willen, die Suche nach dem eigenen Ich und die Schwierigkeit des Erwachsenwerdens.

Franziska Springer wurde 1987 in Bautzen geboren und studiert heute in Dresden Kommunikations- und Politikwissenschaften. Mit ihrem Debütroman vereint sie ihre Begeisterung für das Schreiben mit der Faszination des Segelns; es entsteht die mitreißende Schilderung eines Naturabenteuers fernab jeder Zivilisation.

[WWW.HOCHLEISTUNGSSEGELN.COM](http://WWW.HOCHLEISTUNGSSEGELN.COM)

Das SAILING JOURNAL verlost ein Exemplar von Solo in Blau, Mail an: [MM@SAILING-JOURNAL.DE](mailto:MM@SAILING-JOURNAL.DE)

## WELCOME BACK, MISTRAL!

Mistral, Meltemi, Tramontana – seit Seefahrer das Mittelmeer eroberten, haben sie mit den mediterranen Winden zu tun. Generationen von Seglern lieben und fürchten sie gleichermaßen. Kaum ein Skipper, der nicht eine passende Geschichte zu den Winden zu erzählen weiß. Kein Wunder: Der Wind weckt Emotionen. Er macht Segler glücklich und schenkt Erinnerungen. Er füllt Segel und Herzen. Als weltweiter Anbieter von Charteryachten macht Master Yachting die Hauptwinde des Mittelmeers nun zu den Titelhelden einer CD-Reihe. Der erste Protagonist ist der Mistral. Geboren in der Provence, weht er seit Menschengedenken direkt aus Nordwest durchs Rhonetal aufs Mittelmeer, um schließlich in Kroatien, wo man ihn als „Maestral“ kennt, die Segler zu erfreuen. Der kroatische Komponist und Audiodesigner Stefan Zaradic arbeitet seit vielen Jahren mit internationalen Topmusikern zusammen. Selbst Kroatie, kennt er das besondere Flair der kroatischen Buchten im Sommer und weiß, wie sich die mediterrane Brise anfühlt. Gemeinsam mit Master Yachting und der 3c GmbH (CD-Design und Produktion) entführt Zaradic die Charterkunden mit einer CD für den Tag und einer für die Nacht in die kroatischen Buchten und bringt somit die schönsten Erlebnisse des letz-

ten Chartertrips noch einmal zurück. Ob sportlich-dynamisch für die Kreuz oder ruhig und entspannt für die Ankerwache – die beiden CDs machen mit ihren insgesamt 23 Songs Lust auf den nächsten Törn. [WWW.MASTER-YACHTING.DE](http://WWW.MASTER-YACHTING.DE)

Das SAILING JOURNAL verlost zwei der Doppel-CDs unter den ersten zehn Neu-Abonnenten, Info am Ende des Heftes.



## DER ERFOLGREICHE CHARTERTÖRN

Keine Charteryacht gleicht der anderen. Deshalb ist eine gewissenhafte Yachtübernahme umso wichtiger. Hilfestellung liefert die – sehr umfangreiche – Checkliste, im Büchlein ab Seite 60 abgedruckt. Nun kann der unbeschwerter Charterurlaub beginnen. Weitere Themen sind: Törnvorbereitung, Crew-Einweisung, Tipps für gute Stimmung an Bord und das Törnende. Außerdem enthält das Buch Infos zu Versicherungen, nautischen Unterlagen, medizinischer Versorgung, Verpflegung und privater Ausrüstung. Ein Zusatzkapitel beschreibt die Besonderheiten der bei Nordeuropäern besonders beliebtesten Charterreviere wie Ostsee, Mittelmeer, Thailand, Seychellen und Karibik. Autor Ludwig Brackmann: „Das vorliegende Buch richtet sich zum einen an erfahrene Segler, die am Beginn ihrer Skipperkarriere stehen. Andererseits ist es für routinierte Skipper gedacht, die die praxiserprobten Checklisten zusammen mit den speziell für Charterskipper entwickelten Logbuchseiten nutzen möchten. Dabei wurde einerseits berücksichtigt, dass der Charterskipper in der Regel bei jedem Törn einen anderen Yachttyp beherrschen muss. Andererseits wird davon ausgegangen, dass die Crew nicht komplett aus versierten Seglern besteht, sondern sich des Öfteren Segelneulinge an Bord befinden.“ Brackmann startete seine Seglerkarriere unmittelbar nach Bestehen seiner Segelscheinprüfung als Segellehrer in Deutschland und den Niederlanden. Kurz darauf gründete eine Firmen-Segel-Community und begeisterte innerhalb kurzer Zeit weit mehr als 1.000 seiner Arbeitskollegen für den Segelsport. In diesem Rahmen organisierte und lei-

tete er Dutzende Charter- und Flottillentörns weltweit. Die hierbei zu Hause, auf dem Steg und auf dem Wasser gesammelten Erfahrungen bilden zusammen mit dem ständigen Austausch innerhalb der Segel-Community die Basis seines umfangreichen Know-hows als Experte für Chartersegeln. Neben der Tätigkeit als Buchautor berät Brackmann Charterbasen und Charteragenturen in puncto Verbesserung der Kunden- und Service-Orientierung sowie Marketing. Gefallen hat uns, dass mehrere der im 130-seitigen Buch abgedruckten Checklisten und Vorlagen auf der Homepage des Autors heruntergeladen werden können. [WWW.CHARTER-LOGBUCH.DE](http://WWW.CHARTER-LOGBUCH.DE) | [WWW.DELIUS-KLASING.DE](http://WWW.DELIUS-KLASING.DE)



