

YACHTING

DAS SCHWEIZER WASSERSPORTMAGAZIN SEIT 1946

SWISSBOAT

Deutsch-Französische Ausgabe



**sail & dine in
bohuslän**

test quicksilver
captur 755

**balkan beat in
porto montenegro**

vindö-yachten

segeln in der
san francisco-bay

**extreme
sailing series**

100 Jahre Pedrazzini

Edle Runabouts aus Bäch



BESPOKE LUXURY TIMELESS MODERNITY



Regent
HOTELS & RESORTS

From the pristine shores of the Bay of Stars in the Adriatic Sea comes
Regent Porto Montenegro Hotel & Residences.
International luxury infused with local flair and impeccable service that is refreshingly
innovative • Unspoiled luxury by Regent.

ALL JEROME, BERLIN, BANGKOK, BANGKOK, BANGKOK, BANGKOK, BANGKOK, BANGKOK
BANGKOK, BANGKOK, BANGKOK, BANGKOK, BANGKOK, BANGKOK

www.regenthotels.com/Porto-Montenegro

EDITORIAL

Liebe Leser,

endlich! Für viele Wassersportler hat bereits die Saison begonnen. Das Warten hat ein Ende. Mit den LakeMotions Ende Mai am Zürichsee können sie sich passend zur Saison über neue Trends auf dem Wasser und Dienstleistungen informieren, nautisches Zubehör erwerben oder einen Test-Törn vereinbaren. Infos dazu gibt es im Heft. Wer weiter hinaus will, findet auf eigenem oder gechartertem Kiel mit Bohusläns Küste nördlich Göteborgs ein abwechslungsreiches, attraktives Revier für kürzere oder längere Schläge vor, welches auch kulinarisch einiges zu bieten hat. Lassen Sie sich verführen! Als besonderen Service stellen wir übrigens ab dieser Ausgabe unseren YACHTING-Lesern ausgewählte Beiträge zusätzlich auch kostenlos als Hörbuch-Version zur Verfügung; mit „Sail & Dine“ beginnen wir unsere lose Reihe, achten Sie bitte einfach auf das entsprechende Icon bei den Texten (siehe unten) – viel Spass beim Ausprobieren und Nachhören! Passend zu diesem reizvollen Revier stellen wir die gemütlichen, dabei aber äusserst seetauglichen Vindös vor, und wir testeten für Sie die neue Quicksilver Pilothouse-Yacht, die bald nicht nur Angelfreunde auf Schweizer Gewässern zu ihrer Fangemeinde zählen dürfte. In unserem Versicherungs-Special Teil 2 beleuchten wir einfache präventive Sicherungs-Massnahmen, die Schäden verhindern helfen können, bevor sie überhaupt entstehen. In diesem Sinne wünscht Ihnen das gesamte YACHTING-Team eine erlebnisreiche, unfallfreie Wassersportsaison – und eine genussvolle Lektüre.

Herzlichst, Ihre YACHTING Swissboat-Crew

Matt Müncheberg



Wo dieses Hörbuch-Zeichen abgedruckt ist, können YACHTING-Beiträge fortan auch angehört werden - auf dem Boot, im Auto, in der Bahn oder auf der heimischen Wohnzimmercouch, wo immer sie mögen.

P.S. – Sie haben eine interessante Bootsgeschichte zu erzählen, richten eine Regatta aus oder haben gerade einen spannenden Törn absolviert? Wir freuen uns über Ihre Stories – vielleicht ist Ihr Beitrag ja in einer der nächsten Issues von YACHTING zu finden. Schreiben Sie an info@yachting.ch, wir freuen uns auf Ihr Feedback.

FRISCH



PEOPLE WHO

KNOW

WEAR MUSTO



MUSTO

Erhältlich im guten Fachhandel. Infos und Händlernetz:
PETER FRISCH GMBH - München - www.frisch.de



SAIL & DINE in Bohuslän: Sieben Tage. Fünf Häfen. Vier Inseln. YACHTING Swissboat begab sich auf einen kulinarischen Geniesser-Törn entlang der Westküste Schwedens. Wir geben Ihnen fünf Empfehlungen – zum Nachsegeln – und Nachkochen. Folgen Sie uns nach Göteborg, wo wir unsere First 47.7 in der Sjösportskolan übernahmen. Von dort hiess es dann „Kurs Nord“, wir segelten nach Åstol, Klädesholmen, besuchten die berühmten Pater Noster-Schären und machten unsere Leinen in Mollösund fest. Wir probierten Austern auf Kåringön und segelten schliesslich "aussen herum" wieder zurück nach Göteborg – ein rundum gelungener und empfehlenswerter Törn, nachzulesen (und nachzuhören) – ab Seite 28. Foto_Matt Müncheberg



Die Yacht- und Bootswerft C. Pedrazzini, Familienunternehmen mit Sitz in Bäch am Zürichsee, feiert in diesem Jahr ihr hundertjähriges Bestehen. Grund genug für YACHTING, eines dieser schwimmenden Schmuckstücke auf den Titel zu heben. Claudio Pedrazzini leitet das Unternehmen heute in dritter Generation. Seine klassisch anmutenden Runabouts tragen den Pioniergeist von Augusto Pedrazzini in sich und kombinieren Ferruccio Pedrazzinis Flair für italienisches Design mit dem Schweizer Präzisionshandwerk. pedrazziniboat.ch
Foto: Das 10,30 Meter lange "Special Runabout" (c) Werft

NO. 03 | 14

EXTREME SAILING SERIES	20
Nach Act 2 segelt ALINGHI auf Platz 3	
SAIL & DINE IN BOHUSLÄN	28
Einwöchiger Törn entlang Schwedens Westküste	
WASSERDICHTHE DECKUNG:	40
Tipps zu Boots-Versicherungen, Teil 2	
BALKAN BEAT IN MONTENEGRO	44
YSB-Check des neuen Hafens in Tivat	
NAVAL ARCHITECTURE	52
Immer gegenan: Der Windvinder	
SAIL SAN FRANCISCO	60
YSB gibt Tipps zum Segeln in der Bay	
VINDÖ-YACHTEN	78
Portrait eines Klassikers zur See	
QUICKSILVER CAPTUR 755	86
YSB testete die neue Pilothouse-Yacht	

RUBRIKEN

editorial	03
short cuts #1 _ news	08
short cuts #2 _ produkte	70
short cuts #3 _ books	94
impressum	97
next	98



Die Anfang April gelaufene Regatta „Trofeo S.A.R. Princesa Sofia“ auf Mallorca gilt als erstes internationales Kräfte-messen der Saison. Am Start war auch die dynamische High-Performance-Bootsklasse **49erFX**, die vor Palma ihren World Cup aussegelte. Der Name 49er leitet sich von der Rumpflänge ab, die 4,99 Meter beträgt. Der 49erFX unterscheidet sich vom 49er lediglich durch einen geänderten Segelplan mit geringerer Masthöhe und etwas kleinerer Segelfläche; der Rumpf wurde komplett vom 49er übernommen. Der 49erFX ist damit vor allem für Seglerinnen und jugendliche Segler geeignet. Für die Schweiz vor Palma mit dabei waren die beiden 49erFX-Seglerinnen Fiona Testuz (21) aus Lutry und die 23jährige Livia Naef aus Egnach (SUI 818). Am Ende landeten die beiden Seglerinnen auf Rang 34 von insgesamt 50 Teams. Das ging jedoch für Livia und Fiona in Ordnung, denn die beiden segeln erst seit August 2013 zusammen und sahen die Wettfahrt als eine gute Trainings-Möglichkeit. „Unser Ziel ist es, uns für die Olympischen Spiele in Rio 2016 zu qualifizieren“, sagte Livia Naef nach der Regatta. Livia und Fiona sammeln zurzeit Geld für einen dringend benötigten neuen Mast und neue Segel für den Qualifikationsevent, CHF 9'000 müssen zusammenkommen. Wer die Beiden unterstützen möchte, sollte sich beeilen, die Aktion läuft nur noch ein paar Tage. Informationen dazu gibt es unter ibelieveinyou.ch. Das Team: testuz-naef.blogspot.com. Die Trofeo: trofeoprincesasofia.org. Foto_Martinez Studio/Sofia

KOMPAKT UND LEICHT: NEUER SUZUKI-AUSSENBORDER DF30A



1965 stellte Suzuki Marine seinen ersten Aussenbordmotor vor: den legendären D55. Seitdem hat sich viel getan: aus dem kleinen „Flautenschieber“ von einst sind leistungsstarke, effiziente Power-Aggregate geworden. Im 49. Jahr seines Bestehens hat Suzuki nun die Erweiterung des Lieferprogramms um zwei neue, verbrauchsoptimierte Leichtgewicht-Aussenbordmotoren bekannt gegeben – den DF30A und den DF25A. Die beiden kleinen, tragbaren Modelle sollen dank ihrer Hochleistungsmerkmale wesentlich mehr leisten können, als aufgrund ihres Gewichts erwartet werden kann: mit ihren 62 kg (DF30AS) sind sie die leichtesten ihrer Klasse. Beide Aussenbordmotoren beruhen auf einem Reihen-Dreizylinder-Block mit einem Hubraum von 490 cm³ und nutzen das innovative, batteriefreie, elektronische Treibstoffeinspritzsystem von Suzuki der neuen Generation. Das ermöglicht nach Herstellerangaben in jeder Lage ein schnelleres Anlassen, einen ruhigeren Lauf und eine bessere Beschleunigung. Ausserdem weisen die neuen DF30A und DF25A auch einen sehr leichten Seilzugstarter auf, der weniger Zugkraft erfordert und somit ihre Bedienung erleichtert. Das batteriefreie elektronische Treibstoffeinspritzsystem macht es den Motoren auch möglich, das Suzuki-Magergemisch-Kontrollsystem („Lean-Burn“-Technologie) zu nutzen. Der DF25A soll im Vergleich zum Vorgängermodell DF25 nach ersten SUZUKI-internen Tests um bis zu 15 Prozent weniger Treibstoff verbrauchen. Das „Lean-Burn“-System berechnet den Treibstoffverbrauch durch Überwachung der Motorleistung und der Betriebsbedingungen, um dem Motor ein möglichst mageres Treibstoff-Luft-Gemisch zuzuführen. Das Ergebnis: eine Steigerung der Treibstoffeinsparungen über den gesamten Drehzahlbereich des Motors – ohne Auswirkungen auf die Leistungsdaten



des Motors. Diese werden unter anderem erreicht durch die Einführung von Kipphebeln mit Rolle. Der DF30A und der DF25A sind die ersten Aussenbordmotoren ihrer Klasse, die auf den Nockenflächen für die Ein- und Auslassventile Rollen mit inneren Lagern verwenden. Die Rolle wandelt den Kontakt zwischen der Nockenwelle und dem Kipphebel vom herkömmlichen Gleitvorgang zu einem Rollvorgang um, was die Reibung im Kipphebeltrieb reduziert. Weiteres Feature der neuen Motoren: durch die gegenüber der Zylinderachse leicht versetzt angeordnete Kurbelwelle wird der seitliche Druck gegen die Zylinderwand reduziert, wenn sich der Kolben auf- und abwärts bewegt. Daraus ergibt sich eine ruhigere Kolbenbewegung, was die betriebliche Effizienz steigert. Schliesslich werden die neuen Modelle mit einer neu ausgelegten Motorabdeckung versehen. Das sieht schick aus, vor allem versieht die neue Abdeckung das Direkteinlasssystem jedoch mit einem ruhigeren und kühleren Luftstrom, was den betrieblichen Wirkungsgrad des Motors steigern hilft. Um den Motor gegen Schäden durch die Ansammlung von Salz, Sand und Schmutz im Kühlsystem zu schützen, sind die neuen Aussenborder zudem mit einer leicht zugänglichen Frischwasser-Spülöffnung versehen, wodurch das Spülen des Kühlsystems einfach und bequem möglich sein soll. „Die Aussenbordmotoren sind nicht nur einfach im Gebrauch, sondern so kompakt und leicht, dass sie sich auch auf einfache Weise transportieren und lagern lassen“, sagt Angelo Martignetti, Vice Director von Suzuki Marine-Products in Safenwil. Suzuki wird mit der Produktion der neuen Modelle im April 2014 beginnen. Der DF 30A wird dann im Frühsommer 2014 bei den offiziellen Schweizer Suzuki Marine-Händlern zu einem Einführungspreis von CHF 6'950 erhältlich sein. suzuki.ch



BOTTIGHOFEN: 5. AUFLAGE DER INWATER-BOATSHOW IM AUGUST

Bereits zum fünften Mal läuft in der Marina Bottighofen vom 15. bis 17. August 2014 die schon etablierte InWater-BoatShow. Laut Veranstalter werde Bewährtes beibehalten und auch Neues vorgestellt: so wird in diesem Jahr etwa die Sportfischervereinigung ihr Catering vergrössern und erstmals auch ein Fischerfest veranstalten. Zugleich wird es eine Ausstellung hochwertiger Automobile geben, Besucher können sich über Themen wie Green-Energy, Gelände- oder Sportfahrzeuge informieren. Die Zubehör-Aussteller des letzten Jahres sowie weitere Branchenmitglieder werden auch in diesem Jahr vertreten sein. Im Vordergrund stehen jedoch die nautischen Angebote: In der Marina präsentieren kompetente Aussteller die neuesten Trends im Wassersport. Aktuelle Modelle im Segel- und Motorbootbereich können im Wasser besichtigt oder getestet werden. Ausserdem bieten die Aussteller ein umfangreiches Programm im Bereich Zubehör (Segel, Mast und Rigg, Elektronik, Motoren, Technik, Beschläge, Bootsbau, nautische Bekleidung), Versicherungsschutz und Finanzierungen, Segel- und Motorbootschulen sowie Charter. Unter anderem dabei sind: Haber Yachts, X-Yachts, Hallberg-Rassy, Delta-Powerboats, Marino-Boote, Frauscher, Chaparral, BeQuest und Scandinavian Cruisers – Classic Yacht and Trawler, die Heinrich Werft, Brig-Schlauchboote und Doral-Boote. Eine gute Gelegenheit, im Hafengelände von Bottighofen Gleichgesinnte zu treffen, sich zu informieren und die Gastronomie zu geniessen. Der Eintritt ist kostenlos. inwater-boatshow.com



BAUNUMMER 100: E-YACHT 650 ALASSIO VON FRAUSCHER



Vor vier Jahren, im März 2010, feierte die 650 Alassio ihre Premiere im Rahmen der „Austrian Boat Show“ in Tulln. Seitdem liegt die 650 Alassio an der Verkaufsspitze der Elektroboote. Die 6,5 Meter lange und 2,17 Meter breite (Gewicht ab 950 kg), 4,3 - 40 kW leistende Elektroyacht mit dem eleganten, klassischen Design, einem gut durchdachten Raumkonzept und ausgeklügelten Ausstattungsdetails kostet ab CHF 50'456 (netto). Stefan Frauscher: „Die Frauscher 650 Alassio bietet viel 'Boot' zu einem ansprechenden Preis“. Innerhalb von nur wenigen Jahren habe sie deshalb viele Fans und begeisterte Käufer gefunden. Ab sofort arbeitet die oberösterreichische Bootswerft auch mit der Marina Marbella, einem schwedischen Familienunternehmen mit 20 verschiedenen Verkaufsstellen in Spanien, Portugal, England, Schweden und Marokko, zusammen. frauscherboats.com, marinamarbella.net

