

## MELDUNGEN

## Mittel zum Zweck

Weil es für einen guten Zweck ist, hier ein paar Zeilen über ein merkwürdiges Segelrennen: Zwei Katarane vom Typ Corsair werden vom 6. Juni an um die Wette fahren, ohne sich jemals nahe kommen zu können. Denn der eine fährt auf dem Starnberger See, der andere auf dem Chiemsee. Dass unterschiedliche Windbedingungen jegliche Chancengleichheit verhindern könnten, stört anscheinend niemanden, denn das Ganze läuft unter der Rubrik „Sommerpaß“. Die ZweiMann-Crews segeln rund um die Uhr, sollen eine Strecke von 1000 Seemeilen (1852 Kilometer) zurücklegen und haben dafür eine Woche Zeit. Anlegen ist verboten, allerdings dürfen zwischendurch



Gäste an Bord genommen werden. Dies sowie ein Rahmenprogramm am Ufer, Geldspenden und Wettensätze sollen zu Einnahmen führen, die den Kinderhilfsprojekten des Vereins Sternstunden zugutekommen. Im Internet wird unter [www.corsairchallenge.com](http://www.corsairchallenge.com) berichtet, was dazu führt, dass auch der Bootshersteller ein wenig von der Aufmerksamkeit abbekommt. Ebenfalls kein schlechter Zweck. (lle.)

## Kommt in Mode

Hamburg ist nicht allein: Nachdem die Messesegelschiffahrt der Hansestadt neulich angekündigt hat, in Neustadt an der Ostsee eine schwimmende Bootsausstellung etablieren zu wollen (Sonntagszeitung vom 28. März), sind nun die Kollegen aus Berlin mit ähnlichen Plänen herausgerückt. Vom 2. bis 4. Juli soll in der „Havel Marin“, einem Sporthafen in Brandenburg an der Havel, eine Ausstellung mit gut 100 Booten stattfinden. Die „Boot und Fun im Wasser“ sei als weiterführende Veranstaltung der im Herbst in den Berliner Messehallen stattfindenden Wassersportschau zu verstehen, teilten die Organisatoren mit. Besonderes Ziel sei es, Neulinge aufs Wasser zu bringen. Beratung, Probefahrten, Rahmenprogramm, Gebrauchtmotoren und Gastronomie sollen dazu beitragen. Für den 3. Juli ist eine „Lange Sommernacht der Boote“ geplant: „Bei Musik, sommerlichen Getränken und künstlerischen Vorführungen werden Besucher in einer lauen Sommernacht am und auf dem Wasser in die Welt des Wassersports entführt“, heißt es. Hoffentlich sie ist auch wirklich schön lau. (lle.)

## Die Ruhe der Dicken

Die Entdeckung der Langsamkeit hat bei Wally Yachts zur Entwicklung zweier großer Verdrängerjachten geführt. Bisher stand das als Vorreiter innovativen Designs



bekanntes Unternehmen für Schnelligkeit und Leistungsfähigkeit seiner Segel- und Motoryachten. Wally-Chef Luca Bassani nennt das Projekt „Wallyship“ ein ganz wichtiges, es besteht zurzeit aus zwei 26 und 36 Meter langen Typen. Sie sollen sich durch besonders voluminöse Rumpfe mit hoher Stabilität und großem Platzangebot auszeichnen. Weite Freiflächen, Garagen für sechs beziehungsweise acht Meter lange Beiboote, robuste, langsamlaufende Schiffsdiesels, geringes Geräuschniveau an Bord sollen die Dampfer auszeichnen, die für Langstreckenreisen mit rund zwölf Knoten Fahrt sowie „das Leben in den Buchten“ gedacht sind. Dort kann die Eignerwohnung im Heck mit direktem Zugang zur Seeterrasse ihren Reiz entfalten. Der Preis einer 90-Tonnen schweren 26-Meter-Wallyship (Foto) beginnt bei 4,5 Millionen Euro, die erste ist einer Mitteilung zufolge bestellt und soll bis zum Frühjahr 2011 im italienischen Ancona fertiggestellt werden. (lle.)

## Die falsche und die richtige Art des Wartens

Auf einem bayerischen See kann sich das Warten auf den Wind hinziehen. Aber ein Boot wie „Aphrodite“ macht alles wieder gut.