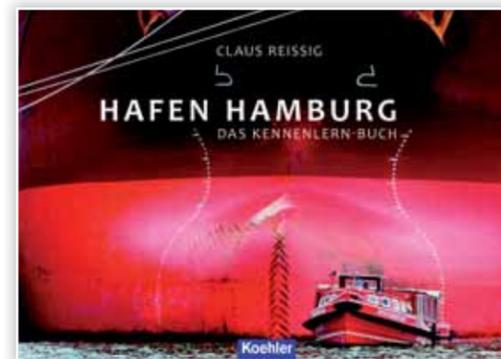


## HAFEN HAMBURG

Wussten Sie, dass der Hamburger Hafen unter den Top 15 der Häfen der Welt mit 9,7 Millionen 20-Fuß-Containern den elften Platz belegt? Dass er mit 7.236 Hektar ganze zehn Prozent des Stadtgebietes einnimmt? Dass er nicht nur der größte Arbeitgeber der Stadt ist, sondern auch der größte Schleswig-Holsteins? Zwar sei es eine gewisse Herausforderung, im Krisenjahr 2010 ein Buch über den größten Hafen Deutschlands zu schreiben, wie Autor Claus Reissig in der Einleitung zu bedenken gibt, immerhin betrage der Umsatzrückgang 30 Prozent und mehr, doch es herrsche kein Zweifel daran, dass es mit dem Hafen, der zwei Weltkriege und die Wirtschaftskrise Ende der 20er-Jahre überstanden habe, irgendwann auch wieder aufwärts gehen werde. Der Hamburger Hafen ist von jeher Start- und Zielpunkt vieler Kreuzfahrtreisender, vor allem aber Europas zweitgrößter Umschlaghafen. Aus allen fünf Kontinenten wird der Hafen angelaufen; er ist das Bindeglied zu mehr als 170 Ländern der Welt. Was getan werden muss, damit dieses Tor zur Welt auch weiterhin geöffnet bleiben kann, erklärt Autor Claus Reissig in diesem bebilderten, 104 Seiten starken Bändchen. Schiffe müssen entladen, versorgt und repariert werden, Waren gelagert und veredelt. Ein riesiges, fein verzahntes Räderwerk von Schiffen, Menschen und Firmen, das den gesamten nordeuropäischen Raum

mit Handelsgütern versorgt und Zehntausenden Menschen Arbeit gibt. Ein handliches Buch für alle, die den Hamburger Hafen kennen und verstehen lernen wollen. Autor Claus Reissig arbeitet seit 2007 als freier Journalist und Fotograf mit den Schwerpunkten Konzeption und Konstruktion von Segel- und Motoryachten, Reisereportagen für internationale Zeitungen und Zeitschriften sowie Kaufberatung für Yachten. Reissig ist außerdem Autor mehrerer maritimer Krimis.

[WWW.JUSTSEA.DE](http://WWW.JUSTSEA.DE) | [WWW.KOEHLER-BOOKS.DE](http://WWW.KOEHLER-BOOKS.DE)



## DIE ALLEINSEGLERIN MEIN MARITIMER KLASSIKER - LESEPROBE

„Lieber Mann, was denkst du denn, was ich dir jetzt erzähle? Soll ich dir sagen, ich habe die Schnauze voll von diesem alten Kahn? Soll ich dir sagen, dass ich es satt habe, alle Sonntage im Frühling zwischen Büchsen mit Farbe zu verbringen, so satt, dass ich im vorigen Sommer keine Lust hatte, die Segel hochzuziehen? Soll ich dir verraten, dass ich pleite bin, dass ich für dieses Boot alle meine Ersparnisse ausgegeben habe, denn für mein Lächeln tut keiner einen Handgriff? Soll ich dir verraten, dass ich nur eins will: es loswerden; soll ich dir gestehen, dass ich ein Idiot war, es zu kaufen, und dass ich alle für Idioten halte, die es kaufen würden? (...) Es hatte geregnet draußen am See. Der Wald dampfte. Der Steg war glitschig. Das Boot lag mit leuchtend weißem Deck im spiegelglatten Wasser. Das Latex hatte also noch rechtzeitig vor dem Regen angezogen. Das Boot sah schön aus, verführerisch schön, in all diesem Grün und Grau, auch der Shigulimann war betroffen. Ich löste die Persenning, der Mann ging an Bord. Bei jedem Schritt, den er auf dem weißen Deck machte, zuckte es in mir. Aber an diesem Tag hielt die Farbe. Sehen Sies selbst an, sagte ich und gab mich gleichgültig. (...) Das Großsegel hat aber mächtige Flecken, sagte er plötzlich, und das Mecklenburgische klang penetrant durch. Ist die Fock auch so mies? Mich ärgerte das Wort mies, ich begriff nicht, worauf er hinauswollte. Mein Gott, sagte ich obenhin, ist halt Baumwolle, giblt ein bißchen, natürlicher Verschleiß, segelt sich aber ausgezeichnet. Wer segelt denn heute noch Baumwolle. Nylon! Nylon! Ein Segel muss weiß sein, es soll doch nach etwas aussehen. Auf der Rückfahrt rechnete er mir vor, was ihn neue Segel kosten würden. Wenn er das zu dem Preis dazurechnete, wurde das Boot einfach zu teuer, das musste ich einsehen. Sie wissen selbst, dass der Preis niedrig ist. Wenn ich nicht in dieser Lage wäre, würde ich es gar nicht dafür hergeben, sagte ich freundlich und unerbittlich. Der Mann setzte mich an der S-Bahn ab, lächelte und hob grüßend die Hand, bevor er davonbrauste. Wir wollten „die Sache bedenken“, hatten wir ausgemacht, aber ich hatte nicht die Absicht, etwas zu bedenken. Er würde noch ein bißchen handeln und dann nachgeben. Zwei Tage später rief er an. Als ich seine Stimme hörte, war ich mir meiner Sache ganz sicher. Er fing gleich von dem Segel an. Ich solle ihm entgegenkommen und 500 Mark runtergehen. Nein, sagte ich, tut mir leid. Tja, antwortete er. Dann tut es mir auch leid. Zwei Wochen später hatte das Deck schon gelbliche Regenwasserflecke, kurz darauf zeigten sich die ersten Risse. Das Latex hielt sein Versprechen nicht. Könnte man meine Dickköpfigkeit anders nennen als Dummheit? Oder war da immer noch Anhänglichkeit, ein beharrliches Festhalten, nicht mehr an dem Boot, aber an den Schatten, die es trug, auch an dem eigenen? Ich verkaufte das Boot nicht. Im Herbst, als ich mit Hanns allein auf dem See war, zerriss uns der Wind das Großsegel. Ich musste ein neues nähen lassen. Es war aus Nylon und sehr teuer.“