VM-SAILS: NEUE VERTRIEBSSTELLE AM THUNERSEE

VM-Sails hat einen neuen Vertriebspartner: Klaus Theimer, der nach der Marinezeit auf dem deutschen Segelschulschiff GORCH FOCK und vier Semestern im Studiengang Ozeanografie an der Universität Hamburg eine Lehre als Segelmacher bei der traditionsreichen Segelmacherei und Mastbaufirma Reckmann begonnen hatte, erhielt bereits während seiner zweieinhalbjährigen Lehrzeit in zwei Auslandsaufenthalten in den USA und in Neuseeland besondere Einsichten in den Hi-Tech-Segelbau. In sechs Jahren als Segelmacher und Werkstattleiter bei Reckmann wurden Theimers Kenntnisse in Segeldesign und Verarbeitungstechnik vertieft. 2002/03 konnte er dann aufgrund seiner guten Kontakte zum New York Yachtclub sogar als Segelmacher für Segellegende Dennis Conner und sein Team „Stars & Stripes“ am America's Cup in Auckland teilnehmen. Von dort kehrte Theimer dann gar nicht erst wieder nach Deutschland zurück, sondern hat auf Segelschiffen und Motoryachten angeheuert, um eine Karriere als Seemann zu beginnen. Über zehn Jahre fuhr er dann auf verschiedenen Schiffen zur See und hat in dieser Zeit Positionen vom Matrosen bis hin zum Kapitän auf grossen Segelyachten besetzt. Anfang 2012 zog es Theimer dann in die Schweiz, und er ging am Brienzersee längsseits. Seit Februar 2013 arbeitet er in Teilzeit als Bootsbauer, Takler und Segelmacher bei der Bootswerft Berger in Spiez. Mit der Selbstständigkeit soll nun der Kundenservice am Thunersee und am Brienzersee vervollständigt werden. Theimer will ab sofort hochwertige Neusegel der „100% Swiss Made-Manufaktur“ der VM Sails Vogel & Meier AG anbieten. Ausserdem im Programm ist ein kompletter Segelservice inklusive Reparatur aller Marken, Reinigung und Winterlager, Rigg und Takelarbeiten sowie Umrüstung. „Zusammen mit unseren Partnern finden wir die beste Lösung für Sie und Ihr Schiff“, sagt Klaus Theimer. Anschrift: Segelservice Theimer, c/o Bootswerft Wassersport Berger, Industriestrasse 1801c, 3700 Spiez. klaus@segelservice-theimer.ch



JORAND NEUES MITGLIED IM SELEKTIONS- AUSCHUSS DES SWISS SAILING TEAMS



Foto: Ivo Rovira/Alinghi

Seit März 2014 gehört Pierre-Yves Jorand, zweimaliger America's Cup-Gewinner mit ALINGHI, dem Selektionsausschuss des Swiss Sailing Team an. Nach einer Olympiateilnahme 1992 (Speedski) in Albertville, hat sich Pierre-Yves seit mehr als 30 Jahren dem Segelsport verschrieben. An Bord des ALINGHI-Teams in der D35- und Extreme40-Klasse konnte er neben dem America's Cup bereits viele nationale und internationale Titel sammeln. Unter anderem ist er mehrfacher Gewinner der legendären Bol d'Or. Diese vielfältigen Erfahrungen im Spitzensport stellt er nun seinen Kollegen im Selektionsausschuss Tom Rüegg (Präsident) und SST Teamchef, Tom Reulein, zur Verfügung. „Als ich damals Geschwindigkeits-Skifahren betrieben habe, konnte ich viel von dem Fördersystem für junge Schweizer Sportler profitieren“, sagt Pierre-Yves Jorand. „Heute ist es Zeit, etwas an den Nachwuchs zurückzugeben. Gerne bringe ich meine Olympiaerfahrung und die Leidenschaft für das Segeln in die Arbeit mit dem Swiss Sailing Team ein. Ich glaube fest an das Potential der Athleten und freue mich, ihre Entwicklung in den kommenden Monaten und Jahren verfolgen zu können und gleichzeitig neue Talente bei den Jüngsten zu entdecken“. Dieses Jahr werde er sich auf die Weltmeisterschaften im September in Santander konzentrieren, dem ersten wichtigen Meilenstein zur Qualifikation für die Olympischen Spiele in Rio de Janeiro. Die bisherigen Mitglieder Francis Stockburger und Alain Testuz scheiden aus dem Selektionsausschuss aus.

swiss-sailing-team.ch

SUI
sailing



EXKLUSIVE RARITÄTEN: 100 JAHRE PEDRAZZINI

Die Yacht- und Bootswerft C. Pedrazzini, Familienunternehmen mit Sitz in Bäch am Zürichsee, feiert in diesem Jahr ihr hundertjähriges Bestehen. Claudio Pedrazzini leitet das Unternehmen heute in dritter Generation. Seine klassisch anmutenden Runabouts tragen den Pioniergeist von Augusto Pedrazzini in sich und kombinieren Ferruccio Pedrazzini's Flair für italienisches Design mit dem Schweizer Präzisionshandwerk. Augusto Pedrazzini übersiedelte im Jahre 1906 vom Lago di Como an den Zürichsee und erfüllte sich in Zürich-Wollishofen im Jahre 1914 den Traum einer eigenen kleinen Werft. Mit viel Pioniergeist und handwerklichem Geschick ging er seiner Berufung nach. Über Jahre hinweg schuf er raffinierte Konstruktionen – anfangs waren es Fischer- und Ruderboote, später folgten die ersten Runabouts. Auch Segeljollen und -yachten verliessen die Werft. Augusto Pedrazzini's ältester Sohn Ferruccio entwickelte die gleiche Leidenschaft für den Bootsbau. Ferruccio studierte Ende der dreissiger Jahre in Livorno Nautik und Design und führte das Unternehmen Pedrazzini erfolgreich in die zweite Generation. Mitte der fünfziger Jahre modellierte und baute er die erste Super Leggera, ein damals äusserst beliebtes kleines Sportboot mit Ausenbormotor. In dieser Zeit entstand nach seinen Plänen auch das Capri Super Deluxe, jenes Runabout, das den heutigen Pedrazzini-Motorbooten seine charakteristische, klassische Form verleiht. 1.800 bis 4.000 Arbeitsstunden – oder sechs bis neun Monate – braucht es, bis eines jener schwimmenden Schmuckstücke entsteht, getreu dem Werft-Motto, nachdem die Runabouts nur einigen wenigen Geniessern vorbehalten bleiben sollen – Exklusivität und Understatement pur. Im nächsten YACHTING Swissboat lesen Sie ein ausführliches Portrait der Werft aus Bäch am Zürichsee.

pedrazziniboat.ch



VISIT CROATIA. SHARE CROATIA.

#LoveCroatia

#Lastovo

@David@Hana@Gabriela



KROATIEN
Kroatische Zentrale für Tourismus
Seestr. 160, 8002 Zürich
Tel. 043-336 20 30
Fax 043-336 20 39
info@visitkroatien.ch
www.kroatien.hr



1.000-MEILEN: NEUES LANGSTRECKEN-RACE FÜR 2015 VON YACHTCHARTER PITTER

Vom 17. bis zum 31. Oktober 2015 veranstaltet Yachtcharter Pitter eine neue, spannende Langstreckenregatta. „The Race - 1000 Miles“ ist eine Segelregatta für ambitionierte Fahrtensegler, die sich einmal einer besonderen Herausforderung stellen wollen. In gewohnt guter Pitter-Qualität führt die Regatta über 1.000 sm von der Pitter-Hauptbasis in Biograd nach Lefkas – und retour. Dabei soll der Bootsmotor auf der gesamten Regattastrecke lediglich zur Versorgung des Bordstromes für Navigation und Elektronik dienen. Um den sportlichen Aspekt des Segelns zu verstärken, gibt es zusätz-

lich zur offenen Klasse ohne Spinnaker neu auch Einheitsklassen mit Spinnaker oder Gennaker sowie eine offene Klasse mit Spinnaker. Die Wettfahrtleitung liegt wie gewohnt in den Händen von Österreichs bekanntem Regatta-Profi Gert Schmidleitner. „The Race – 1000 Miles“ unterliegt den Wettfahrtregeln der ISAF und den Regeln des ORC. Gesegelt wird in zwei Etappen mit Zeitlimit und Zeitlimit-Linien, um auch den geselligen und kulinarischen Teil in Lefkas mit kulturellem Rahmenprogramm und Teilstrecken-Siegerehrung gerecht werden zu können. Die Teilnehmer pausieren einen Tag in Lefkas, und ausgeruht geht es dann wieder nonstop nach Biograd zurück. Dort findet auch der Abschlussabend mit grosser Siegerehrung statt. Sportlichkeit, Teamgeist und Geselligkeit sollen den Event begleiten. Die Wettfahrten werden durch ein Online-Trackingsystem im Internet übertragen, so können alle Daheimgebliebenen an den Rechnern die Positionen live verfolgen. Pitter Yachting, der als Regatta-Spezialist auch den bekannten Kornati-Cup (26.-30.4.), den BMW Business-Cup (17.-21.5.), die anspruchsvolle Mittelstreckenregatta UNIQA Offshore Challenge sowie die Österreichische Hochseemeisterschaft veranstaltet, organisiert auf Nachfrage schnell und unbürokratisch für jeden das passende Boot und berät freundlich und kompetent über das Handling. Nähere Informationen zur Pitter-Flotte und deren Verfügbarkeit: pitter-yachting.com. Infos zur neuen Langstreckenregatta „The Race – 1000 Miles“: TheRace-1000miles.at



VERKEHRSHAUS: SONDERAUSSTELLUNG „SEGELNATION SCHWEIZ“

Die Schweiz hat allen Grund, stolz auf sich als Segelnation zu sein. Ob Hélène de Pourtalès als Olympiasiegerin, Pierre Fehlmann als erfolgreicher Teilnehmer des berühmtesten Langdistanz-Segelwettbewerbes der Welt oder Ernesto Bertarelli als zweimaliger Gewinner des America's Cup, alle haben sie Höchstleistungen auf hoher See vollbracht. Aus diesem Grund zeigt das Verkehrshaus der Schweiz seit 15. April eine Sonderausstellung zum Thema „Segelnation Schweiz“. Hauptattraktion der neuen Präsentation ist die ALINGHI SUI 100, ein Rennsegelboot aus Karbon, das weltweit Segelgeschichte schrieb. Die Arena verwandelt sich zudem in eine spektakuläre Wasserwelt mit einem grossen Bassin. Im und um das Wasserbecken finden packende Aktivitäten zum Thema Segeln statt. Das Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern ist das vielseitigste Verkehrs- und Kommunikationsmuseum in Europa und das meistbesuchte Museum der Schweiz. Neben einer grossen Sammlung von Lokomotiven, Autos und Flugzeugen sowie Exponaten aus dem Bereich Kommunikation können Besucher auch interessante Schiffe sehen. Betreiber des Verkehrshauses ist der Verein Verkehrshaus der Schweiz. verkehrshaus.ch

INTERNATIONAL: LEHMAR LIEFERTE FEUERWEHRBOOT

Die Firma Lehmar aus Solothurn, bekannt für ihre motorisierten Gebrauchs- und Mehrzweckboote, lieferte kürzlich ein Mehrzweck-Feuerwehrboot an die viertgrösste Feuerwehrwache Deutschlands, Frankfurt, aus. „Grundkonzept war das Lehmar 900/TT-lang, welches über eine moderne bis auf die Wasserlinie absenkbar Bugklappe verfügt und mit einem automatischen Lenzsystem, welches überkommendes Wasser unter den Bootsboden ablenzt, ausgerüstet ist“, sagte Marcel Lehmann von Lehmar. Die Bugklappe des 9,80 Meter über alles langen und 2,98 Meter breiten Bootes erleichtert das Anbordnehmen von Personen, Tieren und Material. Der kompakte Volvo-Dieselmotor vom Typ D4 300 A-E mit 291 PS und ein dazu passender Z-Drive beschleunigt das ab Wasserlinie ca. 2,70 Meter hohe (mit ausgefahrenem Mast 3,70 Meter) Boot auf eine maximale Geschwindigkeit von ca. 70 km/h. Das Feuerwehrboot kann etwa zwei Tonnen zuladen und ist für 15 Personen zugelassen. Das Cockpit und die Kabine des ca. 3.700 kg schweren Bootes könne nach Kundenwunsch ausgestattet werden und sei zudem ergonomisch angepasst, sagte Lehmann, dessen Unternehmen in den Aeusseren Muten 8 ansässig ist. Ebenfalls wichtig für den Feuerwehr-Einsatz zu Wasser: die negative Frontscheibe ist blendfrei, beheizbar und garantiert eine sehr gute Rundumsicht. In diesem Jahr wird Lehmar bereits sein dreihundertstes Boot ausliefern. YSB wird berichten. lehmar.ch

Fotos: Lehmar



IHRE CREW AN LAND

Ihr Zürcher Segelzentrum

- ✓ Auswahl auf über 700 m²
- ✓ Kompetentes Fachpersonal mit langjähriger Erfahrung im Regattasport, Fahrtensegeln und Offshore
- ✓ Qualitätsprodukte aller namhaften Hersteller
- ✓ Wartungsarbeiten für Rettungsinseln und -westen
- ✓ Durchführung von Takelarbeiten jeder Art

Zürich West, direkt auf dem MIGROS-Herdern-Gelände



Öffnungszeiten:

März – Juli

Mo.: 10.30 – 18.30 Uhr

Di.–Fr.: 9.30 – 18.30 Uhr

Sa.: 9 – 16 Uhr

November – Februar

Mo.: 11.30 – 18.30 Uhr

Di.–Fr.: 10 – 18.30 Uhr

Sa.: 10 – 16 Uhr

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!



awn
a.w. niemeyer
Zürcher Segelzentrum

Pfingstweidstrasse 101
MIGROS Herdern • 8005 Zürich

Kundendienst/Bestellung: 044 434 30 80
Beratung: 044 434 30 85

www.awn.ch

SCHAAF

SDC

25 DAYCRUISER

EXKLUSIVITÄT
FÜR JEDERMANN

www.schaaf-boats.com



Foto: Matt Münchberg

LAKEMOTIONS 2014: TAG DER OFFENEN WERFTEN AM ZÜRICHSEE

Die Lakemotions, regionale Bootmesse rund um den Zürichsee, läuft in diesem Jahr am Samstag, 24. und Sonntag, 25. Mai 2014. Die teilnehmenden Werften, Händler und Dienstleister öffnen ihre Tore für Interessenten am Sonnabend von 10 bis 18 und am Sonntag von 10 bis 16 Uhr. Offizieller Partner der Lakemotions sind die Allianz-Versicherungen und die Wassersportmesse SuisseNautic. Zu sehen sind unter anderem die kleinen Alu-Boote MARINE 10 M, 400 Fish und 450 U, Portier-Yachts präsentiert seine 16 Tonnen-Krananlage sowie viele Dienstleistungen rund ums Boot, Bootsmotoren von MotoMarine Gassmann, Wakesurfen mit Mastercraft-Produkten, Yamarin-Aussenbordmotorboote, US-Yachten von Chris Craft, Bootsaccessoires von „Secrets of living“, die neue Regal 32 Express, das Stehruderboot HURU 475, die AlfaStreet Energy 18 und 23, die Nor-Dan 16' und 18' - Familienboote, die Modelle Panama 24 / Endurance 30 und 33 von Cranchi, Boots-Fernüberwachungssysteme,

Segelyachten von Dehler (29, 32 und möglicherweise auch die 35 SQ) und Sunbeam (24.2), hydraulisch oder elektrisch betriebene Steglifte, GfK- und Holzboot-Reparaturen, Bootsschlepper, Generatoren, Nimbus-, Sea Ray- und Bavaria-Motoryachten, Marinediesel und Hybrid-Antriebssystem von Steyr, Sea Ray- und Boote von Rani-eri, Windy Boats, die Mak7 Race-Segelyacht, die Motoryacht Mastercraft X 46 sowie Solarmodule (Auswahl). Emissionsfreie Tesla- Automobile präsentiert Portier-Yachts. An allen Standorten gibt es, falls nichts anderes vermerkt, die Möglichkeit für Probefahrten mit Motoryachten sowie Probesegelein, Schlauchboot-Angebote, Zubehör, Dienstleister im Bereich Unterhalt & Reparaturen, Experten-Talks und ein Festzelt. Im Yachthafen Kiebitz werden darüber hinaus angeboten: Wakeboarding, eine Bootsfahrschule, Stand-up Paddling, Modellboote und Quads. Detaillierte Angebote gibt es im Internet unter lakemotions.ch



Zu sehen bei den LakeMotions 2014: Murphy Touchscreen (c) Murphy, Regal 32 Express (c) Regal, Sunbeam 24.2 (c) Sunbeam Schöchl (v.l.)