VON ERDMANN BRASCHOS

Als Bayer oder der generellen Wellness halber ins Voralpenland umgesiedelter Nichteingeborener kann man am Starnberger See schön segeln gehen. Am besten, wenn es Wind gibt. Die vertiefte Erörterung der Frage, wann dieser leider seltene Fall eintritt, überlassen wir Berufeneren, weisen aber darauf hin, dass eine über die Demut hinausgehende Geduld hilft. Diese meditative Haltung des echten Seglers in Erwartung einer Brise wird immer belohnt. Sollte der Wind dennoch mal ausbleiben, hat man nicht richtig oder zu kurz gewartet.

Zweitens braucht man dazu die richtige Hardware. Ein schwerfälliges und untertakeltes Boot, das auch in der Hand eines geübten Seglers aus dem zarten Hauch, der vagen Verheißung einer Brise nichts macht und wie gehabt elend auf dem Lago herumsteht, ist für alle Beteiligten, auch den Wind, eine Beleidigung. Wer betrüblicherweise so ein Boot hat, mäht daheim dann besser den Rasen. Mit der geeigneten Leichtwindmühle dagegen wird das seglerische Elysium direkt angesteuert.

Zum Beweis dieser These waren wir eigens aus dem windreichen Norden an den noblen Haussee der Münchener gereist. Dort waren wir mit „Aphrodite“ verabredet, einer gut 14 Meter langen Extravaganza. Mit ihrer gestreckt über den See ragenden Bug- und Heckpartie schien sie eher zu schweben als zu schwimmen. Der See machte seinem Ruf alle Ehre. Still wie das Sargassomeer lag er da. Keine Welle trübte das Spiegelbild der Schönheit, die sich gleich doppelt zeigte.



Raffinesse anno 1923: Der Schärenkreuzer „Aphrodite“ zeigt eine Spezialität des Konstrukteurs Estlander, nämlich, den vorderen Überhang des Boots besonders flach über das Wasser zum Bug zu führen (es entsteht der Eindruck bobler, eingeschnürter Linien, was aber nicht der Fall ist), so dass sich die wirksame Wasserlinie eber streckt. Estlander setzte auch auf vergleichsweise breite Hecks. Fotos Ulli Seer

Während Bootsbauer und -eigner Helmut Fischer mit seinem kleinen Nachen vom Possenhofener Ufer hinausruderte, waren wir schon beim Übersetzen achtern auf der Rückbank hochend hin und weg. Mit den hinreißenden Proportionen des ganzen 48 Zentimeter aus dem See ragenden Rumpfs, der kleinen Schlupfkajüte unter dem filigranen Peitschenmast erschien das aparte Geschöpf wie aus einer anderen Welt.

Rasch waren das Großsegel am honiggelben Spruce-Mast in den blauen Himmel gezerrt, das Vorsegel ausgewickelt und der Bug von der Boje geschubst. Niemand sonst schien auf dem See zu sein. Alle waren zum Arbeiten in der Landeshauptstadt oder aus anderen Gründen, vielleicht auch zum Rasenmähen, an Land geblieben. Die Boote standen an den Bojenplätzen abgedeckt wie schlummernde Möwen herum, und wir standen auch. Doch während eines gründlich prüfenden Blicks ins dunkelgrüne Wasser entdeckten wir ein paar, wohl von Algen stammende Schwebestoffe, die bei genauem Hinsehen erkennbar an den Mahagoniplanken vorbeitrieben. Nicht dass der Herr Fischer jetzt schon von „Wind“ oder „Fahrt“ geredet hätte. Überhaupt schien der bescheidene Bayer eher ein Mann der Taten als der Worte zu sein. Doch ließ sich das Boot bereits steuern. Das ließ hoffen. Segler sind ja bodenlose Optimisten. Und wer in wahrer Demut auf den Wind wartet, kriegt auch welchen.

Seit den dreißiger Jahren ist der ursprünglich schwedische Bootstyp in bayerischen Gewässern, vor allem am Starnberger See beheimatet. Doch waren es zunächst Preußen, die auf der Suche nach einem Bootstyp fürs Regattasegeln nach dem Ersten Weltkrieg endlich wieder auf internationalem Niveau den 40-Quadratmeter-Schärenkreuzer entdeckten. Im Sommer 1920 debütierte Christian Andersen mit solch einem Boot bei der Kieler und der Travemünder Woche. Im selben Jahr wurde im 40er vor Anwerpen sogar olympisch gesegelt. Ehrgeiz bei der allsommerlichen Jagd um erste Plätze und das segeltypische Interesse an Vermessungslücken führten zu immer schlankeren und schnittigeren Rennmaschinen mit langen Überhängen an Bug und Heck. Dieser Kniff reduziert die Haftreibung des Rumpfs bei Schleifahrt und verlängert die wirksame Wasserlinie bei zunehmender Geschwindigkeit.