Christine, eine berufstätige alleinerziehende Mutter, muss sich mit der Last eines geerbten alten Segelbootes herumschlagen. Ihr Beruf in einem Forschungsinstitut füllt sie voll aus, sodass für das Boot eigentlich keine Zeit ist. Das alte Boot lässt sich aber auch nicht verkaufen. Verbissen versucht Christine, alles auf die Reihe zu kriegen. Um im Frühjahr vielleicht doch einen Käufer zu finden, investiert sie im Winter jede freie Minute, um das Boot auf Hochglanz zu bringen, was auf Kosten des beruflichen und des privaten Lebens geht. Als mithilfe eines Kumpels alles geschafft ist, kann sie sich von dem Boot nicht mehr trennen.

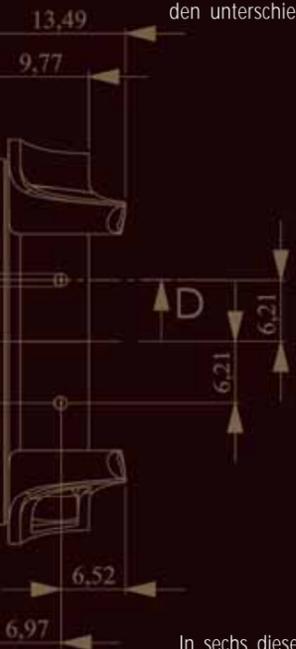
Christine Wolter, geboren 1939 in Königsberg, ist die Tochter des Architekten Hanns Hopp. Nach der Flucht aus Ostpreußen im Jahre 1944 gelangte die Familie nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges über die Stationen Radebeul und Halle/Saale 1950 nach Ostberlin. Wolter studierte von 1957 bis 1961 an der Humboldt-Universität Romanistik. Von 1962 bis 1976 war sie als Lektorin im Aufbau-Verlag tätig. Während dieser Zeit begann sie mit der Herausgabe und dem Übersetzen literarischer Texte, hauptsächlich aus dem Italienischen. Seit 1976 ist sie freie Schriftstellerin. 1978 heiratete sie einen Architekten aus Mailand und übersiedelte mit ihrem 1970 geborenen Sohn nach Italien. Sie lebt heute in Albavilla bei Mailand. Wolter veröffentlicht seit den 1970er-Jahren erzählende Werke, in denen es vorwiegend um weibliche Selbsterfahrung und Emanzipation geht; vor allem ihr stark autobiografisch beeinflusster Roman „Die Alleinseglerin“, der 1986/87 bei der DEFA von Herrmann Zschoche mit einer zerbrechlichen Christina Powileit in der Hauptrolle verfilmt wurde, war in beiden Teilen Deutschlands ein Publikumserfolg.

*Christine Wolter: Die Alleinseglerin, Aufbau-Verlag Berlin und Weimar 1982, gesehen bei verschiedenen Internet-Buchhandlungen ab 1,60 Euro. Was ist Ihr maritimer Klassiker? – Info an: [mm@sailing-journal.de](mailto:mm@sailing-journal.de)*



Szene aus dem Film DIE ALLEINSEGLERIN mit Christina Powileit, © Progress-Film

Die 43. Antigua Sailing Week, größte karibische Segelregatta, stand unter keinem guten Stern: Bedingt durch zahlreiche Flugausfälle aufgrund der Aschewolke, trafen etliche der teilnehmenden Segler verspätet in Antigua ein, sodass die erste Wettfahrt abgesagt werden musste. Bei den folgenden Regatten dominierten die deutschen Teilnehmer in den unterschiedlichen Bareboat-Klassen.



## MEHRDAVONI!

In sechs dieser Rennen erkämpften sich deutsche Segler den ersten Platz. Eine Frauencrew des deutschen Charteranbieters KH+P errang sogar einen Dreifachsieg in den Kategorien Bareboat Class III, Best Woman Crew und Best German Yacht. Die diesjährige Veranstaltung wurde zusätzlich zu den lokalen Partnern erstmals vom traditionsreichen Münchener Unternehmen Leinfelder gesponsert. (großes Foto sowie Fotos S. 85 und 86 unten). Highlight war jedoch: meine Regatta-Premiere!



Statt an karibische Klänge, BBQ und azurblaues Wasser zu denken, beschäftigte mich seit Tagen nur noch „die Wolke“. Der Ausbruch des Eyjafjallajökull beziehungsweise seine Aschewolke legte den gesamten Flugverkehr für Tage lahm und verschob auch noch unsere Abreise ...

DIE YACHTEN KAMEN SICH BEÄNGSTIGEND NAHE,  
ALLE WOLLTEN NATÜRLICH BEIM PASSIEREN  
AN DER STARTLINIE DIE ERSTEN SEIN.

**DONNERSTAG.** Endlich war es so weit, meine große Reise konnte beginnen. Auf dem Münchener Flughafen traf ich bereits zwei nette Mitsegler und unser Flieger startete fast pünktlich nach Paris. Der Flug verlief ruhig, auch wenn wir hin und wieder an „die Wolke“ denken mussten. In Paris angekommen, suchten wir sofort den Transfer und fuhren nach einigem Suchen nach Orly. Von dort aus begann dann der achteinhalbstündige Flug nach Guadeloupe. Ich war aufgeregt und freute mich. Seit Paris gesellten sich immer mehr Segler zu uns. Ich als absolutes Greenhorn wurde auf sehr nette Art mit einbezogen und fühlte mich rasch pudelwohl im Kreise der Seebären. Ich wusste nicht, ob ich seetauglich bin – und wollte ab sofort zehn Tage auf einem Katamaran wohnen! Welch eine verrückte Idee ... Wir verließen den Flughafen von Pointe-à-Pitre. Ein Taxi brachte uns in die Marina und ich lernte den Katamaran und die Crew kennen. Es gab den ersten Rumpunsch und schon wurden wir zum Nachbarn auf einen kleinen Begrüßungsnack eingeladen. Im Anschluss daran ging es zum gemeinsamen Abendessen in das „Route du Rhum“. Endlich. Ich war angekommen.