ON WATER	 EVINRUDE	 SEA-DOO
	 CLEAR powered by EVINRUDE	 SEAVER powered by ROTAX
	 Smartboat powered by EVINRUDE	 SCARAB powered by ROTAX
ON ROAD	 Can-am NUR PKW-FÜHRERSCHEIN ERFORDERLICH	
	 Can-am	 Can-am
ON SNOW	 ski-doo	 LYNX

Generalimporteur BRP für CH & FL

powerSports.ch
Friedli Fahrzeuge AG

Friedli Fahrzeuge AG
Dorfstrasse 4 - 5512 Wohlenschwill
Tel: 056 481 71 81 - info@powersports.ch

LAKEMOTIONS
Yachthafen Kiebitz
24./25. Mai 2014



PACHAMAMA: AUF DÜNNEM EIS

Die Schweizer Familie Schwörer ist in Alaska angekommen und hat ihr Schiff in ein "Iglu" verwandelt. Nächstes Ziel ihrer TOPtoTOP-Expedition: die Nordwestpassage – und die Besteigung des Sechstausenders Denali. Eine Standortmeldung.

Seit 2000 sind Dario und Sabine Schwörer mit ihrer Yacht PACHAMAMA auf den Weltmeeren unterwegs. Ihre Mission: Überall, wo sie vorbeikommen, wollen sie auf den Klimawandel aufmerksam machen und für den Klimaschutz werben. Als YACHTING Swissboat über die aussergewöhnliche Expedition berichtete (YSB vom April 2013), steuerten die Schwörers gerade Hawaii an. Danach ging es bloss noch abwärts – allerdings nur, was die Temperaturen betrifft. In Alaska schlagen Seglerherzen nämlich höher als anderswo. Zumindest jene, die das Abenteuer suchen und abgetretene Pfade meiden. Zynischerweise ist es gerade die Klimaerwärmung, die das Segeln in höheren Breiten einfacher bzw. erträglicher machen. So öffnen sich auch neue Seewege, wie etwa die berühmte Nordwestpassage in der Arktis. Sie war im letzten Jahrhundert

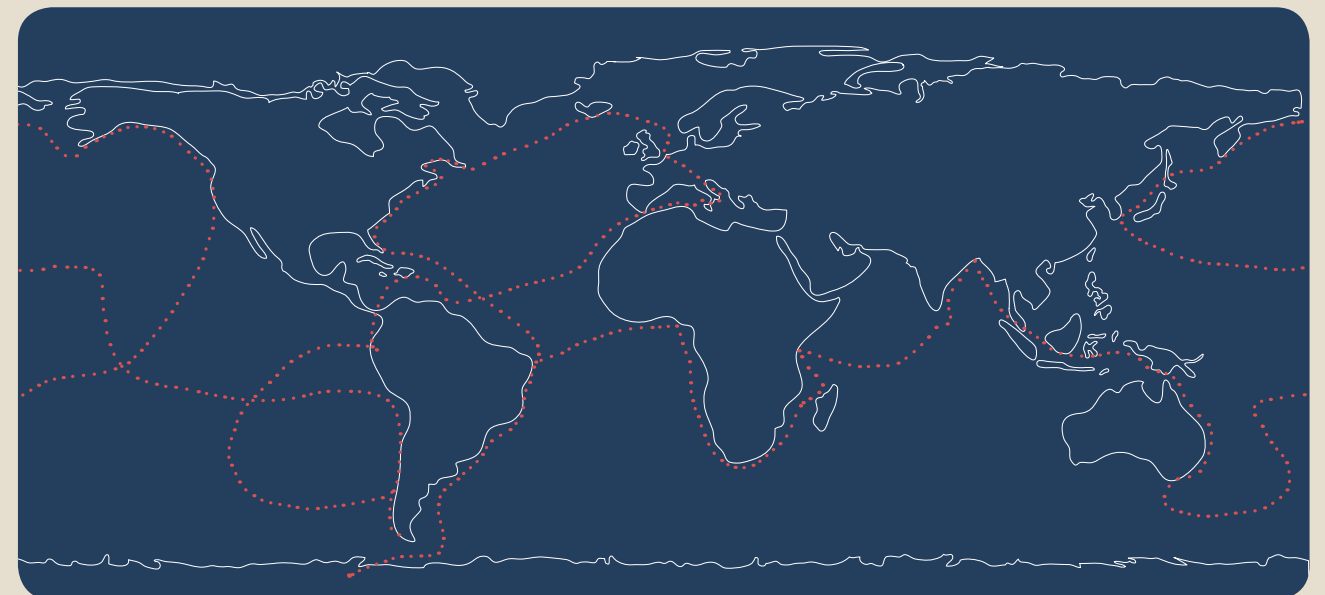
der Knackpunkt vieler berühmter Seefahrer, wie etwa dem Norweger Roald Amundsen (1872-1928) oder den Briten John Franklin (1786-1847). Das Ehepaar Schwörer hat vor, diesen Sommer durch die Nordwestpassage zu segeln, um danach in Grönland zu überwintern – wie immer mit ihren vier Kindern Salina, Andri, Noe und Alegria an Bord. Ob es gelingt, ist allerdings offen: Das Eis öffnet sich im Lancaster-Sound über 70 Grad Nord nur etwa für zwei Wochen, und zwar ab etwa Mitte August. Wenn man einen schlechten Sommer erwischt, steckt man für mehrere Monate im Eis fest. Noch aber befindet sich PACHAMAMA im sicheren Hafen von Cordova, wo die Schwörers überwintert haben. Um besser gegen die Kälte geschützt zu sein, haben sie ihr Schiff aufwendig isoliert. Und sie haben es mit einer Plane eingewickelt, damit sich der Schnee

nicht an Bord ansammelt, sondern wegrutschen kann. "Drinne", scherzt Darin, "fühlt es sich jetzt wie in einem Iglu an". Auf ihrer Fahrt im Golf von Alaska, von Witthier nach Cordova, haben die Schwörers bereits einige wesentliche Besonderheiten der Arktis kennen gelernt: So müssten Segler etwa sehr achtsam sein, um keinen im Meer schwimmenden Eisblock zu rammen. Und man könne sich auch keineswegs immer auf die Seekarten verlassen: Als das Schiff etwa den eindrücklichen Columbia-Gletscher passierte, fuhr es – den Karten gemäss – auf Eis. Nur wenige Jahre zuvor befand sich an dieser Stelle noch der Gletscher! Weil die Schwörers wie im YSB beschrieben, auf der Reise jeweils den höchsten Gipfel jedes Kontinents besteigen wollen, heisst die Expedition TOPtoTOP. Dieses Ziel vor Augen, peilen die Weltumsegler von Cordova aus nun den vor-

letzten Höhepunkt ihrer aussergewöhnlichen Reise an: den Mount Kinsley oder "Denali", wie er in der indigenen Sprache der Einheimischen genannt wird. Mit 6.168 Metern ist er der höchste Berg Nordamerikas. Waren die Kinder des abenteuerlustigen Paares bei der Besteigung des Mount Everest noch bis ins erste Basiccamp mitgegangen, so müssen sie dieses Mal "zu Hause" bleiben. Sie besuchen in dieser Zeit im Dorf eine Schule. In Alaska haben die Kinder bereits viele besondere Tiere gesehen. Sie haben die Laichplätze der Lachse besucht. Sie haben Seelöwen und Otter gesehen. Auf einer Erkundungstour mit dem Ruderboot sind sie sogar einem Braunbären begegnet. Was ihnen noch fehlt, ist ein richtiger Eisbär. Dieser arme Kerl bewegt sich allerdings auf immer dünnerem Eis. Weitergehende Infos: toptotop.org



In der Ausgabe 4-2013 stellte YACHTING Swissboat das Projekt TOP to TOP der Familie Schwörer ausführlich vor. Nun sind sie in Alaska angekommen (Fotos oben und links). Unten die Weltkarte, auf der die Strecke der PACHAMAMA dargestellt ist.





GROSSBRAND: LASER CENTRE SWITZERLAND UND GUGGENBÜHL WASSERSPORT ZERSTÖRT

TEXT _ Matt. Müncheberg | FOTOS _ Ueli Guggenbühl



"Betroffen, aber nicht hoffnungslos": Nach dem Grossbrand werde es weitergehen, verspricht Firmenchef Ueli Guggenbühl. Mit den Aufräumarbeiten sei schon begonnen worden. Das Geschäft behalte seinen Standort.



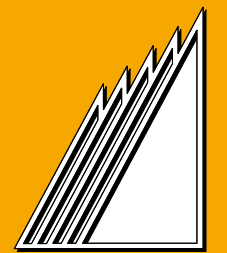
Laser Centre
Switzerland

WASSERSPORT
GUGGENBÜHL

„Wir schauen vorwärts - nicht rückwärts, trotz dieses unverhofften Schlages“, kann man auf der Homepage des Laser Center Switzerland / Guggenbühl Wassersport lesen. Weiter heisst es dort: Die unvergesslich schönen Momente der Vergangenheit würden bleiben, die Zukunft würde jedoch positiv angepackt; „wir sind betroffen, aber nicht hoffnungslos!“ Was war geschehen? Ueli Guggenbühl, Firmenchef, gegenüber YACHTING Swissboat: „Es ist der 20. Februar, gegen 8 Uhr sitze ich in Pfäffikon an meinem Computer zu Hause, lese und beantworte Mails. Kurz nach acht Uhr ruft mein Arbeitskollege Patric Hubli an und schreit ins Telefon: „Komm schnell, die Halle brennt!“ Ich glaube an einen schlechten Scherz, setze mich in das Auto und fahre zum Geschäft. Eine riesige Rauchsäule steigt aus der Hallenmitte, oberhalb des Shops verbiegen sich die Metallpaneele und die Flammen schiessen aus den Zwischenräumen. Schnell zerfrisst die Hitze die Schaufensterdekoration und gibt Sicht auf das Flammenmeer im Laden. Es bersten die Scheiben, Flammen und Rauch schiessen aus den Öffnungen und verschlingen das Innenleben. Ein herzzerreissender Anblick. 30 Jahre hätte die Firma im März werden sollen. Die Vergangenheit in wenigen Stunden in Schutt und Asche gelegt und eine ungewisse Zukunft vor sich. Das sind die Gedanken aller Betroffenen während des Brandes.“ Die

Kollegen Patric Hubli und Christian Hauser befanden sich zur Zeit des Ausbruchs im Büro und haben den Tag geplant. Patric Hubli sieht die Flammen und rettet geistesgegenwärtig noch schnell einen Tresor und den Computer-Server. Guggenbühl: „Das Lager war prallvoll, die Saison in Sichtweite, Mann und Material bereit, einen frühen Saisonstart hinzulegen“. Ausser einigen Occasionsbooten draussen auf Rollis und Anhängern und einigen neuen Bootsrümpfen in einem Zwischenlager sei nun das gesamte Zubehör-Geschäft und das Zubehör von allen Booten zerstört. Die Ermittlungen der Brandursache seien abgeschlossen: Der Brandherd konnte lokalisiert werden, nicht aber die Ursache.

„Ein herzliches Dankeschön für die riesige Anteilnahme von Kunden und Bekannten. Das war Balsam auf die Seelen und hat sofort zum Entscheid geführt: Es wird wieder weitergehen!“, sagt der Firmenchef; mit den Aufräumarbeiten sei begonnen worden. Die Halle werde wieder aufgebaut. Dies nehme jedoch bestimmt zwei Jahre in Anspruch. Das Geschäft solle seinen Standort behalten, Container seien bereits bestellt und ein Lagerplatz vorhanden. Die Mannschaft hoffe, dass die Kunden viel Verständnis und Geduld zeigen, bis das „Schiff wieder Wasser unter dem Kiel“ habe. Aktuelle Informationen und Fotos: laserperformance.ch



Master
Yachting



LAND IST
NICHT
GENUG.

WWW.MASTER-YACHTING.DE

ALINGHI (rechts im Bild) lag bis zum Abschlusstag in Führung und konnte sogar das erste Rennen des Finaltages gewinnen. Ein vierter Platz in der letzten Wettfahrt bedeutete jedoch dann lediglich Platz drei für die Schweizer – einen Punkt hinter den Neuseeländern. Zukünftig müssten sie sich mehr von den „Scharmützeln“ auf der Bahn fernhalten, sagte der enttäuschte ALINGHI-Steuermann Morgan Larson nach den Rennen zu Act 2 der Series.

ALINGHI STARTET STARK THE WAVE VORN





Es ist ein Segelevent der Superlative, das seinem Namen alle Ehren macht: die Extreme Sailing Series startete mit ihrem ersten Act Ende Februar in die neue Saison. Zum Schluss stand fest: trotzdem sich mehrere neue Mannschaften im Segelstadion von Singapur präsentierten, konnten vorerst lediglich die etablierten Teams ihre Vormachtstellung behaupten. Drei „Rückkehrer“ aus der Saison 2013 standen schliesslich am Ende von Act 1 auf dem Siegerpodest: dem Schweizer Team ALINGHI gelang vor rund 30.000 Zuschauern über vier Tage eine nahezu perfekte Vorstellung. Morgan Larson, Stuart Pollard, Pierre Yves Jorand (siehe auch short cuts#1 in diesem Heft), Nils Frei und Yves Detrey dominierten das Geschehen auf dem Wasser und landeten schliesslich in mehr als der Hälfte der insgesamt 29 Rennen unter den ersten drei Teams. Schon vor der letzten Wettfahrt – bei der traditionell die doppelte Punktezahl vergeben wird – stand ALINGHI deshalb als Sieger fest, eine absolute Ausnahme in dieser Rennserie. Doch dann folgte vom 19. bis 22. März der zweite Act in Muscat/Oman...

...dort, auf der arabischen Halbinsel, blieb es bei 20 Knoten Wind – der in Böen sogar bis auf 26 Knoten auffrischte –, bis zum Schluss spannend.

Grund: vor der letzten Wettfahrt hatten noch vier Mannschaften Aussichten auf den Sieg. Die führenden Teams lagen nur vier Punkte auseinander – und 20 Punkte waren noch zu gewinnen! Einen Fehler durfte sich da kein Team leisten. Der Titelverteidiger THE WAVE, Muscat, meldete bei seinem Heimspiel schon beim Startschuss seinen Anspruch auf den Sieg an. Ein aggressiver Start brachte dem Team die Führung, die Leigh McMillan, Sarah Ayton, Pete Greenhalgh, Kinley Fowler und Nasser Al Mashari dann auch nicht mehr aus der Hand gaben. Sie gingen schliesslich vor den Kiwis, den Schweizern und dem dänischen Team über die Ziellinie und schafften damit nicht nur den Sieg bei diesem Act, sondern übernahmen auch die Führung in der Gesamtwertung nach zwei Acts. „Es war ein sehr enges Rennen, und wir durften zu keinem Zeitpunkt nachlassen“, sagte der glückliche Sieger McMillan nach Abschluss der Rennen, sie hätten „wirklich alles geben“ und „über sich hinauswachsen“ müssen, denn die Rennen seien unter diesen Windbedingungen vor allem durch Kraft und Einsatz entschieden worden. Zu den Mannschaften, die mit diesen Bedingungen gut zurechtkamen, zählte EMIRATES TEAM NEW ZEALAND, das zwei Wettfahrten gewann und mit einem dritten Platz im abschliessenden Rennen auf den zweiten Platz bei Act 2 segelte. Das Ziel, sich von Platz vier beim Eröffnungs-Act in Singapur weiter nach vorn zu arbeiten, hatte Skipper Dean Barker damit geschafft: „Wir wollten uns gegenüber Singapur verbessern, gut segeln und auf dem Siegerstrepchen stehen. Das haben wir hier geschafft.“ Das Team von ALINGHI, das vor dem letzten Tag in Führung gelegen hatte, konnte zwar auch das erste Rennen des Finaltags gewinnen, seine Form aber dann doch nicht ganz halten. Ein vierter Platz in der letzten Wettfahrt bedeutete schliesslich lediglich Platz drei für die Schweizer – einen Punkt hinter den Neu-

Kamele sind in Maskat, der Hauptstadt Omans, allgegenwärtig. Der Name bedeutet Ort des Fallens, was von der Nutzung als Ankerplatz abgeleitet worden sein kann. Die Stadt liegt an der Küste im Nordosten des Landes am Golf von Oman, an einer von Felswänden eingeschlossenen Bucht (Foto links).

seeländern. „Eigentlich sollten wir mit dieser Platzierung in einem derartig starken Feld zufrieden sein, aber wir sind doch darüber enttäuscht, wie wir heute gesegelt sind“, sagte ALINGHI-Steuermann Morgan Larson, sie müssten sich zukünftig von den „Scharmützeln“ auf der Bahn fernhalten. Die dänischen Match-Race-Experten vom SAP EXTREME SAILING TEAM verpassten das Siegerstrepchen mit einem vierten Platz nur äusserst knapp. Das russische GAZPROM TEAM RUSSIA mit dem zweifachen Series-Sieger Paul Campbell-James am Steuer segelte ordentlich und landete schliesslich auf Platz fünf in der Gesamtwertung. Das zweite Schweizer Boot, REALTEM, schloss die Veranstaltung auf Platz sechs ab, fünf Punkte hinter den Russen. Für die Saisonwertung bedeutete das Rang vier. Maskat erlebte 29 beeindruckende, hart umkämpfte Rennen. Die Mannschaften haben nun knapp sechs Wochen Zeit, um ihre Leistungen zu analysieren und sich auf Act 3 (1. bis 4. Mai) der Welt-Tour 2014 einzustellen, der im chinesischen Qingdao auf einem der schwierigsten Segelreviere weltweit ausgetragen wird. Es bleibt spannend. 

extremesailingseries.com



Jeanneau
Sun Odyssey 349

Jeanneau in Ihrer Nähe.