Treibende Kraft dieser Entwicklung war der gebürtige Finne Gustav Estlander, als erfolgreicher Segler eine Art Russell Coutts jener Jahre. Die bis heute extremsten Konstruktionen der Klasse stammen von seinem Reißbrett und waren auf Binnengewässern mit kleinen Wellen abgestimmt. 1925 bremste der schwedische Schärenkreuzerverband die Entwicklung mit Einführung der sogenannten „ideellen Länge“ und ergänzenden Vorschriften. Sie zwangen bei langen Rümpfen mehr Breite und auch Gewicht. Da Regattasegler nicht in absehbar langsamere Neubauten investieren, endete der norddeutsche 40er Schärenkreuzerhype damals abrupt. Binnen weniger Jahre waren 48 Boote dieses Typs entstanden.

Bald gelangten die ersten Exemplare an die bayerischen Seen, wo die Klasse ihre dritte Heimat fand. Sie wurden von Ästheten in der schweren Zeit des Wiederaufbaus und der für Holzboote gefährlichen Ära des erneuerungssüchtigen Wirtschaftswunders unbeirrt als Antiquitäten weitergesegelt. Der anachronistische Renner passte als Renommierschiff zum noblen Hausrevier der Münchener. Zwar eignet er sich wunderbar zum Promenaden-, Flanier- und Bummelsegeln, doch ist er mit einer Flotte von 20 Stück, übrigens der weltweit größten Sammlung von 40er Schärenkreuzern in einem Revier, auch edles Regattaboote, wie beim Bernbacher Pokal, den Chronoswiss Classics oder der Münchener Woche zu beobachten.

Fischer, der als Jugendlicher ans Windsurfen und Jollensegeln geriet, machte in den neunziger Jahren „den schönen Fehler“, auf einem alten Schärenkreuzer mitzusegeln. „Da hat es mich einfach in die Klasse hineingezogen“, beschreibt Fischer sein Schicksal. 2002 bis 2005 baute er in 4000 Stunden „Aphrodite“ komplett selbst. Manchen Monat arbeitete der gelernte Schreinermeister und Küchenbauer mehr als 280 Stunden. Der Neubau des Estlanderschen 40ers „Hagen“ ist der erste neue Schärenkreuzer dieser Klasse seit 80 Jahren.

Im Vergleich zu den traditionell gefertigten Dauerbaustellen mit unterschiedlich großem Reparatur- oder Restaurierungsaufwand ist das Schiff dank Versiegelung mit Epoxidharz ein pflegeleichtes Exemplar. Man muss sich den Erhalt eines alten Holzboots vorstellen wie jenen eines betagten Gebissesees. Man freut sich, wenn alles in Ordnung zu sein scheint, kann aber selbst bei guter Pflege nie sicher sein, dass es auch so ist.

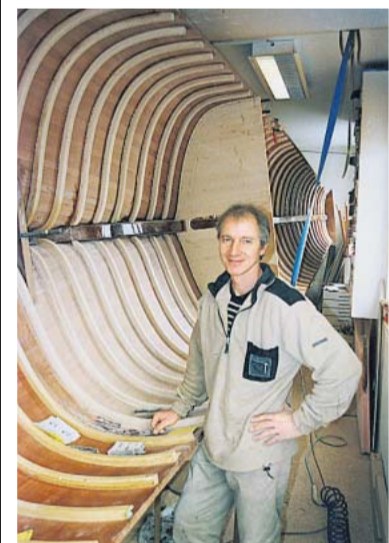
Die Schwebestoffe des Starnberger Sees waren nicht nennenswert vorbeikrümelt. Wir dümpelten immer noch in der Nähe der Possenhofener Bojen, hatten uns aber benommen und kein einziges Mal geflücht. Da schuppte sich plötzlich links voraus das Wasser, anscheinend von einer Art Brise. Fischer sagte nichts. Er gab nicht

beiplätschern in ein köstliches Zischen – ach! Die zunächst noch unentschlossene halbe bis ganze Windstärke wuchs sich zu satten 2 aus. Wie in beinahe vergessenen Jollenzeiten hockten wir erleichtert auf der windwärtigen Bootskante und spielten ein bisschen an Schotwagen und Großschot. Beglückt dirigierten wir das glänzend im Lack stehende Mahagonigeschoss durch den Nordost. Die Antiquität zog eine unverschämte Höhe. Ein Gleichklang zwischen Wind und Wasser stellte sich ein, zur deren Voraussetzungen das Abwarten vorhin gehörte, und natürlich dieses Seespielzeug.