**Freitag.** Wir fuhren aus dem Hafen, vorbei an der Yacht des russischen Milliardärs Abramowitsch. Ich war gespannt, wie es mir mit den Wellen ergehen würde. Unsere erste Segeltour, zunächst noch auf einem Regatta-Begleitboot, führte uns motorbetrieben an der Küste entlang, an den Süzipfel von Basse-Terre nach Anse Deshaies, eine kleine schnuckelige Bucht. Zeitweise stand ich am Ruder und bekam meine ersten Seemannseinweisungen. Ich war begeistert – und, so schien es, seetauglich!

Abends hatten wir endlich Zeit, um ins erfrischende Wasser zu springen. Wir bestiegen das Dingi und fuhren an Land zum Essen. Ein kleiner hübscher Ort zog sich am Strand entlang. Häuschen in typischen bunten karibischen Farben schmückten das Bild. Auf der Terrasse eines Restaurants genossen wir ein typisch karibisches Essen und ich lauschte den Erzählungen vergangener Segeltörns. Zurück auf dem Kat bekamen wir Besuch von der Yacht DANIELA. Vom Ufer her wehten karibische Klänge. Unsere Neugier siegte, wir bestiegen erneut das Dingi und fuhren der Livemusik entgegen ...

**SONNABEND.** Neben uns ankerte die DANIELA. Die meisten Crewmitglieder waren schon wach und sprangen beherzt ins Meer. Kurz danach liefen sie auch schon aus, sportlich, sportlich. Bei mir auf dem Kat schliefen noch alle. Ich kochte Kaffee und sprang in die Fluten. Herrlich. Nicht sehr kalt und trotzdem erfrischend. Ich war verzaubert von diesem Leben. Dank des Wasserkochers wurden die anderen wach und relativ zügig verließen auch wir die Bucht, auf ging es nach Antigua. Wir genossen ein leckeres Frühstück während der Fahrt und bald schon konnten wir endlich die Segel setzen. Fliegende Fische begleiteten uns. Vorbei an Montserrat segelten wir Richtung Antigua. War auch dieser Vulkan gerade aktiv und spuckte Lava? Unsere ungeschulten Augen konnten es nicht erkennen, jedoch konnten wir gut sehen, wo einst die Lava ins Tal ging und die damalige Hauptstadt von Montserrat in Schutt und Asche legte. Gegen 15 Uhr fuhren wir in den Hafen von English Harbour ein. Eine wunderschöne Architektur zeugte von der alten Kolonialzeit. English Harbour wurde zu einer großen Partymeile, Yachten und Menschen aus aller Herren Länder vergnügten sich gemeinsam im Hafen. Steelbands luden mit karibischen Klängen zum Mitschwofen ein. Zwischen English Harbour und Falmouth Harbour grillten die karibischen Mamis leckere Burger und Fisch. Hier sollte schon morgen die erste Regatta starten. Eine innere Unruhe bemächtigte sich unser.

**SONNTAG.** Die erste Wettfahrt! Yachten verschiedener Größen und Farben segelten an unserem Begleitboot vorüber. Selbst einige Racer, welche in Falmouth Harbour ankerten, bekamen wir nun zu Gesicht. Auch bei uns an Bord herrschte nun eine rege Betriebsamkeit.





Wir bekamen die Nachricht, dass zwei unserer Yachten am Start kollidiert sind. Welch eine Aufregung! Das Wetter war traumhaft und das Licht verwandelte das Meer in ein fantastisches Farbenspiel. Mein Wunsch, einmal selbst mitzusegeln und alles „live“ an Bord erleben zu wollen, wuchs. Im Hafen angekommen, sprach ich sofort mit der Crew der DANIELA. Yes! Sie wollen mich Greenhorn schon am übernächsten Tag mit an Bord nehmen!

**MONTAG.** Mein vorerst letzter Tag als „Passivseglerin“! Heute hieß unser Ziel Jolly Harbour. Die schöne Bucht mit Hafen wurde von einem Schweizer in den 80er-Jahren gebaut. Er ließ Sand aufschütten und baute kleine Zweifamilienhäuser mit einer direkten Anlegestelle vorm Haus. So entstand, nach amerikanischem Beispiel, Jolly Harbour. Die heutige Strecke war nicht sehr lang und somit kamen wir bei ordentlichem Wind gut voran. Wieder spielte eine Liveband und schon standen wir im Wasser und warfen uns vor lauter Freude in die Wellen. Weit kamen wir nicht. Eine starke Strömung zog uns immer wieder an den Strand. An diesem Abend ließen wir uns in einem feinen Restaurant verwöhnen und erlebten die kreolische Küche bei Kerzenschein. Aufgrund der italienischen Anmutung des Restaurants beendeten wir unser Abendmahl mit einem „karibischen Tiramisu“.

**DIENSTAG.** Heute galt es! Ich sollte meine „Regatta-Taufe“ erhalten. Habe es ja so gewollt ... An der Bar bekam ich einen frischen, duftenden Kaffee, dann ein schnelles Frühstück an Deck und schon begab ich mich zur DANIELA. Meine Segelhandschuhe im Gepäck ließen mich schmunzeln und ich fühlte mich wie ein Profi. An Bord der DANIELA wurden bereits alle Vorbereitungen zum Auslaufen getroffen, aufgeregt ließ ich all das für mich so Neue auf mich wirken. Dann ging es los. Meine Aufgabe war es ab sofort, „Balast“ zu sein und mich auf dem vorderen Teil des Schiffes aufzuhalten. Nach einer kurzen Einweisung – man zeigte mir, wie man an der Reling sitzt, auf was ich besonders achten soll und die Bedeutung der verschiedenen Kommandos – ging es an den Start. Bisher hatte ich dieses wilde Treiben immer aus der sicheren Entfernung des Begleitkatamarans beobachtet. Doch hier, mittendrin, wirkte alles noch um vieles aufregender. Über Funk

hörten wir die Anweisungen des Race Committees und schon begann das Herunterzählen bis zum Start.