BODENSEE

Hausammann AG
Uttwil
Tel. 071 466 75 30

Beni Kunz Werft
Berlingen
Tel. 079 424 90 49

BIELERSEE

Rohn AG
Twann
Tel. 032 315 11 88

GENÈFERSEE

**Chantier Naval,
Marcel Casanova**
Vevey
Tel. 021 922 33 35

HALLWILERSEE

Michael Männich
Beinwil am See
Tel. 062 771 10 40

LAGO MAGGIORE

**Marco & Toni Meier
Asconautica**
Ascona
Tel. 091 791 51 85

LAGO DI LUGANO

**Nautica's Stalder &
Niederberger**
Bioggio
Tel. 091 605 33 00

MURTENSEE

**Chantier Naval
Michel Racine**
Praz-Vully
Tel. 026 673 14 49

NEUBURGERSEE

**Chantier Naval B.
Périsset SA**
Estavayer-le-Lac
Tel. 026 663 14 29

THURERSEE

Schenk Bootbau
Thun
Tel. 033 335 11 77

VIERWALDSTÄTTERSEE

SNG
Luzern
Tel. 041 368 08 08

ZUGERSEE

Bootswerft Hauser Leo
Baar
Tel. 041 761 71 44

ZÜRICHSEE

Yachtwerft Portier AG
Meilen
Tel. 043 888 30 30

Am Ende landeten die Schweizer Teams ALINGHI (links im Bild) nach Act 2 auf dem dritten und REALTEAM (rechts) auf dem sechsten Platz.



INFO



**EXTREME SAILING SERIES 2014,
GESAMTWERTUNG NACH ACT 2 IN MASKAT:**

- **THE WAVE, Muscat (OMA)** Leigh McMillan, Sarah Ayton, Pete Greenhalgh, Kinley Fowler, Nasser Al Mashari - 188 Punkte
- **EMIRATES TEAM NEW ZEALAND (NZL)** Dean Barker, Glenn Ashby, James Dagg, Jeremy Lomas, Edwin Delaat - 180 Punkte
- **ALINGHI (SUI)** Morgan Larson, Anna Tunnicliffe, Pierre-Yves Jorand, Nils Frei, Yves Detrey - 179 Punkte
- 6. **REALTEAM by Realstone (SUI)** Jérôme Clerc, Arnaud Psarofaghis, Bryan Mettraux, Thierry Wassem, Nils Palmieri - 153 Punkte

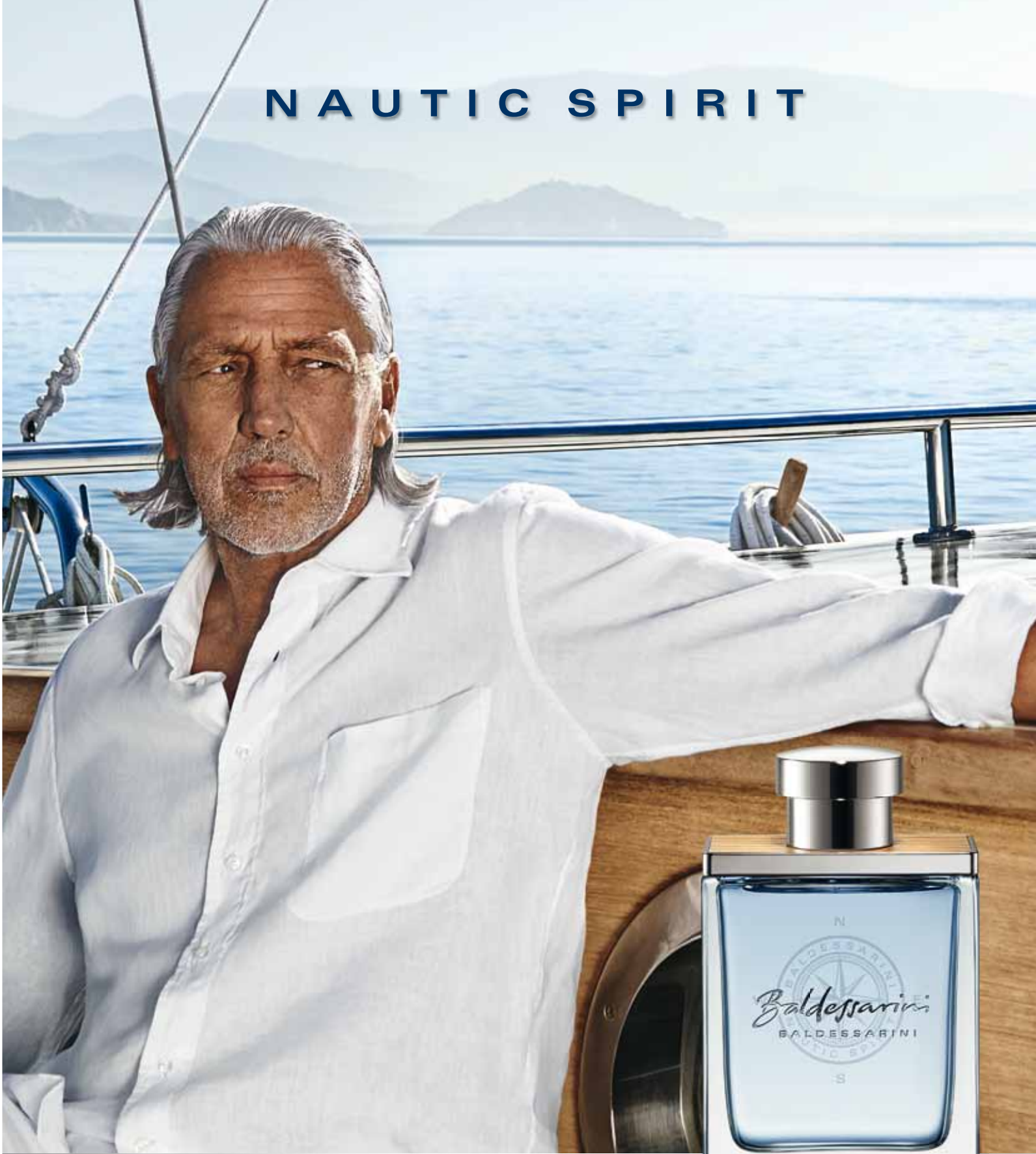
**EXTREME SAILING SERIES™ 2014,
GESAMTWERTUNG (SAISON)**

- **THE WAVE, Muscat (OMA)** - 19 Punkte
- **ALINGHI (SUI)** - 18 Punkte
- **EMIRATES TEAM NEW ZEALAND (NZL)** - 16 Punkte
- **REALTEAM by Realstone (SUI)** - 13 Punkte.

EXTREME SAILING

Une course à la voile superlative, qui fait honneur à son titre : le coup d'envoi de la première étape de cette nouvelle saison de l'Extreme Sailing Series a été donné fin février. La deuxième étape a eu lieu du 19 au 22 mars à Mascate, Oman. Le vent de 20 nœuds, jusqu'à 26 nœuds en bourrasque, qui soufflait sur la péninsule Arabique a maintenu le suspense jusqu'à l'arrivée. Et pour cause : au départ de la dernière course, quatre équipages avaient encore espoir de remporter la victoire. Les équipes de tête n'étaient qu'à quatre points d'écart entre elles – et il y avait encore 20 points à gagner. Aucune erreur n'était permise à aucun des équipages. THE WAVE, Mascade, tenant du titre, a signalé dès le coup d'envoi son ambition à remporter la victoire sur son propre terrain. Se plaçant en tête par un départ agressif, l'équipe composée de Leigh McMillan, Sarah Ayton, Pete Greenhalgh, Kinley Fowler et Nasser Al Mashari n'a plus cédé la place par la suite. Passant la ligne d'arrivée devant les Kiwis, les Suisses, et l'équipe danoise, non seulement elle était gagnante de la deuxième étape, mais elle s'était également placée en tête du classement général sur deux étapes. « C'était une course très serrée et nous n'avions le droit de flancher à aucun moment », a déclaré l'heureux vainqueur McMillan à l'issue des courses, ils auraient vraiment « donné le maximum » et auraient « dépassé leurs propres limites ». L'équipe d'ALINGHI, qui se trouvait en tête avant le dernier jour, avait certes réussi à gagner aussi la première course de la journée de clôture, mais n'était pas parvenue à maintenir sa forme jusqu'au bout. Pour les Suisses, la quatrième place à l'arrivée de la dernière course, signifiait la troisième place au bout du compte – un point derrière les Néozélandais. « En fait, nous devrions être satisfaits de ce classement dans un contexte aussi fort, mais nous sommes quand même déçus de la manière dont nous avons couru aujourd'hui » a déclaré le barreur d'ALINGHI, Morgan Larson, à l'avenir, ils ont l'intention de se tenir à l'écart des « escarmouches » en cours de route.

NAUTIC SPIRIT



Baldessarini
BALDESSARINI

SEPARATES THE MEN FROM THE BOYS



NEUER NAME, BEWÄHRTES KONZEPT: DER SWISS MATCH RACE CUP 2014

TEXT _ Matt Müncheberg | FOTO _ Juerg Kaufmann/Volvo Match Race Cup

*Neuer Name, doch das Konzept und die Organisatoren bleiben die gleichen:
Der Volvo Match Race Cup wird 2014 neu als Swiss Match Race Cup weitergeführt.*

Nachdem Volvo Car Switzerland AG sein Engagement 2014 für die nationale Match Race Serie nicht erneuert hat, organisieren die drei engagierten Clubs den Swiss Match Race Cup in eigener Regie. Koordiniert wird die Serie wie in den vergangenen Jahren von Adrian Bauder und Christian Scherrer. Das bewährte Konzept wird beibehalten: es gibt zwei Qualifikations-Regatten in der Société Nautique de Genève und im Yacht Club Romanshorn. Anschliessend folgt das Finale – die offizielle Schweizer Meisterschaft im Match Racing – im Zürcher Yacht Club. Die Sieger der einzelnen Regatten qualifizieren sich für das Finale beziehungsweise die Match Racing Schweizer Meisterschaft in Zürich. Dort starten sie gegen die bestplatzierten Schweizer Match Race-Segler gemäss der aktuellen Weltrangliste. Der Sieger erhält den offiziellen Titel von Swiss Sailing „Match Race Schweizer Meister“. Die Qualifikationsevents sowie die nationale Meisterschaft werden im Rahmen eines Grade 3-Events gemäss den Bestimmungen von Swiss Sailing und des internationalen Segelverbands ISAF durchgeführt. Dies ermöglicht den Schweizer Seglern neben den seglerischen Erfahrungen auch wertvolle Punkte für die ISAF Weltrangliste zu sammeln. Ziel des Swiss Match Race Cups ist auf dem Bestehenden aufzubauen, die erfolgreiche Match Race Serie weiterzuführen und damit der Match Racing Disziplin und speziell jungen Schweizer Talenten eine professionelle Plattform zu bieten. Eric Monnin, Jérôme Clerc und Alexa Bezel sind nur einige der Namen, die es von der Schweiz aus aufs internationale Parkett geschafft haben. Weitere Informationen, Kontakte, offizielle Dokumente sowie Anmeldeformulare sind auf der offiziellen Webseite zu finden. Interessierte Teams für die Schweizer Meisterschaften in Zürich melden sich bei Adrian Bauder, für die anderen Wettfahrten bei den jeweiligen Clubs. swissmatchracecup.com

INFO



DER SWISS MATCH RACE CUP 2014

9. bis 11. Mai:
Swiss Match Race Cup Romanshorn,
Yacht Club Romanshorn
18. bis 20. Juli:
Swiss Match Race Cup Geneva,
Société Nautique de Genève
11. bis 14. September:
Open Swiss Match Racing Championships,
Zürich, Zürcher Yacht Club

KURS NORD I _ Bohuslän

*WESTSCHWEDEN, DAS SEI NUN WAHRLICH
KEIN EITEL-SONNENSCHEN-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.*

SAIL & DINE

Sieben Tage. Fünf Häfen. Vier Inseln.
YACHTING Swissboat begab sich auf einen kulinarischen
Geniesser-Törn entlang der Westküste Schwedens.
Fünf Empfehlungen zum Nachsegeln.

TEXT | FOTOS _ Matt Müncheberg



Unser einwöchiger Törn startete und endete in Göteborg. Teilweise durch vorgelagerte Inselchen und Schären gut geschützt, lagen die Etmale selten über 20 Seemeilen pro Tag - Geniesser-Segeln pur.



Die frischen Muscheln im Petersons Krog auf Karingön sollte man sich keinesfalls entgehen lassen. Dazu empfiehlt der Küchenchef einen gut gekühlten Weisswein...

... in Bohuslän



Kåringön gehört zur Gemeinde Orust und zur Provinz Bohuslän. Die kleine reizvolle Insel gilt als Eldorado für Freizeit-Segler und ist im Sommer stets gut besucht. Darum sollten Segler, die es einrichten können, vor allem die Vor- oder Nachsaison nutzen, um herzukommen. Kåringön ist seit ca. 500 Jahren bewohnt. Damals gab es rund 300 Einwohner, heute sind es nur noch etwa 130. Der Name Kåringön soll der Sage nach von einer alten Frau stammen. Andere behaupten, er beziehe sich auf das schottische gälische cairn, was so viel wie Seezeichen bedeutet.

„Fond’s-Menü“ in 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 hingewürfelter Steine, mal klein, mal etwas grösser, mal mit und mal ohne rot lackiertem Holzhäuschen darauf. Und gefährlich: Ohne Kartenplotter läuft hier nichts. Was, 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. 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 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. Stets hat er 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 48jährige ein Stückchen in sich. Vielleicht bringen wir ihm, unserem Skipper für die nächsten sieben Tage, deshalb von Anfang an Vertrauen entgegen? Vielleicht ist das auch der Grund, warum er uns, trotz Stieg Larssons Unheil verheissender, düsterer „Millenium-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 Mari-

na in Långedrag Hamn an der Talattagatan 20 die Segel unserer Beneteau First 47.7 hissen, 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 Clausen 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, um auf dem Victoria-See ausgiebig zu segeln), besitzt eine kleine, renommierte Segelschule ganz in der Nähe von Göteborg, direkt an der Göta-Mündung, und er verchartert verschiedene Segelyachten mit und ohne Skipper.