Praktisch alle Boote, die wir in verschiedenen Provenienzen, ob klein oder groß, alt oder neu gesegelt hatten, erschienen im Vergleich zu diesem hier als krude Rohsegler. Mit Ausnahme eines IACC America's Cuppers der 90er Jahre, den wir mal bei ähnlichen Bedingungen übers Meer scheuchen durften. Da ging es auch so raffiniert zur Sache. Doch waren dort so viele Sonnenbrillenträger an Bord, außerdem knallte und krachte es bei losgeworfenen Back- und Achterstagen durch den Resonanzkörper des Karbonboots, als ging es um eine Art Kriegsführung.

So zischten wir nach Leoni herüber, „Aphrodite“, der Fischer und der Besuch aus dem zugeigen Hamburg, geradewegs hinein ins seglerische Elysium. Die Votivkapelle lugte durch das Grün der Nachmittagsonne, was Amis, Japaner und andere Fremde immer entzückte.

Doch langt dem Menschen der flüchtige Augenblick des Glücks ja nicht. Er möchte ihn haben, behalten. So schweiften die Gedanken ab in den Tagtraum seiner Wiederholung. Denn diese Art von Glück mit dieser Leichtwindmühle könnte man sich öfter vorstellen. Nach ein paar Sommern würden wir riechen, ob es lohnt, sie von der Boje zu schubsen und auf den besondern manövrierten wir die schlanken Planken näher an den Hauch heran. Wie aus der offenen Kajüte zu hören, begann das Wasser den Rumpf entlang zu murmeln. Die Fahrt steigerte sich vom vergnüglichen, dann eifriger bis hastigen Vor-



Damals in ersten Stock: Helmut Fischer beim Bau seiner „Aphrodite“

mal Tipps zum Steuern, was Bootseigner eigentlich nie schaffen. Mit routinierten Handgriffen stellte er den Spalt zwischen Vor- und Großsegel ein, als wären solche Phänomene hier so üblich, wie das Land ringsum katholisch ist.

Mit sanft weggedrückter Pinne manövrierten wir die schlanken Planken näher an den Hauch heran. Wie aus der offenen Kajüte zu hören, begann das Wasser den Rumpf entlang zu murmeln. Die Fahrt steigerte sich vom vergnüglichen, dann eifriger bis hastigen Vor-



Jetzt kommt's raus: „Eclipse“, größte Privatyacht der Welt, verließ das Hamburger Dock für eine kurze Testfahrt.

## Das geheime Schiff des Herrn A.

Die Identität von Megayachtkunden geheim zu halten ist nicht ganz einfach, wie sich am Beispiel der „Eclipse“ zeigt. Die derzeit längste Yacht der Welt verließ am Freitag voriger Woche in Hamburg das Dock 10 von Blohm+Voss für eine kurze Probefahrt. Bei 170 Meter Länge (angeblich ist die Yacht während ihrer Bauzeit zweimal verlängert worden, um bei der Auslieferung immer noch die Größte zu sein) war dieses Manöver vor den Blicken Neugieriger nicht zu verbergen, auch wenn sich die Werft vertragsgemäß bedeckt hält. So zum Beispiel über den

Bauherrn (Multimilliardär Roman Abramowitsch aus Russland), die Länge oder den Preis (die Vermutungen reichen von 340 bis 800 Millionen Euro). In Gerüchten ist von Platz für 24 Gäste und 70 Bedienstete, zwei Heliports, 20 Jetskis, verschiedenen Beiboote und dem Einbau eines Raketenabwehrsystems die Rede. Angeblich will der Eigner (der auch den Fußballclub FC Chelsea besitzt) die Yacht während der Fußball-WM in Südafrika als schwimmende Villa nutzen. Aber das sind natürlich alles Gerüchte. Fakt ist lediglich, dass es diese riesige Yacht gibt. (clar.)