**AUFREGUNG.** Die Yachten kamen sich beängstigend nahe, alle wollten natürlich beim Passieren an der Startlinie die Ersten sein. Unser Skipper blieb hoch konzentriert – und dabei doch scheinbar gelassen. Nur noch wenige Minuten bis zum Start, da tauchte schon sehr nah hinter uns eine weitere Yacht auf, welche in der gleichen Klasse segelt. Rechts neben uns versuchte sich doch tatsächlich noch eine weitere Yacht hineinzudrängeln! Die Atmosphäre war zum Reißen gespannt. Laute Kommandos und sehr klare Worte unseres Skippers. Die rechte Yacht drehte ab und musste den Start wiederholen. Wir segelten an zweiter Stelle über die Startlinie! Ein grandioser Start. Nun folgte eine lange Strecke, in der wir nicht kreuzen mussten. Ich ließ die letzten Stunden Revue passieren: Ich konnte mich gut eingewöhnen. Und ich bin stolz, endlich einmal aktiv an einer richtigen Regatta teilnehmen zu können. Vorbei an unserem Kat winkte ich nun „von der anderen Seite“. Beim Kreuzen auf dem folgenden Amwind-Kurs rutschte ich schnell von Steuerbord nach Backbord – und umgekehrt – und versuchte kein „Klar zur Wende“ zu verpassen.

Ich schloss die Augen und genoss meine innere Freude. Erstmals erlaubte ich mir den Gedanken: Wäre segeln nicht auch etwas für mich? Bis in die Nacht hinein, tanzend unter karibischem Himmel, ließen wir zwei Tage später den offiziellen Part der Sailing Week ausklingen, und da war ich mir schon sicher: Davon möchte ich mehr ... Nächstes Jahr werde ich wieder mit dabei sein! [WWW.SAILINGWEEK.COM](http://WWW.SAILINGWEEK.COM) ☺

Text Yvette Goldmann © Fotos ASW/Ted Martin

© Manufaktur-Fotos Matt. Müncheberg

Der Gesamtsieger der ASW 2010 Cruising Class erhielt erstmals als Preis die exklusiv angefertigte Armbanduhr Leinfelder Meridian Antigua 2010 in Gold. Dieses Modell der Leinfelder Goldschmiede ist 100 Meter wasserdicht, verfügt zusätzlich zum kratzfesten Saphirglas über einen Chronografen mit Flyback-Funktion sowie eine Tachymeteranzeige. Die Leinfelder Meridian Antigua 2010 ist wie alle Zeitmesser der Münchener auf 63 Stück limitiert, resultierend aus dem Gründungsjahr der Firma Leinfelder im Jahr 1963.

[WWW.LEINFELDER-GOLDSCHMIEDE.DE](http://WWW.LEINFELDER-GOLDSCHMIEDE.DE)



# 3,5

## QUADRATMETER SEGELSPASS

S Z E N E - P O R T R Ä T  
S E G E L K A N U S

Es ist nur 4,27 Meter lang (LWL 4,03 Meter), 1,05 Meter breit, wiegt 25 Kilogramm – und macht doch jede Menge Spaß. Grund dafür ist das 3,52 Quadratmeter „große“ Dreieckssegel. Hört sich wenig an. Geht aber bei ein paar Windstärken ab „wie Schmidts Katze“, sagt Toshi. Toshi ist Japaner – und Segelkanu-Fan. Er muss es wissen. Der in Deutschland lebende Übersetzer von Patentschriften besitzt gleich drei der neuen, aus Nippon stammenden Spaßmacher, je eines kaufte er für sich und seine zwei Kinder. Im Kleinen betreiben die drei das, was in Japan seit ein paar Jahren das Zeug hat, zu einem neuen Volkssport zu mutieren: Sie regattieren mit ihren Segelkanus. Und zwar bei jeder sich bietenden Gelegenheit – auf nahezu jedem besegelbaren Gewässer. Regattafelder von bis zu 40 der 14,1 Fuß langen Kanus seien in Japan keine Seltenheit, sagt Toshi.

Das wollen wir ausprobieren. Der Zusammenbau dauert nur Minuten und erweist sich als kinderleicht. Lediglich aus zehn Teilen besteht das neue, kleine Renngerät: Rumpf, Mast, Segel, Baum, Niederholer, Schwert, Ruder, Pinne mit -ausleger, Schot mit Blöcken und ein Paddel. Raus auf den sommerlich warmen Müggelsee. Wer rundet zuerst die im Osten des größten Berliner Sees liegende rote Fahrwassertonne?

So neu, wie es scheint, ist Kanusegeln indes nicht. Vielmehr handelt es sich um eine seit Langem bekannte Variante des Segelsports, die aus dem Kanusport hervorgegangen ist. Kanusegelboote, die übrigens zu den schnellsten Einhand-Segelbooten der Welt zählen, verfügen im Gegensatz zu Jollen anstelle eines Spiegelhecks über ein Spitzheck. Einigermassen verbreitet sind die nationale Klasse „Taifun“ und die internationale Klasse „IC“ (International Canoe – IC 10, wobei die Zehn für eine Segelfläche von zehn Quadratmetern steht). Die Boote werden im Erwachsenenbereich einhand, im Jugendbereich auch zweihand gesegelt, sind 5,20 Meter lang und verfügen über ein Großsegel sowie ein Vorsegel.