Nun begleitet uns der studierte Bauingenieur, der Mitglied im Königlichen Yacht-Club ist, auf einem einwöchigen Kurz-Törn durch die Schären. Der soll uns von Göteborg mit Kurs Nordwest mit einigen Zwischenstopps zur kleinen Insel Käringsön führen. Dort soll der kulinarische Höhepunkt unseres einwöchigen Geniesser-Törns durch die Schärenwelt von Bohuslän, die Karingo Oyster-Bar, auf uns warten (siehe Info am Ende dieses Beitrages). Am Abend vor dem Ablegen verlassen wir unsere zu einem Hotel umgebaute Viermastbark VIKING im Hafen von Lilla Bommen. In diesem kleinen, zentral gelegenen Hafen, 1860 als Umschlaghafen für den Trollhätte-Kanal gebaut, hatten wir uns getroffen, um gemeinsam auf Törn zu gehen. Auch heute noch ist Lilla Bommen ein guter Startplatz für eine Wasser-Reise 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“ tischte auf. Und das nicht schlecht:

• “Fond’s Menü” •

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



„Rökeri-Menü“ in Åstol. Wir müssten gut Wahrschau halten, und die Untiefen-Tonne 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 unsere Leinen unserer 48 Fuss langen Beneteau 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 Hering-Fangzeiten gehörten der Vergangenheit an, erzählt Pia, die mit ihren roten Haaren ein wenig wie die erwachsene Variante der Kinderbuch-Figur 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“.

Pia Edlund führt interessierte Besucher gern über "ihre" kleine Insel Åstol (rechts oben). Zusammen mit ihrem Mann Leif Johansson betreibt sie die Fischräucherei am Hafeneingang (unten).

Åstol ist eine kleine und für Bohuslän sehr typische Insel zwischen Marstrand im Süden und Tjörn im Norden. Auf Åstol gibt es einen windgeschützten Naturhafen, ein Café und eine geschützte Badestelle. Auf der Insel sollen noch 300 Einwohner permanent wohnen. Vor sechzig Jahren, in der Blütezeit des Fischfangs, waren es einmal fast doppelt so viele. Foto_Visitsweden



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 neunziger Jahre sollte die Arbeit schliesslich eingestellt werden. Nur Pias Eltern wollten weitermachen. „Es wurde eine Art Ferienkiller für uns alle“, sagt Pia rückblickend. Inzwischen hat sich Åstols Rökeri von einer reinen Räucherei zu einer „Rökeri“ mit Gastronomie, Laden und vielen sommerlichen Music-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 Insel-Führungen. Ihr Schauspiel-Talent 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:

• Menü “Åstols Rökeri” •

Geräucherte Shrimps mit Aioli und hausgebackenem Brot

Fisch-Suppe 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 einer 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.



Unterwegs in Bohuslän: Über unserer First 47.7 weitet sich der schwedische Himmel. Skipper Karl (rechts im Bild) kennt das Revier wie seine Hosentasche.

Menü „Bohuslän-Klassiker“ auf 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 – abgesehen von denen, die an den Klippen zerschellten.

Drei Tipps gibt uns Skipper – und Segellehrer – Karl Nordström bei unserem Törn nach Mollösund (mit einem Dinner-Stop auf dem schwimmenden Hotel / Restaurant Salt & Sill auf Klädesholmen am Südwestzipfel Tjörns) mit auf den kniffligen Wasser-Weg: 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 Längs-Anleger direkt an der sonnigen, vom tiefblauen Wasser umspülten Terrasse zur Auswahl. Wir entscheiden uns für:

• 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



„Emmas Menü“ in Mollösund. Darauf, dass noch nie ein Törn wegen eines Unfalles abgebrochen werden musste, 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 Seesport-Schule seien neben dem Navigations- und Segeltraining vor allem die Führerschein-Ausbildung in Theorie und Praxis, auch und gerade für die Berufsschifffahrt, 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 48jährige auf. Besonderheit: In Schweden benötige eigentlich niemand eine Lizenz, der ein Segelboot unter 12 Metern Länge und weniger als vier Metern Breite führe, 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.

Foto unten: Wer in Mollösund seine Leinen festmacht, sollte unbedingt einen Stopp in Emmas Cafe einlegen. Hier gibt es fangfrischen Fisch, raffiniert kombiniert unter anderem mit Gemüse der Saison.



Ein Muss für Käringsön-Besucher:
Die "Oyster-Bar" von Camilla und
Kent. Hier gibt es frische Ostrea
Edulis und dazu auf Wunsch einen
hauseigenen Champagner. Wer will,
lässt sich das Wasser im hölzernen
Pool am Steg anheizen...

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 besuchen um so mehr Sportboote den kleinen, gut ausgestatteten Hafen: „27 Yachten im Päckchen – das war Rekord hier im Hafen von Mollösund“, sagt Schweden-Touristikexperte und Segler Anders Svedberg, der uns die Festmacherleinen abnimmt. Doch dieser Trubel herrscht nur in der absoluten Hochsaison im Juli, erzählt Anders, der ein Sommerhäuschen auf Mollösund besitzt und eine Charterschiff in Kroatien. Anfang Juni und Ende August sei die Lage in dem Ort, an dem heute noch immer Stockfisch verarbeitet werde, schon wesentlich entspannter. Das können wir bestätigen: Auf Anrieb finden wir bei unserem Törn Mitte Juni einen Liegeplatz an der Westseite der Einfahrt in den Hafen. Kaum fest- und „klar Schiff“ gemacht, probieren wir genial einfachen, aber umso köstlichen Hering – und eine goldgelbe Makrele:

• „Emmas Menü“ •

Hering auf Sanddorn

Gebratene Makrele mit frischen
Dill-Pellkartoffeln, Sommergemüse
und Meerrettich

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



„Peterson's Krog-Menü“ auf Käringsön.

Auf der kleinen Felseninsel Käringsön 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 schon die kostbaren, fünf bis 12 Zentimeter grossen, sogenannten „europäischen Austern“ auf dem Meeresgrund direkt vor dem Holzhäuschen. „Es gibt hier grosse natürliche Austern-Vorkommen“, 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, urgemütliche Bar-Theke. 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 Nachmittags-Snack.

Spätestens jetzt sind wir wirklich 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 weiter gehen. Die bunt zusammengewürfelte Crew ist gut zusammengewachsen. Und – nicht ganz unwichtig in diesen Breiten – das Wetter spielt 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 Leuchtturm 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 – und das alles vis-à-vis der eigenen Yacht. Geöffnet ist die Oyster-Bar auf Käringsön jedoch nur in der Vor- und in 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 Marketing-Trick, nach dem eine künstliche Verknappung (der Öffnungszeiten) die Nachfrage (nach Kents Meeresgetier) nur noch weiter steigen lassen soll? Ohnehin gibt es schon jetzt wochenlange Wartezeiten für die Austern-Fans 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:

• „Peterson's Krog“-Menü •

Knoblauch-marinierte Muscheln mit
hausgebackenem Brot

Gegrilltes Kalb, gefüllt mit Kartoffel-
Röllchen an einer Karotten-Crème, ge-
bratenen kleinen Zwiebeln und einer
Rotweinsosse

Gut gekühlte Crème aus Passions-
frucht mit Pistazien-Crackern und mit
Minze marinierten, frischen Erdbeeren





INFO

„...WIE EIN STÜCK VOM MEER“: AUSTERN SCHLÜRFEN AN DER WEST- KÜSTE 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, jedenfalls 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 Austernbänken 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-Brot-erwerb der Menschen in der Region war. Und: im neunten Jahr in Folge werden am 1. Mai dieses Jahres in Grebbestad auch die „Nordischen Meisterschaften im Austern-öffnen“ 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 Bohus-Küste wachsen, zu den besten der Welt. Sie werden in kleineren Mengen an Sterne-Restaurants in der ganzen Welt ge-

liefert. 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).

WESTSCHWEDEN ZUM NACHSEGELN

Wer will, macht es unserer YACHTING-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 Wasser-Weg. Hier Infos zu unserem Genieser-Törnplan:

Tag 1: Göteborg. Vom Flughafen gibt es einen Shuttle in die Stadt. Wir übernachten auf dem alten, zum Hotel umgebauten Viermaster Barken Viking am Lilla Bommens-Hafen (Nordstadt): www.liseberg.com/en/home/Accommodation/Hotel/Hotel-Barken-Viking/. Abend-Dinner im Restaurant Fond am südlichen Ende der Kungsportsavenyn, vom Hafen in 15 Minuten bequem zu Fuss zu erreichen: www.fondrestaurang.com



Als neuen kostenlosen Service bieten wir ab sofort unseren YACHTING-Lesern die Möglichkeit, ausgewählte Texte in Ruhe noch einmal anhören zu können.

Das funktioniert so: ganz einfach den abgedruckten QR-Code scannen (verschiedene QR-Applikationen gibt es zum bequemen Download im App-Store), und automatisch wird der Leser zur Soundcloud geleitet, in welcher das Hör-Stück abgelegt ist. Nun nur noch Kopfhörer auf – „Play“ drücken, und los geht's! Viel Vergnügen mit „Sail & Dine in Bohuslän“ – zum Nachhören!



Tag 2: Åstol (ca. 13 sm). Übernahme unserer First 47.7 in der Sjösportskolan von Karl Nordström und seiner Frau Nina: www.sjosportskolan.se. 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.

Tag 3: 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 aufs Wasser, Saunabesuch (schwimmt ebenfalls): www.saltosill.se.

Tag 4: Mollösund (ca. 8 sm). Besuch des „Café Emma“, eines Restaurants und Hostels in Mollösund, www.cafeemma.com.

Tag 5: Austern und Muscheln auf **Käringön** (ca. 5 sm). Besuch der Karingo Oyster-Bar, www.karingo.com. Im Sommer geschlossen! Ein Bad im heissen Holzzuber, zwei frische Austern und zwei Gläser des Haus-Champagners kosten 900 SEK pro Person (etwa CHF 110). Minimum sechs, Maximum 16 Personen. Persönliche Führung über die Insel (empfehlenswert!): fragen Sie nach „Lalle“, Jarl Ankarhem. „Blue Muscels“ – abendliches Muschelessen in Peterson's Krog, www.petersonskrog.se (ab 22 Uhr ist die obere Bar mit Blick aufs Meer geöffnet).

Tag 6: Reservetag, **Tag 7:** Segelschlag „ausen herum“ zurück nach Göteborg (ca. 27 sm), Ausschiffen. Weitere Infos über Westschweden: 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.



SAIL & DINE – Å BOHUSLÄN.

Sept jours. Cinq ports. Quatre îles. Pour ceux qui souhaitent se joindre à notre équipage YACHTING pour une virée d'une semaine le long de la côte occidentale suédoise. Juin et août sont les meilleures périodes de voyage car en juillet, les ports et les restaurants sont souvent complets. Ceux qui veulent être bien tranquilles hisseront les voiles aux mois de mai et de septembre. Voyez ici quelques photos de notre programme de croisière pour bon-vivants.

Jour 1 : Göteborg. Une navette nous conduit de l'aéroport à la ville. Nous passons la nuit dans le vieux quatre-mâts Barken Viking reconverti en hôtel à Lilla Bommens, dans le port (ville nord) : www.liseberg.com/en/home/Accommodation/Hotel/Hotel-Barken-Viking/. Dîner au restaurant Fond à l'extrémité sud de la Kungsportsavenyn, facile d'accès à 15 minutes à pied du port : www.fondrestaurang.com.

Jour 2 : Åstol (env.13 sm). Prise en charge de notre First 47.7 dans le Sjösportskolan par Karl Nordström et sa femme Nina : www.sjosportskolan.se. Réservation possible via Master Yachting : master-yachting.de. Virée à Åstol, auparavant, petit crochet à Marstrand. Tour de l'île avec Pia Edlund. Le soir, visite du Åstols Rökeri (Le fumoir) tenu par Pia et Leif Edlund, www.astolsrokeri.se.

Jour 3 : Klädesholmen (env.10 sm avec crochet à l'île de Pater Noster située plus avant). Restaurant Salt & Sill, amarrage directement devant la terrasse à côté du premier hôtel flottant de Suède avec vue sur la mer et sauna (également flottant) : www.saltosill.se.

Jour 4 : Mollösund (env.8 sm). Hôtel-restaurant « Café Emma » à Mollösund, www.cafeemma.com.

Jour 5 : Huîtres et coquillages à Käringön (env.5 sm). Karingo Oyster-Bar, www.karingo.com. Fermé en été! Un bain très chaud dans un baquet en bois, deux huîtres et deux verres du champagne de la maison coûtent 900 SEK par personne (env. 110 CHF). Six personnes minimum, 16 au maximum. Visite guidée individuelle de l'île (vivement recommandée !) : demandez « Lalle », Jarl Ankarhem. Le soir, plat de moules – « Blue Muscels » au Petersons Krog, www.petersonskrog.se (le bar à l'étage avec vue sur la mer est ouvert à partir de 22h).

Jour 6 : Jour de réserve, Jour 7 : Virement de bord « volte-face » retour à Göteborg (env. 27 sm). Débarquement. Infos supplémentaires sur la Suède occidentale : www.westschweden.com. Vous y trouverez aussi une liste de 25 restaurants de cuisine régionale authentique certifiés, qui ont fondé l'initiative « Savourez la Suède occidentale ». Littérature : *Skanör – Strömstad* de Dougald Macfie, Lars Granath et Jesper Sannel, Nautiska Förlaget (en suédois). **Schweden I – Die Westküste*** (guide de croisière), Gerti et Harm Claussen, Delius Klasing.

* Suède I – La côte occidentale



Foto: www.shutterstock.com / Roy Pedersen

WASSERDICHTER DECKUNG TEIL 2



MIT FELIX LINDEMANN (FL) SPRACH FÜR YACHTING
SWISSBOAT MATT MÜNCHENBERG.

Die neue Wassersportsaison auf den Schweizer Gewässern beginnt. Boote und Yachten werden – frisch überholt – zu Wasser gelassen. Jetzt ist der richtige Zeitpunkt, sich um die Versicherungen rund ums Boot Gedanken zu machen: Ist mein Boot richtig versichert? Reicht mir die obligatorische Haftpflichtversicherung? Oder sollte ich besser doch schnell noch eine Kaskoversicherung abschliessen? Und - was, wenn doch einmal ein Unfall passiert?



Felix Lindemann

Antwort auf die wichtigsten Fragen gibt in unserem „Bootsversicherungs-Special“ Teil 2 der Bootsversicherungsprofi Felix Lindemann, selbst begeisterter Regattasegler und Motorbootfahrer. Er wohnt am Bodensee und betreibt dort seit 30 Jahren das Bootsversicherungsgeschäft. Mit der Mannheimer Schweiz AG hat er sein Hobby zum Beruf gemacht. Felix Lindemann bietet einen Rundum-Service. Er betreut seine Kunden von der Offerte über den Abschluss bis hin zum Schadenfall direkt. Für Besuche seiner Kunden mit dem Boot hat Felix Lindemann vor seinem Büro extra drei Boots Liegeplätze eingerichtet.

YSB: Herr Lindemann, muss man immer erst „aus Schaden klug“ werden? Ist es nicht sinnvoller, sich vor dem Schaden Gedanken über geeignete Massnahmen zur Prävention zu machen?

FL: In der Tat, die Prävention zu Schadenfällen sollte generell eine grössere Rolle spielen. Nehmen wir als Beispiel die Schäden durch Sturm: Sturm über 75 km/h gilt als Elementarereignis und somit als höhere Gewalt. Ein allfälliger Schaden ist durch die Vollkasko-Versicherung gedeckt. Die meisten Versicherer definieren Sturm nicht, d. h. auch Schäden durch Winde unter 75 km/h sind gedeckt. Um Sturmschäden im Hafen zu vermeiden, ist eine korrekte Vertäuerung des Bootes unumgänglich. Zögern Sie nicht, dafür Ihre Werft oder eine Fachperson zu Rate zu ziehen. Mit geeigneten Hilfsmitteln wie Fendern, Kissen usw. sowie der richtigen Länge der Belegsleinen können Sturmschäden leicht vermieden werden. Durch Nachbarschaftshilfe, also wenn Ihr Boot einmal nicht richtig vertäut sein sollte, darf Ihr Nachbar Ihr Boot richtig vertäuen; entsteht ganz nebenbei auch noch so etwas Schönes wie Vertrauen und sogar Freundschaft.

YSB: Die Haftungsbestimmungen im Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt sind im Gegensatz zum Bundesgesetz über den Strassenverkehr nicht geregelt. Demzufolge ist das Obligationenrecht, Art. 41 (reine Verschuldenshaftung),

massgebend. Dieser Artikel verlangt ein Verschulden. Was bedeutet das für die Praxis?