Bereits in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts machten sich erfinderische Seeleute daran, die bis dahin mit Paddeln fortbewegten Kleinboote mit Mast und Segel auszustatten, um die Windkraft als Vortriebsmittel zu nutzen. Vorbilder waren die „großen“ Segelschiffe. Waren es anfänglich nur Abenteurer, welche diese kraftsparende Fortbewegungsart auf Flüssen, Fjorden und Schären insbesondere in Großbritannien, Nordamerika und Skandinavien wählten, wurden in England schon vor 128 Jahren erste Regatten auf Segelkanus ausgetragen. Diese Bötchen sollten schließlich die Vorläufer fast aller heutzutage bekannten Segeljollen werden.

Trotz vergleichsweise kleiner Segelfläche (wer will, rüstet sich eine kleine Fock nach – selbst ein Fahren unter Spi ist möglich) ist das neue japanische Segelkanu sehr schnell und wendig. Keine Frage, das Gerät hat Suchtpotenzial. Gerade weil es sich nicht nur an wettfahrt-„verrückte“ Segler wendet, sondern mindestens ebenso an regattaaffine Fahrtensegler, die zumeist – aber nicht zwangsläufig – aus dem Paddelbereich kommen dürften. Wer will, lässt den Mast einfach an Land – und kann

das Boot dann wie ein konventionelles Kanu paddeln. Die Qualitäten eines kombinierten Segelkanus erkannten die Wassersportler indes schon vor knapp 60 Jahren. 1951 schrieb etwa die Yacht: „Die Bremer haben fünf Jahre nach dem Zweiten Weltkriege nach siebzehnjähriger Erfahrung auf diesem Gebiete ein 7,5 qm Renn- und Wandersegelkanu entwickelt, Typ Bremen – und damit zweifellos eine gewisse Standardform erreicht, die sich in der Praxis ausgezeichnet bewährt. Das Boot hat einen Löffelbug, das Unterwasserschiff keine hohlen Linien, so daß es sich nicht festklemmt, sondern selbst bei schwerem Wetter trocken fährt. Es ist natür-



In Minutenschnelle aufgeriggt: Segelkanu-Fan Satoshi Koyama demonstriert, wie mit wenigen Handgriffen aus einem Kanu ein waschechtes Segelboot entsteht.

lich mit allen segeltechnischen Finessen ausgestattet, ist leicht, schnell, stabil – und in Verbindung mit einem großen Cockpit ist es nicht nur ein Rennfahrzeug, sondern auch ein ideales Wanderboot. Der Eigner mit Frau und 1-2 Kindern können bequem darin schlafen. Dieses bequeme Cockpit kann selbstverständlich bis auf ein Mannloch abgedeckt werden – was sich aber selbst bei harten Regatten und heftigem Wellengang auf der Unterweser als unnötig erwiesen hat. Kostenpunkt: Fahrbereit ab Bremer Werft an die DM 1.000.\*

KANUSEGELBOOTE, DIE ÜBRIGENS ZU DEN SCHNELLSTEN EINHAND-SEGELBOOTEN DER WELT ZÄHLEN, VERFÜGEN IM GEGENSATZ ZU JOLLEN ANSTELLE EINES SPIEGELHECKS ÜBER EIN SPITZHECK.



Dicker – und einziger – Wermutstropfen: Der Preis des neuen, kleinen Japan-Seglers liegt mit knapp 4.000 Euro jenseits von Gut und Böse und damit deutlich über dem des damaligen 7,5-Quadratmeter-Bootes. Grund dafür dürfte sein, dass Interessenten zu einem großen Teil den Namen des Bootdesigners mitbezahlen müssen. Immerhin zeichnet für das Design niemand Geringerer als Ichiro Yokoyama verantwortlich, ehemaliger Chefdesigner der Nippon Challenge beim America`s Cup.

Das dürfte hierzulande jedoch kaum jemanden interessieren. Bei unserem kleinen Bootstest war es die Idee als solche, welche faszinierte: Was ist das für ein Boot? Wo kann man das mieten? Wie heißt es? Wo kann man das kaufen? Was kostet es? – sind die häufig gestellten Fragen der durchweg begeisterten, neugierigen Wassersportler auf der Wiese am Rahnsdorfer Borkenstrand im Südosten Berlins, als wir die kleine GfK-Yacht aufriggen. Allerdings hat Yokoyama, der inzwischen verstorben ist und die „Aquamuse“ quasi als sein Vermächtnis für die Nachwelt hinterlassen hat, ganze Arbeit geleistet: Das Bötchen segelt ab zwei Windstärken ausgesprochen stabil, wendet leicht und selbst eine Kenterung ist dank eingeschäumter Seitenauftriebe kein Problem. Mastposition, Segelschnitt und Schwertform wurden mit Augenmaß angepasst und zeugen von einem großen Know-how im Bootdesign. Die Widerstände des Schwertes und des Ruders sind minimiert.

Unter dem Strich ist das neue japanische Sport- und Freizeitgerät kein segelbares Padelboot, sondern mehr eine „richtige“ Jolle. Grundkenntnisse des Segelns sollte man also mitbringen, bevor man in das kleine, bei wenig Wind etwas kippelige Sportgerät steigt. Denn spätestens, wenn der Wind auffrischt und das Boot ins Surfen kommt, sollte man sich auskennen mit Wende, Halse und Co. Reffen? – Fehlanzeige. Das würde unter dem Strich auch nur den Segelspaß bremsen. Hierzulande konnte sich das Segelkanu bisher noch nicht so recht durchsetzen. Doch das ändert sich vielleicht, wenn die Woge der Begeisterung von Japan nach Deutschland schwappt und der kleine Segler eine entsprechende Verbreitung von der Ostsee bis zum Bodensee findet. Das passiert jedoch nur, wenn die Aquamuse-Macher deutlich am Preis schrauben. Zu wünschen wäre es dem kleinen Flitzer mit dem @ im Groß. ☺

Text Paul Berg © Fotos nass-press

#### SEGELKANUS: KLEINE SPITZGATTER MIT DREIECKSTUCH

Maßgeblich an der Entwicklung des Segelkanus war der britische Kronanwalt und Gründer der Seepfadfinder, Warington Baden-Powell, beteiligt. 1871 paddelte und segelte er 24-jährig in einem Kanu auf der Ostsee. Sein Törn führte ihn unter anderem nach Dänemark und Schweden. Seine Eindrücke und Erfahrungen hielt er in seinem Buch „Canoe Travelling“ fest, erschienen 1871. In England wurden 1882 die ersten Regatten ausgetragen. Deutsche Meisterschaften gibt es seit 1931, Europameisterschaften werden seit 1936 und Weltmeisterschaften seit 1961 ausgetragen. Diese finden alle drei Jahre statt. Der Kanusegelsport ist international in der International Canoe Federation (ICF) zusammengeschlossen. In Deutschland ist der Kanusegelsport sowohl im Deutschen Kanu-Verband (DKV) als auch im Deutschen Segler-Verband (DSV) organisiert. Die Fachabteilung Kanusegeln im DKV konstituierte sich am 17. November 1973 und am 17. Dezember 1974 wurden vom DSV die Klassenvereinigungen der Bootsklassen „IC“ (Code-Nr. 510) und „Taifun“ (Code-Nr. 511) anerkannt. Die neue Aquamuse passt mit 25 Kilogramm Gewicht und einer Länge von 4,27 Meter auf die meisten Autodächer. Das Aufriggen ist unkompliziert. Die Spaßmacher können in den Farben Blau, Rot, Weiß und Gelb geordert werden. Für die Berliner Gewässer benötigt man – wegen der Segelgröße von über drei Quadratmeter – den SBF Binnen unter Segeln. [WWW.AQUAMUSE.DE](http://WWW.AQUAMUSE.DE)

TROTZ VERGLEICHSWEISE KLEINER SEGELFLÄCHE IST DAS NEUE JAPANISCHE SEGELKANU SEHR SCHNELL UND WENDIG. KEINE FRAGE, DAS GERÄT HAT SUCHTPOTENZIAL.

## 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.francocosta.de](http://www.francocosta.de)

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

**Helly Hansen Online Shop** (10% auf den Kaufpreis) – [www.hellyhansen-shop.com/sailing](http://www.hellyhansen-shop.com/sailing)

**Henri Lloyd Online Shop** (10% auf den Kaufpreis) – [www.henri-lloyd-shop.de](http://www.henri-lloyd-shop.de)



## abo newcomer

UNTER DEN ERSTEN ZEHN ABO-BESTELLERN  
VERLOSEN WIR ZWEI DER DOPPEL-CDS WELCOME  
BACK, MISTRAL! ZUR VERFÜGUNG GESTELLT  
VON [WWW.MASTER-YACHTING.DE](http://WWW.MASTER-YACHTING.DE)

## 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 \_\_\_\_\_

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.

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

Terra Oceanis Verlag  
Klausdorfer Weg 167  
D-24148 Kiel

Bitte freimachen

[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.

Bitte freimachen

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

ADRESSE \_\_\_\_\_

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

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

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

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

Terra Oceanis Verlag  
Klausdorfer Weg 167  
D-24148 Kiel

## AUGUST **what's next?/Auswahl**

- 2.-6. IDM Pirat, Lübecker SV
- 6.-8. Corinthian Classic Yacht Regatta, Marblehead
- 7./8. BMW Sailing Cup, Barleber See, Magdeburg
- 9.-13. DM 20 qm JK, Verein Seglerhaus am Wannsee, Berlin
- 11.-16. IDJM Laser Radial, YC Wismar
- 12.-15. Opera House Cup, Nantucket
- 14./15. BMW Sailing Cup, Baldeneysee, Essen
- 16.-19. IDM Schwertzugvogel, SV Hude
- 19.-22. IDM 2.4mR, SC Prien
- 21./22. BMW Sailing Cup, Mosel, Koblenz
- 23.-27. DM Nordische Folkeboote, Laboer Regatta Verein
- 24.-29. AUDI Med Cup, Caja Mediterráneo Region of Murcia Trophy, Cartagena
- 25.-29. Copa del Rey, Mittelmeer, Mahon, Menorca
- 28.-29. Classic-Cup Berlin/Brandenburg, Müggelsee, SGaM Friedrichshagen
- 28./29. BMW Sailing Cup, Main, Frankfurt
- 28.8.-3.9. IDM Starboot, Verein Seglerhaus am Wannsee, Berlin
- 28.8.-6.9. EM 470er, Istanbul SC
- 31.8.-5.9. World Match Racing Tour, St.Moritz Match Race

## SEPTEMBER

- 1.-5. IDM Finn-Dinghy, SC Schwielochsee
- 3.-5. Panerai Classic Yacht Challenge: Museum of Yachting Classic Yacht Regatta, Newport, RI (USA)
- 4.-5. BMW Sailing Cup, Obereider, Rendsburg
- 8.-12. Panerai Classic Yacht Challenge: Vele d'Epoca di Imperia, Imperia (IT)
- 11.-12. BMW Sailing Cup, Großer Brombachsee, Ramsberg
- 18.-26. INTERBOOT, Messe Friedrichshafen
- 18.-19. BMW Sailing Cup, Ems/Nesse, Leer
- 20.-25. WM Match Race W
- 20.-24. DM Conger, SC Laacher See Mayen
- 20.-25. Panerai Classic Yacht Challenge: Régates Royales, Cannes (FR)
- 24.-26. IDM Europe, TSV Schilksee
- 24.-26. IDM OK-Jollen, TSV Schilksee
- 25.-26. BMW Sailing Cup, Wannsee, Berlin
- 30.9.-3.10. IDM 470er, Chiemsee-YC
- 30.9.-3.10. IDJM 29er, Herrschinger SC
- 30.9.-3.10. IDM 49er, Herrschinger SC

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

## herstellernachweis

### 360°

Hülsebus & Kramer GbR  
Schillingstr. 27a  
44139 Dortmund  
0231 9565943  
[www.ed360grad.de](http://www.ed360grad.de)

### Bleed organic cotton

**Greenside PR**  
braintown gmbh  
Sandstr. 33  
80335 München  
089 2399192  
[bleed@greenside-story.de](mailto:bleed@greenside-story.de)