FL: D. h. Ein Schaden wird widerrechtlich durch Absicht oder Fahrlässigkeit herbeigeführt. Nehmen wir folgendes Beispiel mit Verschulden: Sie beschädigen ein von rechts herannahendes Motorboot. Da Sie dem Geschädigten den Vortritt verwehrt haben, wird Ihre Haftpflichtversicherung den Schaden übernehmen. Und nun ein Beispiel ohne Verschulden: Ihr Boot wurde durch das Boot Ihres Nachbarn infolge Sturm beschädigt. Sie machen Ihren Schaden beim Haftpflicht-Versicherer Ihres Nachbarn geltend. Dieser wird Ihre Forderungen ablehnen, da kein Verschulden des Nachbarn vorliegt, denn Sturm wird hier als höhere Gewalt angesehen werden. Sie haben also die Beweispflicht, dass Ihr Nachbar sein Boot nicht fachmännisch vertäut hat, damit ein Verschulden entsteht. Ihr Schaden ist aber über die Kasko-Versicherung gedeckt. Und hier kommt wieder die Prävention wie vorher erwähnt zum Zuge - um solche Schäden und Diskussionen vor Eintritt des Schadens zu vermeiden.

YSB: Auch auf unseren Seen haben wir immer mehr starke Stürme und Regenfälle. Die Liste der Schäden weist leider darauf hin. Was kann man als verantwortungsbewusster Wassersportler tun, um solche Schäden von vornherein zu vermeiden?

FL: Der Vermeidung von Unfällen kommt oberste Priorität zu. Vor dem Auslaufen sollte darum die Wetterlage studiert und kontrolliert werden. Unsere Stürme kommen immer schneller. Also lieber zu früh als zu spät einen Hafen anlaufen. Bei drohen dem Sturm sind Schwimmwesten zu tragen. Leider werden die Schwimmwesten viel zu spät oder gar nicht angezogen. Segel wie Gennaker, Spinnaker und Code Zero sind nur bei der Windstärke angepasstem Wind zu setzen. Nach Stürmen oder starken Regenfällen sollten Sie den Zustand Ihres Bootes kontrollieren (Wassereintritt, defekte Planen usw.). Viele Schäden können schon allein durch rasches Erkennen – und darauffolgendem Handeln – vermieden werden. Aufgrund der Allgemeinen Versicherungs-Bedingungen sind Sie von den Versicherungen sogar dazu verpflichtet, Schadenverhütung zu betreiben und zu veranlassen. Tipp: der Versicherer ersetzt Aufwendungen, auch erfolglose, die der Versicherungsnehmer zur Abwendung oder Minderung des Schadens für geboten halten durfte (Schadenabwendungs- oder Schadenminderungskosten). Er ersetzt auch Aufwendungen für Leistungen der Feuerwehren oder anderer im öffentlichen Interesse zur Hilfeleistung Verpflichteter.

YSB: Stichpunkt „Vorsorge“ – Durch die Regulierung vieler Schadenfälle haben Sie einen guten Überblick. Können Sie unseren Lesern einige Beispiele für die Vermeidung von Schäden nennen?

FL: Sehr gerne. Ich weise aber darauf hin, dass diese Aufzählung nicht abschliessend und nicht bindend ist. Durch die regelmässige Kontrolle Ihres Bootes (Wartung, Kontrolle Öl usw.) mittels einer Fachperson lassen sich zum Beispiel viele Defekte und Pannen vermeiden. Vor allem die Massnahmen zur Einwinterung (Frostsicherheit des Motors) sollten durch eine Fachperson ausgeführt werden. Diese Fachperson erledigt danach auch die Auswinterung und nötigen Kontrollen für den Sommerbetrieb.

Nachtfahrten sind immer gefährlich. Ohne gute Sicht sollte nur im Schrittempo gefahren werden. Leider haben wir immer wieder Boote, die die gesetzliche Beleuchtung nicht eingeschaltet haben. Diese gefährden sich selbst – und die heranahenden Boote.

Bei Untiefen sollte stets vorher der Z-Antrieb hochgefahren werden, um Schäden zu vermeiden.

Wir empfehlen die regelmässige Kontrolle der Bilge auf Wasser oder Öl. Bei Problemen muss der Grund sofort eruiert werden.

YSB: Was ist hinsichtlich der Vorsorge bei Manövern zu beachten?

FL: Während eines Manövers können jederzeit Unsicherheiten durch starke Winde, enge Stellen oder Nervosität auftreten. Wir empfehlen hierbei, die Ruhe zu bewahren, abzuwarten und die Situation zu analysieren. Sollte es die Situation erlauben, kann Ihr Boot auch ohne Motor in einen Hafenplatz gezogen werden. Dies geschieht dann ohne Hektik und in aller Ruhe. Wenn mit dem Gashebel zu schnell reagiert wird, schnellst das Boot nach vorne, was dazu führt, dass sofort der Rückwärtsgang eingelegt wird, das Boot schiesst nach hinten; der Schaden vorne und hinten ist vorprogrammiert.

YSB: Vor dem Törn sollte man sich über das Fahrtgebiet informieren – eigentlich eine Selbstverständlichkeit – oder?

FL: Eigentlich, ja. Am Bodensee haben wir zum Beispiel das "Leg an"; ein Buch, in welchem alle Häfen beschrieben werden. Diese Literatur ist ein Muss für den Bodenseeskipper. In Ruhe können vor der Einfahrt alle Eigenheiten des Hafens studiert werden. Telefonnummern des Hafenmeisters für eine Voranmeldung sind ebenfalls vorhanden.

YSB: Kommen wir zu einem weiteren aktuellen Thema: Diebstahl. Was kann präventiv unternommen werden, um Langfingern das Leben schwer zu machen?

FL: Es ist ganz klar, dass durch die Vorsorge viele Diebstahlschäden vermieden werden können. Sicherung von Aussenbordmotoren, Sicherung des Trailers, kein Herumliegenlassen von Gegenständen sind nur einige Beispiele. Natürlich gibt es auch Funk-Alarmanlagen zur Selbstmontage, welche zugleich Einbrecher und Vandalismus bekämpfen. Die beste Diebstahlsicherung und Schutz vor Vandalismus ist jedoch ein gesicherter Hafen. Hat der Hafen ein abschliessbares Tor (z. B. mit Zahlenschloss) kann nicht Jedermann den Hafen betreten. Empfehlung: bei Nichtvorhandensein eines solchen Tores können Sie dies mit Ihrer Hafenkommission besprechen und verlangen.

YSB: Herr Lindemann, wir bedanken uns herzlich für dieses Gespräch und wünschen allen Wassersportlern eine schaden- und unfallfreie Saison.

MANNHEIMER VERSICHERUNG AG
Zweigniederlassung Schweiz
NAUTIMA®SWISS
Felix Lindemann
Postfach 18, 9423 Altenrhein
Büro: Hauptstrasse 71, 9422 Staad
Tel.: 0041 (0)71 850 03 03, Fax: 0041 (0)71 855 28 85
E-Mail: info@nautima.ch, www.nautima.ch

CHECKLISTE SCHADENFALL –



 Ausschneiden und an Bord mitführen!

Versicherer raten, sich immer so zu verhalten, als wäre man selbst nicht versichert und auf jeden Fall für Schadenminderung zu sorgen. Melden Sie Ihrem Versicherer den Schaden so schnell wie möglich per E-Mail, Fax oder Telefon, um das weitere Vorgehen abstimmen zu können.

KOLLISION

Im Falle einer Kollision erstellen Sie bitte ein Protokoll über Hergang und Umfang des Schadens und lassen Sie es vom Kollisionsgegner mitunterzeichnen. Fotos helfen, den Umfang des Schadens zu erfassen. Wenn möglich sind Zeugen zu benennen.

DIEBSTAHL

Bei Diebstahlschäden erstatten Sie bitte sofort Anzeige bei der Polizei oder anderen geeigneten Stellen. Ihrem Versicherer sind die Kopie des Polizeirapportes und Belege über die gestohlenen Gegenstände einzureichen.

FEUER

Bei Feuerschäden informieren Sie bitte sofort die Feuerwehr, die Polizei und Ihren Versicherer.

BERGUNG/SCHLEPPHILFE

Versuchen Sie, wenn immer möglich eine Entschädigung zu vereinbaren (das kann auch durch Zurufen geschehen) und vermerken Sie dies im Logbuch (mit Zeugen). Kommt keine Einigung zustande, verlangen Sie mindestens die Lloyd's Open Form (no Cure - no Pay).

DRITTSCHÄDEN

Wird Ihr Schiff durch einen Dritten schuldhaft beschädigt, halten Sie diesen schriftlich haftbar (im Übrigen siehe Kollision).

TRANSPORT

Bei Transportschäden halten Sie den Transporteur bitte schriftlich haftbar und kontaktieren Sie umgehend Ihren Versicherer.



OVATION 6.8 / 2014

Neu in zwei perfektionierten Ausstattungsvarianten erhältlich.

Als kultivierte Classic-Line oder agile Sport-Line. Beide einzigartig in **Ergonomie, Dynamik, Effizienz** und **Emotion**. Entscheiden Sie selbst.

Classic-Line
Für massgeschneiderten
Luxus und Komfort.

SPORT-Line
Für kompromisslose
Dynamik und Leistung.


GANZ BOATS



Ganz Boats GmbH
 Bellerivestrasse 264
 CH-8008 Zürich
 +41 (0)44 422 77 77
 info@ganzboats.ch
 www.ganzboats.ch

Die Ovation 6.8 / 2014: Motorisierung bis 380 PS, 6,8 bis 7,4 Meter Länge und 2,35 Meter Breite. Bis 8 Personen.

BALKAN BEAT

TEXT _ Matt Müncheberg

FOTOS _ Porto Montenegro, Matt Müncheberg

Montenegro schickt sich an, die politischen Folgen und wirtschaftlichen Fehler seiner jüngsten Vergangenheit zu überwinden: In Tivat entsteht zurzeit ein hipper Hafen, der bald schon zu einem der ganz grossen an der Adria zählen wird - mit den meisten Liegeplätzen für Superyachten. Auch der Schweizer Christian Scherrer ist mit seinen sportlichen BluBoats bereits vor Ort präsent. Den neuen, schicken „Porto“ von Montenegro schmückt in Kürze sogar ein Hotel der Regent-Gruppe, Eröffnung noch in diesem Jahr. Nur eine Bucht weiter, in der Altstadt von Kotor, trifft man hingegen noch auf in Stein gemeisselte Geschichte zum Anfassen. Wenige Kilometer sind es von hier noch bis zur offenen See der Adria... YSB war vor Ort in einem Revier der Gegensätze.

Mit einer Lido stilvoll - und gut geschützt zwischen kleinen Inseln dahincruisen: möglich ist das in der Bucht von Kotor vor der Küstenlinie von Perast in Montenegro. Im Hintergrund erkennt man gut das kleine Eiland „Our Lady of The Rock“, auf montenegrinisch Gospa od Škrpjela, rechts daneben liegt das Inselchen Sveti Dorde. Bei der „Steinernen Frau“ handelt es sich um eine künstlich erschaffene Insel, die unter anderem durch mit Steinen beladene Boote, die an dieser Stelle versenkt worden sein sollen, entstanden ist. 1452 wurde mit Gospa Od Škrpjela eine erste Kirche auf der Insel errichtet; das heutige Gotteshaus stammt von 1632 und wurde 1722 erneuert und erweitert. Von der Insel sind es nur ein paar Boots-Minuten bis zum neuen Porto Montenegro in Tivat.



Der kleine, unmittelbar ans neue Regent und das Marina Office angrenzende Hafen beherbergt kleinere Yachten sowie Miet- und Charterboote. An der Rückseite des Beckens haben verschiedene Broker und Yacht-Dienstleister ihren Sitz.

Es tut sich etwas in Montenegro. Montenegro? Richtig, die kleine Republik an der südöstlichen Adriaküste, die im Nordwesten an Kroatien grenzt und an Bosnien und die Herzegowina, im Nordosten an Serbien und im Südosten an Albanien. Der ehemals zu Jugoslawien, dann zu Serbien gehörende Staat, der seit 2006 unabhängig ist – und in den letzten Jahren in erster Linie Geld mit dem Tourismus an der nur 200 Kilometer langen, aber reizvollen, abwechslungs- und buchtenreichen montenegrinischen Küste verdient. Geld russischer Investoren vor allem, die hier eine Zeitlang alles aufkauften, was nicht niet- und nagelfest war. Hin und wieder nahm man es dabei wohl auch nicht so ernst mit den Baugenehmigungen – so scheint es jedenfalls, wenn man sich manche neuere Objekte entlang der Küstenstrasse so anschaut. Fast hätte der teils unkontrollierte Bauboom sogar zu einer Streichung von der Welterbe-Liste der UNESCO geführt, heisst es. Geschadet hat es der Küstenregion bislang glücklicherweise noch vergleichsweise wenig: Jedenfalls was die wunderschöne Bucht von Kotor mit den beiden Insel-Juwelen Our Lady of the Rock und St. George betrifft – zu nah scheinen hier die steilen Karstberge, um einfach Kulturerbe-Altstädte oder alte, knorrige Bäume wegzusprenken und unkontrolliert weitere Beton-Bettenburgen erstehen zu lassen. Die Halbinsel Sveti Stefan ist so ein

heute schon gut funktionierendes Vorzeige-Tourismusprojekt auf hohem Niveau im positiven Sinne, das – zumindest äusserlich – Altes alt, damit authentisch – und für viele Touristen im Hochpreis-Segment attraktiv erscheinen lässt. Weitere für Wassersportler und Bootsbesitzer interessante Projekte sollen nun folgen, wie etwa das kürzlich für 2016 avisierte One & Only-Resort Portonovi in der Nähe von Herceg Novi – mit Spa, 250 Yacht-Liegeplätzen und einem Kur- und Wellnesszentrum, finanziert vor allem von dem aserbaidzschischen Ölmulti SOCAR. Doch auch kanadisches Geld ist es, welches schon seit ein paar Jahren in die Region – und in eines der grossen fast fertiggestellten Vorzeigeprojekte am südlichen Ende der dalmatinischen Küste fliesst, dorthin, wo nach Betreiber-Angaben sehr bald schon der tiefste natürliche Hafen Südeuropas fertiggestellt sein soll, in Tivat, in der gut geschützten Bucht von Kotor. Porto Montenegro ist der Name des von der Adriatic Marinas-Gruppe entwickelten Projektes. Und Peter Munk der des kanadischen Haupt-Financiers. Weitere Investoren-Namen kursieren: Jacob und Nathaniel Rothschild seien darunter, heisst es, Bernard Arnault, Oleg Deripaska, Sandor Demjan und Anthony Munk werden genannt. Im Laufe des nächsten Jahres soll die sogenannte "Phase II" abgeschlossen sein: die Hälfte an Liegeplätzen soll dann für Yachten bis zu 20 Metern

INFO

Auf dem heutigen Marina-Gelände hatte für viele Jahre die Marine-Werft Arsenal ihren Stammsitz. Von dieser Zeit zeugt auch die Ausstellung der Naval Heritage Collection am nördlichen Rand des Marinageländes mit etwa 300 Exponaten – gleich gegenüber von zwei restaurierten U-Booten aus der Tito-Zeit. Nach dem Zerfall Jugoslawiens und dem Niedergang der jugoslawischen Marine wurde das günstig gelegene Gelände 2006 an die Börse gebracht und schliesslich vom kanadischen Geschäftsmann