### ECO BOTTLE Schweiz AG

Neugutstrasse 54  
CH-8600 Dübendorf  
Tel.: 0041 44 823 19 20  
[www.eco-bottle.com](http://www.eco-bottle.com)

### Hercules

Accell Germany GmbH  
09721 675160  
[www.hercules-bikes.de](http://www.hercules-bikes.de)

### Holzwerk-a

Robert-Bosch-Breite 1a  
(auf dem Gelände des Holzhofes)  
37079 Göttingen  
Tel: 0551-3883148  
[www.holzwerk-a.de](http://www.holzwerk-a.de)

### mareverlag GmbH & Co. oHG

Pickhuben 2  
20457 Hamburg  
040 36807600  
[www.mare.de](http://www.mare.de)

### PYUA GmbH

Wischhofstr. 1-3  
24148 Kiel  
0431 71038954  
[www.pyua.de](http://www.pyua.de)

### Richemont Northern

**Europe GmbH IWC Schaffhausen**  
Landsberger Str. 302  
80687 München  
089 559840  
[www.iwc.com](http://www.iwc.com)

### side by side

Mühlenstr. 7  
83064 Raubling  
08035 9099953  
[www.sidebyside-design.de](http://www.sidebyside-design.de)

### VAUDE Sport GmbH & Co. KG

88069 Tett nang  
Tel.: 07542 5306-0  
[www.vaude.com](http://www.vaude.com)

### von dem Knesebeck GmbH & Co. Verlag KG

Holzstr. 26  
80469 München  
089 264059  
[www.knesebeck-verlag.de](http://www.knesebeck-verlag.de)

### WDCS Deutschland

Altostr.43  
81245 München  
089 61002395  
[www.wdcs-de.org](http://www.wdcs-de.org)



# FASHION IST EIN STATEMENT

DAHER ERST DENKEN, DANN TRAGEN!

**ECORRECT Freeriding** – das bedeutet unberührte Natur in Ihrer reinsten Form erleben und schützen. Thomas D, Frontmann der Fantastischen Vier und seit langem aktiver Umweltschützer, hat für die eco Freeride Marke PYUA seine erste Urban Sportstyle Kollektion designt. Das Ergebnis dieser ungewöhnlichen Design-Kooperation **steht für Style mit Verantwortung**. Umweltschutz muss im täglichen Leben Normalität werden. PYUA verwendet überwiegend Textilien, welche aus recycelten Materialien gefertigt sind und ihrerseits auch wieder vollständig recycelt werden können. Für Thomas D ist PYUA deshalb „eine schöne Art, der Natur etwas zurück zu geben.“



**PYUA**

[WWW.PYUA.DE](http://WWW.PYUA.DE)

VORSCHAU SAILING JOURNAL 4-2010



© Foto Rastrelli/Panera

Mit einer Zeremonie im Militärhafen von La Spezia wurde Ende vergangenen Jahres 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. 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. Wir gingen bei der ersten offiziellen Wettfahrt-Teilnahme im Rahmen der Panerai Classic Yacht Challenge vor Imperia an Bord des stolzen Langkielers mit dem charakteristischen Drachenkopf am Bug, der in der Szene als einer der schönsten Fife-Bauten gilt. Das SAILING JOURNAL widmet dieser außergewöhnlichen Yacht ein ausführliches Porträt. Außerdem im Oktober-Heft: MOLICEIROS-Porträt. Wir waren an Bord bei einer Regatta der letzten Tang-fischer-Segelboote an der Westküste Portugals auf der Ria Aveiro. ☺



© Foto Matt. Müncheberg

ISSUE 40 ERSCHEINT IM OKTOBER. HEFT-BESTELLUNGEN/ABONNEMENTS:  
INFO@SAILING-JOURNAL.DE. UNTER DEN ERSTEN ZEHN ABO-BESTELLERN  
VERLOSEN WIR ZWEI DOPPEL-CDS „WELCOME BACK, MISTRAL“.

IMPRESSUM

**REDAKTION** Klausdorfer Weg 167, 24148 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** S. Christensen, LOLO L. Lorenz, J. E. Andresen,  
L. F. Müncheberg, Paul Berg, M. Müncheberg

**FOTOGRAFEN** C. Borlenghi, N. Krauss, M. Müncheberg/  
nass-press, J. E. Andresen, U. Richter, G.  
Salut, L. Lorenz, KUS-Projekt, C. Beeck, G.  
Turcsi, N. Bergmann

**DRUCK** impress media GmbH, Mönchengladbach

**ERSCHEINUNG** zweimonatlich

**VERLAG** Terra Oceanis Verlags GmbH & Co. KG  
Klausdorfer Weg 167, 24148 Kiel  
info@sailing-journal.de  
Phone +49 (0) 431 – 996 99 77  
Fax +49 (0) 431 – 996 99 86

**VERLEGER & HERAUSGEBER** Alexander Lehmann

**ANZEIGEN** Nordstern Media

**+ NIELSEN 1, 2, 3A, 5**  
Eliane Lehmann  
e.lehmann@nordstern-media.de  
Phone +49 (0) 431 – 990 96 58  
Fax +49 (0) 431 – 996 99 86

**VERLAGSREPRESENTANTEN** 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, Bildträger, 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 OCEANISVERLAG ERSCHEINEN:





## THE SIMPLICITY OF INNOVATION.

LUMINOR 1950 MARINA 3 DAYS AUTOMATIK  
Mechanisches Manufakturkaliber mit  
Automatikaufzug. Kaliber P.9000,  
zwei Federhäuser, 3 Tage Gangreserve,  
Wasserdichtigkeit 30 bar.  
Gehäuse aus Stahl 44 mm



**PANERAI**  
LABORATORIO DI IDEE.

[www.panerai.com](http://www.panerai.com)

kostenlose Hotline:  
00800 - 00 400 400

Exklusiv erhältlich in Panerai Boutiquen und im autorisierten Fachhandel.