Peter Munk und weiteren Investoren erworben. Munks Ziel war es, einen Luxus-Yachthafen zu errichten, der sich – vor allem auch – an den Bedürfnissen der Superyacht-Besitzer orientiert. Die vorteilhafte Lage von Tivat im abgeschiedenen Teil der Bucht von Kotor schien ihm dafür ideal. Porto Montenegro soll nach Fertigstellung in diesem Jahr der erste Full-Service-State-of-the-Art-Tiefwasserhafen in der Adria mit 650 Liegeplätzen in allen Grössen – davon mindestens 150 für Yachten über 30 Meter – sein (die längsten Yachtstege werden 150 Meter messen), in Verbindung mit dem Angebot an Luxus-Appartements, Geschäften, Restaurants sowie Sport- und Unterhaltungsangeboten. Zurzeit wird ein 18-Loch-Golfplatz in der Nähe des Flughafen Tivat entwickelt; eine Übernahme der Bijela-Werft ist angedacht; sie soll zur Yachtwartung und -reparatur dienen. Neben einem vollumfänglichen Service soll Porto Montenegro auch als Einklarierungshafen dienen;

zudem wird damit geworben, den Hafen wegen des niedrigen Steuersatzes, reduzierter Mehrwertsteuer auf Waren und möglichen Duty Free-Einkäufen zum Heimathafen oder zur bevorzugten Charterbasis zu machen. Um die Kinder der im Ausland lebenden Bewohner von Porto Montenegro zur Schule schicken zu können, wurde auf dem Marinagelände extra die Knightsbridge International School mit Internats-Charakter gegründet. Hinkommen: Mit dem Flugzeug etwa über Wien zum Hauptstadt-Flughafen nach Podgorica, von dort sind es knapp 100 Auto-Kilometer. Oder über Dubrovnik, von dort sind es knapp 50 Kilometer mit dem Pkw. In der Saison fliegen verschiedene Linien den von der Marina nur drei Kilometer entfernten Mini-Airport von Tivat an. Porto Montenegro unterhält einen Limousinen-Shuttleservice. Geplant ist zudem aktuell die Anschaffung von mehreren Helicoptern für den Gästetransport.

portomontenegro.com



Der scheinbar über dem Meer schwebende Infinity-Pool beinhaltet eine Indoor-Loungebar, eine Boutique, ein Lokal für private Veranstaltungen, Ruhebetten und Liegen, weisse Umkleidekabinen, eine Cocktailbar und – natürlich – einen eigenen VIP-Bereich. Teil des von Richard Hywel Evans designten „Lido Mar“ ist eine drei Meter hohe Skulptur von Jaume Plensa.

bereitstehen; 145 Liegeplätze sollen 2015 für Yachten über 25 Meter verfügbar sein. Nach Abschluss aller Arbeiten soll Porto Montenegro nicht nur einer der grössten Yachthäfen im mediterranen Raum überhaupt sein, stolz ist man vor allem darauf, dass mehr als 50 der neuen Liegeplätze über 45 Meter lang sein werden – denn dann soll der Hafen nach Betreiber-Angaben zu einer der grössten Superyacht-Häfen überhaupt zählen. „Die zweite Phase umfasst insbesondere die Erweiterung der Landungsbrücken 1, 2 und 3, den Bau einer Mole parallel zum Steg 4, und einen neuen Bunkersteg“, sagt Billy Canellas, zu dessen Aufgaben die Entwicklung der Marina gehört. Doch der ehemalige spanische Olympiasieger hat noch ein weiteres Ziel im Fokus: mit der Kooperationsvereinbarung mit dem Schweizer Christian Scherrer und der Anschaffung einer Flotte von BluBoats 26' sowie einigen Tofinous begründete er die Möglichkeit von Clubregatten, Teambuilding auf dem Wasser und Tagescharter – und half damit bei der Gründung des Marina-eigenen Yachtclubs. Der wächst und gedeiht unter der Leitung der Engländerin Jenny Puttock. Sogar eine eigene Etage hat der Club sich schon in einem Mehrzweckgebäude gleich rechtsseitig des Marina-Ufers eingerichtet, mit gutem Blick aufs Wasser, versteht sich – und mit grossformatigen Becken-Segelfotos an den Wänden. Höhepunkte der Regattasaison des Clubs seien etwa die PMYC Arsenal-Cup & Tofinou Regatta am 12. und 13. Juli in der nahen Boka Bay oder das Thousand Islands-Race, das von Rijeka über Tivat wieder nach Rijeka führt – über zehn Tage vom 18. bis zum 28. September. So soll zu einer organischen Einheit wachsen, was derzeit – in der Nebensaison – noch etwas nüchtern daherkommt, obwohl – für schweizerische Verhältnisse – eigentlich das ganze Jahr über Segel- und Motoryachtsaison sein könnte. „Man sei für viele Ideen offen“, sagt Billy Canellas, und Jenny Puttock ergänzt, dass man erst am Anfang stehe. Beiden gemein ist, dass sie sympathisch und offen daherkommen – und nicht wie klinikenputzende Verkäufer, welche die Marina-Boxen an den

Mann oder die Frau bringen müssen. Nur so kann es auch glaubhaft klingen, wenn Porto Montenegro -Geschäftsführer Oliver Corlette die Zukunft der Marina im „Weltklasse“-Bereich und im Segment der „führenden Yachthäfen am Mittelmeer“ sieht. Natürlich braucht ein Projekt, welches mit dreistelligen Millionensummen jongliert, auch gute Verkäufer. Der aus Österreich stammende Michael Posch ist einer davon. Seine Aufgabe ist es, die Residenzen des neuen Regent-Hotels zu verkaufen. Das laufe schon ganz gut, sagt Posch, der einige Jahre in Deutschland gelebt hatte und nun in Montenegro gelandet ist – und derzeit montenegrinisch lernt. Kein Wunder, könnte man meinen, wurde – und wird das Gebiet doch nach wie vor als „Monaco des Balkans“ beworben. Böse Zungen sprechen allerdings auch schon mal etwas despektierlich von der montenegrinischen Küste als der „russischen Riviera“. Dem will Posch einen Riegel vorschieben. Es werde darüber nachgedacht, eine Begrenzung russischer Interessenten einzuführen. Worüber er nicht spricht, sind Steuersparmodelle vor Allem für reiche Schweizer und Europäer in Bezug auf die Appartements, die hier klangvoll Residenzen heissen. Ein Schelm, wer in diesem Zusammenhang an die „Propellerinsel“ von 1895 des französischen Schriftstellers Jules Verne denkt – geht es doch in diesem Stück um eine Insel der Glückseligkeit für Reiche – inmitten eines Gebietes, das in weiten Teilen noch von Armut – manche behaupten gar: von Korruption – geprägt ist und den Eintritt in eine ganz andere, luxuriöse und sehr exquisite Sphäre ermöglicht. Doch von dem Stararchitekten Tino Zervudachi in einem maritim-venezianischen Stil gestaltete Residenzen des fast fertigen Luxus-Hotels sowie Studios und Wohnungen in den benachbarten, zur Marina gehörenden Häusern zu verkaufen, ist legitim, schliesslich muss das Projekt irgendwie auch Geld verdienen, nichts läuft hier wie dort aus reinem Samaritertum – auch wenn der schnöde Kapitalismus im Porto Montenegro mit einem sehr sympathischen Gesicht daherkommt: Wer will, schlendert über das Gelände, und spürt den

stampfenden Rhythmus des modernen Balkan-Beats, der, jetzt, in der Vorsaison, noch stundenweise in Form von Dampf-hämmern daherkommt, die das südliche Marinagelände für weitere Residenzen erschliessen. Als wir in der wärmenden März-Vormittagssonne in einem der hübschen Restaurants mit Blick auf die Hafenkante sitzen, rollern Jugendliche auf ihren Inlinern an uns vorbei, Familien machen einen Ausflug, Jogger ziehen ihre Runden. „Wir haben uns bewusst geöffnet für alle Besucher“, sagt Adriatic-Marinas-Mitarbeiter Matt Morley, das sei für ihn und die Investoren selbstverständlich und darauf sei man stolz. Erst wenn der Superyachten-Steg fertig erweitert worden sei, denke man darüber nach, die „Privatsphäre“ der Superreichen vielleicht doch etwas besser zu schützen – und dann den südlich im Hafenbecken gelegenen Steg für die Öffentlichkeit zu sperren. So wie früher: Zwischen 1420 und 1797 gehörte der Porto-Ort Tivat zu Venedig, von 1815-1918 zur österreichisch-ungarischen Monarchie. 1919 fiel das Gebiet der Bucht von Kotor – und damit auch Tivat – dann an das neugebildete Jugoslawien. Sie alle schätzten die strategisch wichtige Lage an der Einfahrt zur Bucht von Kotor – zivile Besucher waren zu allen Zeiten unerwünscht. Das ist heute anders. Wer will, besucht eines der hippen Restaurants oder Cafés und bestellt – zu zivilen Preisen – einen leichten kroatischen Malvazisa Benvenuti oder einen Espresso. Und träumt vielleicht davon, sich eines Tages einmal eines der schicken Appartements auf dem Gelände leisten zu können – zumindest für ein paar Tage, mietweise, im Urlaub. Von denen, die nicht nur aufs Träumen angewiesen sind, sind einige schon vor Ort präsent – mit eigener Yacht, der Firma oder für einen gehobenen Chartertörn (siehe dazu auch INFATUATION – Charters ab Porto Montenegro auf den folgenden Seiten).

Unten: Von Porto Montenegro aus ist es nur ein kurzer Törn bis zu dem kleinen Küstenort Perast. Hier gab es einst vier Reedereien, die zusammen eine Flotte von mehr als 100 Handelsschiffen unterhielten. Viele der zu Wohlstand gekommenen Kapitäne wählten Perast zu ihrem Alterssitz und erbauten sich dort Villen, die noch heute das Stadtbild prägen.

PORTO MONTENEGRO

La nouvelle station balnéaire Porto Monténégro est née sur le site où les chantiers navals de l'Arsenal ont été implantés pendant plus d'un siècle. En témoigne la Naval Heritage Collection, comportant 300 pièces d'exposition et située à la limite nord de la marina – juste en face de deux sous-marins restaurés de l'ère Tito. Suite au démantèlement de la Yougoslavie et au déclin de la marine yougoslave, ce site particulièrement avantageux a été introduit en bourse en 2006, puis finalement acheté par l'homme d'affaires canadien Peter Munk et d'autres investisseurs. L'objectif de Munk était de créer un port de plaisance qui satisferait – avant tout – la demande des propriétaires de yachts de luxe. La situation privilégiée de la ville de Tivat, dans la partie abritée de la baie de Kotor, lui semblait idéale pour réaliser ce projet. A l'issue des travaux, prévue pour cette année, Porto Montenegro sera le premier port en eau profonde de l'Adriatique offrant un « Full Service-State-of-the-Art », 650 postes d'amarrage toutes tailles – dont au moins 150 pour yachts de plus de 30 mètres (les jetées les plus longues feront 150 mètres) et une offre complète en logements de luxe, boutiques, restaurants, sports & loisirs et attractions. À l'heure actuelle, un terrain de golf 18 trous est en voie d'aménagement à proximité de l'aéroport de Tivat ; la reprise du chantier naval de Bijela est prévue à long terme ; il assurera la maintenance et la réparation des yachts. Outre son offre intégrale en prestations de services, Porto Montenegro sera également un port dédouané ; un taux d'imposition très bas, une plus-value réduite sur les marchandises et la possibilité d'achats hors taxe, incitent de surcroît à en faire un port d'attache ou une base avantageuse pour charters. Accès : par avion via Vienne et la capitale Podgorica, environ 100 kilomètres en voiture à partir de Podgorica. Ou environ 50 kilomètres en voiture à partir de Dubrovnik. Porto Montenegro offre un service de navette en limousine. L'acquisition de plusieurs hélicoptères destinés au transport des visiteurs est actuellement en voie de planification.





EXKLUSIV-CHARTER:

JONGERT INFATUATION AB PORTO MONTENEGRO



Die Jongert INFATUATION besitzt ein überdurchschnittliches Platzangebot unter Deck - oberhalb bietet sie ohnehin durch das "cleane" Deck viel Raum zum Verweilen. Grosse Oberlichter im Salon verstärken den Eindruck von Weite noch. Die Master Suite beherbergt ein King Size-Doppelbett. Fotos_Dahm Int.

Wer will, chartert ab Porto Montenegro eine der längsten Jongert-Yachten. Die 41,55 Meter lange und sehr komfortable, 2004 gebaute Yacht bietet neben dem grossen Platzangebot im Innern viel Ausenfläche zum Verweilen, ob im geräumigen Ausencockpit, in dem bis zu zwölf Personen Platz finden, auf der Badeplattform im Heck oder auf dem grosszügig gestalteten Vordeck. Mit dem Jongert-patentierten Faltkiel kann ihr Tiefgang von 5,10 auf 2,75 Meter verringert werden, einer Tiefe, die einer solch grossen Yacht auch die Möglichkeit bietet, in seichteren Buchten zu ankern oder flachere Häfen der Gegend anzulaufen. Die Yacht erhielt im letzten Jahr ein gründliches Refit. Fahrtgebiet der INFATUATION für die kommende Saison ist das östliche Mittelmeer mit dem aktuellen Liegeplatz in Montenegro als Basis. Wem es nicht ausreichen sollte, die Yacht nur zu chartern, kann sie übrigens auch gleich kaufen: Verhandlungsbasis sind 8,5 Millionen CHF. Charteranfragen: portomontenegro.com. Verkauf: dahm-international.com

INFO

TECHNISCHE DATEN

Länge über alles: 41,55 Meter
Breite: 7,88 Meter
Gewicht (ohne Motor): 1.800 Kilogramm
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 8
Brennstofftank: 300 Liter
Wassertank: 82 Liter
Septiktank (opt.): 32 Liter
Baumaterial: GFK



>> Gegenan

Expedition auf den Spuren des „Wind-Finders“ – ein Happening zur See

Stellen sie sich vor, sie segelten durch die Inselwelt des Pazifischen Ozeans. Plötzlich taucht vor ihnen ein seltsam anmutender Trimaran auf, der in seiner Form an die frühen Ausleger-Kanus der Polynesier erinnert. Neugierig geworden, stellen sie die Windfahnensteuerung ab, ändern den Kurs ein wenig, um in Grussweite zu gelangen zu diesem seltsamen, geheimnisvollen Segelboot... Dann die Überraschung: da ist niemand an Bord, den man in der Weite des Stillen Ozeanes grüssen könnte! Bei genauem Hinschauen fällt auf, dass dieser Fliegende Holländer mit dem filigran nach oben gebogenen Bugsteven überhaupt keine Segel besitzt. Statt dessen treiben Flügel, einer Windmühle ähnlich, den Dreirumpfer wie von Geisterhand an. Dann stellen sie fest, dass sie mit dem Boot, denn um ein solches handelt es sich ganz ohne Zweifel, nicht mithalten können, jedenfalls nicht unter Segeln. So viel Höhe kann doch keine Yacht laufen, werden sie denken, und sich verwundert die Augen reiben...

TEXT _ Matt Müncheberg | BILDER/ZEICHNUNGEN _ Wipke Iwersen

Denn, was normalen Segelyachten durch die Gesetze der Aerodynamik verwehrt ist, ist für das Windmühlenboot kein Problem: ja es kann gar nicht anders, als immer nur direkt gegen den Wind zu fahren. Daher rührt auch der Name des eigenartigen Gefährtes: Wind-Finder. „Das Geheimnis des Antriebs des Wind-Finders ist seine Eins-zu-eins-Übersetzung vom Windmühlenrad an Deck zu einem für den Betrachter unsichtbaren Propeller unter Wasser, die dem Boot den entsprechenden Vortrieb liefert“, sagt Wipke Iwersen. Dadurch, dass Wasser eine höhere Dichte als die Luft aufweise, schwimme das Schiff immerfort genau dorthin, wo der Wind herkomme – eigentlich ganz einfach; es habe so nur noch niemand richtig ausprobiert. Die 1971 geborene Iwersen, die einen Grossteil ihrer Kindheit und Jugend auf der Nordsee auf dem Segelschiff ihres Grossvaters und ihrer Eltern verbrachte, baute ihren Wind-Finder nach französischen und deutschen Überlieferungen über ähnliche Modelle aus den Jahren 1870 und 1910 in jahrelanger Handarbeit selbst. In einer kleinen holländischen Werft fertigte sie tagaus, tagein Zeichnungen, die entfernt an die berühmten, zuletzt in Göteborg ausgestellten Konstruktionsskizzen von Leonardo da Vinci erinnern, stellte die Einzelteile selbst aus Holz, Stoff und Metall her, fügte sie zusammen, verwarf, begann neu. So entstand 2004 ein erstes, mit dem Shell Young Art Award prämiertes Leichtwindmodell, und drei Jahre später stellte die Tüftlerin schliesslich eine grössere, sturmsichere Variante ihrer Windturbine fertig. Die verpackte sie 2008 in einen Übersee-Container und transportierte das Material dorthin, wo der – zusammengebaute und auf den Weg gebrachte – Windfinder seither seinen Kurs eigenständig absteckt: nach Ozeanien. „Mit dem Boot meiner Eltern konnten wir praktisch überall hinsegeln – nur nicht zu diesem einen letzten Drittel des Horizonts in Luv, das alle Geheimnisse dieser Welt in sich zu tragen schien. Schon als ich zehn Jahre alt war, wusste ich, dass ich eines Tages genau dorthin segeln würde, und zwar direkt, ohne zu kreuzen oder auf günstige Winde zu warten“, sagt die 43jährige Wilhelmshavenerin, die seit 1990 in der Welt umhergereist war, sich in Berlin mit Architektur beschäftigte, in Hamburg als Tischlerin arbeitete und nach weiteren Reisen schliesslich fünf Jahre lang an Kunstakademien in Amsterdam und Barcelona studierte. Dann baute sie ihren Windfinder, der zu einem seetauglichen Schiff – und ganz nebenbei auch zu einem anthroposophisch inspirierten Kunstprojekt – geriet, zu einem Happening zur See, an dem Jeder teilhaben kann, so er das Glück hat,

dem weissen Trimaran mit den ausladenden Windmühlenflügeln zu begegnen. „Ich bin bei meinem Projekt auf die Mithilfe der Menschen angewiesen, die dem Boot begegnen. Wenn es, etwa nach einem Sturm, beschädigt worden ist, oder an einem fernen Ufer strandet, muss es repariert und wieder auf Kurs gebracht werden“, wünscht sich die unangepasste junge Frau mit den strahlend blauen Augen und den Dreadlocks. Zu diesem Zweck hat sie alle Einzelteile dieses unbemannten, mit Tuch bespannten Holzskelettes mit Instruktionen versehen für die Menschen, die es finden werden und wieder auf die unendliche Reise schicken sollen. „Man kann für die Reparatur Bambus oder Treibholz benutzen. Tuch und Garn für Instandsetzungsarbeiten der Bespannung sind an Bord. Flicken sollten mit Lack oder Fett wasserdicht gemacht werden“, rät Iwersen. Wenn einer der Entdecker des etwa 300 Kilogramm schwe-



Gute handwerkliche Arbeit, gepaart mit viel Phantasie und Tatendrang - das ist der mittlerweile mehrfach ausgezeichnete "Wind-Vinder" von Wipke Iwersen.

Iwersen plant eine „Expedition zum Ursprung des Windes“: „dann starten wir von der Nordsee aus in die Gewässer Ozeaniens, in denen der **Wind-Finder** zuletzt gesehen wurde“.

ren Trimarans Ideen habe, wie das Schiff besser und stärker gemacht werden könne, solle er das ruhig realisieren, wünscht sich die junge Frau, die das Wind-Finder-Projekt als ständigen, im Wandel begriffenen Prozess ansieht. Doch, egal, was die Entdecker der Yacht ändern oder optimieren wollen, sie sollten immer dafür sorgen, dass der Wind-Finder weiterreisen kann. Die Gefahr eines Diebstahls des „nur scheinbar herrenlos“ übers Meer schwimmenden Schiffes ficht Iwersen nicht an: „wer sich das Boot nimmt, um es zum Angeln zu benutzen, wird wahrscheinlich nicht zurückkehren können“, warnt sie, denn: „der Wind-Finder kann nur gegen den Wind fahren – und er kann nicht durch Menschenhand gesteuert werden“. Iwersen plant eine „Expedition zum Ursprung des Windes“: „dann starten wir von der Nordsee aus in die Gewässer Ozeaniens, in denen der Wind-Finder

zuletzt gesehen wurde“. Als Anhaltspunkte für den Törnverlauf sollen Positionsmeldungen per Mail und SMS, die bei Iwersen eingegangen sind und weiterhin ständig eingehen, dienen. Zu diesem Zweck hat sie auf den Rumpf in grossen Lettern ihre Kontaktdaten gemalt. „Wir wollen mit meinem Traditionsegler THOR der Spur von Geschichten, Gerüchten und Legenden folgen, die das unbemannte Geisterschiff auf den Inseln hinterlassen hat, und wir wollen die Personen treffen, die Kontakt mit dem Wind-Finder hatten“, sagt Iwersen. Die so gesammelten Geschichten rund um das aussergewöhnliche Schiff, deren Abmessungen ihre Erbauerin lediglich „auf ein paar Meter in der Länge, der Breite und in der Höhe“ beschreiben will, sollen am Ende des Törns Inhalt eines Buches werden, „mit Berichten von Inselbewohnern und Fischern, Skizzen auf Zetteln, Modellen aus Treibgut, Zeichnungen, die in den Sand geritzt wurden und Interviews, die Sprachbarrieren überwinden“. Mitsegler seien herzlich eingeladen, mitzufahren, wochen-, monate- oder sogar jahrelang. Nur so viel stehe jetzt bereits fest: „wir werden mehrere Jahre unterwegs sein, segelnd von einer Insel zur anderen, ohne festes Ziel“, sagt Iwersen über ihre erste bevorstehende Pazifik-Überquerung und den Törn, dessen Kurs sich ausschliesslich danach richtet, wo der Wind-Finder zuletzt gesichtet worden ist. Zu diesem Zweck unterzieht die junge Frau das Schiff, auf dem sie bei ihrem Grossvater – und dann beim Vater an Bord segeln lernte, und das nun ihr allein gehört, einer kompletten Überholung. Die Seglerin wünscht sich als Mitsegler „kreative, begeisterungsfähige, und vor Allem seefeste Menschen mit handwerklichen Fähigkeiten und Improvisationstalent“; willkommen an Bord seien insbesondere Bootsbauer, Aerodynamiker, Navigatoren und Ozeanologen mit dem erforderlichen Respekt vor der See, die das scheinbar Unmögliche dokumentieren sollen: den Törn einer Yacht, die seit 2008 allein ihren Weg findet – mit dem, doch vor Allem: gegen den Wind. **windvinder.com**



Potentielle Diebe, die dieses Gefährt zwischen den polynesischen Inseln "finden", warnt die Erbauerin Wipke Iwersen: das Boot könne nicht von Menschenhand gesteuert werden - es fahre immerzu nur gegen den Wind.

FAURBY 335E

Handbuilt in Denmark

NEUHEIT

Eine Neuerung für 2014 ist die größere Faurby 335E, die unsere Faurby 325E ersetzt hat. Im Salon haben wir jetzt eine Stehhöhe von 185 cm, dadurch ist das Boot sehr geräumig geworden.

Wir laden Sie am 10. und 11. Mai 2014 zur ULTRAMARIN BOATSHOW 2014 nach Kressbronn-Gohren am Bodensee ein. Wir stellen die Faurby 363E und die Faurby 396E aus.



Schöne, schlanke und schnelle Schiffe in einer ungewöhnlich hochwertigen Verarbeitung.



FAURBY
YACHT

WWW.FAURBY.COM

MIAMI BOAT SHOW:

»» Träumen
erlaubt



Zwei Konzepte in puncto Design und Handwerkskunst waren auf der diesjährigen Miami International Boat Show im Februar zu sehen: der Mercedes-Benz AMG Vision Gran Turismo und das Cigarette Racing 50' Vision GT-Concept.

TEXT _ Paul Berg | FOTOS _ Cigarette, Mercedes AMG



Für ein neues Konsolen-Rennspiel „Gran Turismo 6“ entwickelten Mercedes-Benz-Designer das visionäre Konzept eines Supersportwagens – eben den AMG. Extreme Proportionen, sinnliche Konturen und präzise Grafiken verschmelzen zu einem Fahrzeug, das die Performance des AMG V8 Frontmittelmotors mit 430 kW (585 PS) und 800 Newtonmetern Drehmoment optisch erlebbar machen soll. Kazunori Yamauchi, Produzent der Gran Turismo-Reihe und Präsident von Polyphony Digital Inc. hatte weltweit führende Automobilhersteller und Designhäuser zu einem Blick in die Zukunft aufgerufen. Unter dem Leitgedanken „Vision Gran Turismo“ sollten die Kreativen wegweisende Konzeptmodelle entwerfen, die einen Einblick in die Weiterentwicklung des Automobils gewähren können sollen. Auch wenn das so entstandene AMG-Konzeptfahrzeug nur eine Vision ist, die nicht in Serie produziert werden wird, so zeigt es doch Design-Inspirationen für die Zukunft. Nahezu gleichzeitig erfolgte die Entwicklung des Cigarette Racing 50' Vision GT-Concepts, einem einzigartigen Rennboot mit dem stärksten Serien-Twin-Motor, der jemals von Cigarette Ra-

cing entwickelt und gebaut wurde. Das Cigarette Racing 50' Vision GT Concept mit Alubeam-Lackierung und mattschwarzem Rumpf verfügt über zwei 1.650 PS Mercury-Rennmotoren, die je 300 PS mehr leisten als die Standardmotoren im 50' Cigarette Marauder. Ob die Yacht auch mit umweltschonenderen E-Antrieben ausgerüstet werden kann, blieb offen (siehe dazu unser Beitrag im YACHTING 6-2013 „Electric Drive“). Immerhin konnten durch Leichtbauweise etwa 450 kg Gewicht gegenüber der Standardversion eingespart werden. Das 50' (ca. 15 m) lange und 8' (ca. 2,40 m) breite Powerboat soll so eine geschätzte Spitzengeschwindigkeit von über 225 km/h erreichen können. Der handgearbeitete Innenraum des Cigarette-Concepts ist schwarz mit schwarzen Alcantara-Akzenten gehalten, dazu gibt es ein Kohlefaser-Armaturenbrett mit silberfarbigen Instrumenten. Die Benutzerschnittstelle bietet unter anderem Bluetooth, Computerunterstützung, vier hoch auflösende Displays, Garmin- und Cigarette-Navigation sowie Audio der neuesten Generation. Der Preis dieser „fliegenden Zigarette“ liegt bei 1,5 Millionen US-Dollar – Träumen erlaubt. cigaretteracing.com

Beim Interieur des Cigarette Racing 50' Vision GT Concept wurde jedes kleinste Detail berücksichtigt. Der handgearbeitete Innenraum ist schwarz mit schwarzen Alcantara-Akzenten ausgeführt, dazu gibt es ein Kohlefaser-Armaturenbrett mit silberfarbigen Instrumenten. Die Benutzerschnittstelle bietet Bluetooth, Computerunterstützung, vier hoch auflösende Displays, Garmin und Cigarette Navigation sowie Audio der neuesten Generation.

3

REVIER _ San Francisco

„IF YOU ARE PERFECT IN SAILING ON THE OCEAN, YOU ARE READY FOR THE BAY“
- DIESER AUSSPRUCH EINES ERFAHRE-
NEN SEGLERS IM SAN FRANCISCO YACHT
CLUB, DEM ÄLTESTEN AMERIKANISCHEN
YACHT CLUB WESTLICH VON MISSISSIPPI,
MACHT DEUTLICH, DASS HIER GANZ
BESONDERE GESETZE GELTEN.

SEGELN IN DER ...

CITY OF FOG



TEXT / FOTOS *_Bernd Oelsner*

Die Skyline von San Francisco ist weltberühmt: Die Fähre in die Künstlerstadt Sausalito legt am Ferry Building ab und bringt die Passagiere innerhalb von 30 Minuten ans andere Ende der Bay. Gemütlicher und vor allem viel ruhiger bewältigt man die Überfahrt mit dem eigenen Segelboot: Ein echter Genuss mit traumhaften Ausblicken.

SITTIN' HERE RESTING
MY BONES / AND THIS
LONELY MESS WON'T
LEAVE ME ALONE, LISTEN
/ TWO THOUSAND
MILES I ROAM / JUST
TO MAKE THIS
DOCK MY HOME, NOW...



*The city of fog: Binnen weniger Sekunden kann sich die Sicht vor der Golden Gate ändern:
Von traumhaft auf absoluter Blindflug.*



... diese Zeilen aus Otis Reddings Welthit „The Dock of the Bay“ spiegeln das Gefühl wider, welches noch heute über der Bucht von San Francisco liegt. Diese einmalige Szenerie mit der Golden Gate Bridge, der ehemaligen Gefängnisinsel Alcatraz, mit Treasure Island und Angel Island, der Halbinsel von Tiburon, der Oakland Bridge und natürlich der einmaligen Skyline von „San Francis“, wie die Einheimischen selbst ihre Metropole am Goldenen Tor nennen, gehört wohl zu den schönsten Viewspots auf unserem Globus. Millionen Touristen genießen Jahr für Jahr diese ganz besondere Atmosphäre nur einen Steinwurf vom Silicon Valley entfernt, vergnügen sich abends an Pier 39 und lassen sich die Krabben an der Fishermans Wharf schmecken. Sehr beliebt sind hier auch Ausflugsfahrten mit dem Katamaran oder eine schnelle Runde auf dem Speedboot. Doch wer das Lebensgefühl dieser Weltmetropole richtig in sich aufsaugen möchte, der sollte einen Segeltörn in dieser windreichsten Region Kaliforniens ins Auge fassen...

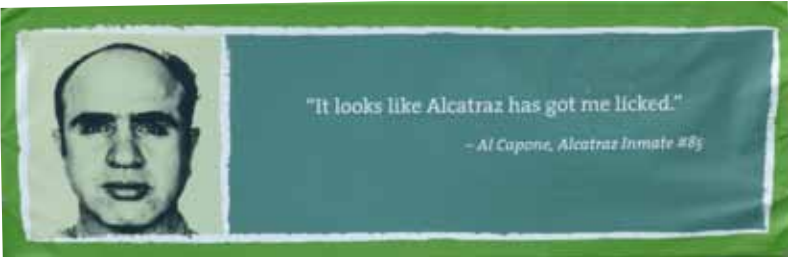
THE COLDEST
WINTER IN MY
LIFE WAS A
SUMMER IN SAN
FRANCISCO.

MARC TWAIN,
SCHRIFTSTELLER

Im vergangenen Jahr blickte die Segelwelt nach San Francisco. Der America's Cup machte hier Station, das finale Duell zwischen Team Neuseeland und Team America hat seinen festen Platz in der Historie dieser traditionsreichsten Regatta als das wohl teuerste, schnellste, spannungsgeladene und mitreissendste Duell aller Zeiten. Im September 2013 holte das ORACLE einen 1:8-Rückstand auf und konnte im finalen Rennen den Kiwis die wohl bitterste Niederlage in der Segelgeschichte zufügen. Die Segelfans sind heute noch begeistert von den TV-Übertragungen, aber auch von dem spektakulären Starkwindrevier. „If you are perfect in sailing on the ocean, you are ready for the bay“ Dieser Ausspruch eines erfahrenen Seglers im San Francisco Yacht Club, dem ältesten amerikanischen Yacht Club westlich von Mississippi, macht deutlich, dass hier ganz besondere Gesetze gelten. Da ist zum einen der Wind, der immer mittags auffrischt und schnell einmal von 15 auf 25 oder auch 30 Knoten hochschnellen kann. Da ist der legendäre Nebel in der „city of fog“, der wie eine Brandungswelle über die Hügel von Sausalito in die Bucht von San Francisco hereinbricht und binnen weniger Sekunden den azurblauen Himmel und die wunderschöne Aussicht auslöscht und das Segeln selbst für geübte Skipper zum Abenteuer macht. Da ist aber auch eine tücki-

sche Ebbe-und-Flut-Strömung, die oftmals Fließgeschwindigkeiten über sechs Knoten erreicht und einem das Gefühl gibt, man segle auf einem reissenden Fluss. Segeln in San Francisco ist sehr speziell. „In other areas they come in at 20 knots. In San Francis, you go out at 25“, erklärt John, ein angesehener Herr in Ölzeug auf der Terrasse des Golden Gate Yacht Clubs. Nur einen kurzen Schlag entfernt in Oakland besuchen wir den Jack London-Square. In Steinwurfweite der Kincard's Marina steht heute ein kleines Holzhüttchen, die Herberge für eine rustikale Bar, in welcher der alte Seefahrergeist und der Goldrausch-Spirit fast greifbar scheinen. Hinter diesen Balken soll Jack London die Idee für seinen Seewolf geboren haben. Ein besonderes Markenzeichen Oaklands ist neben den vielen traditionsreichen Jazzclubs mit allabendlicher Livemusik auch die Bahnlinie, die mitten durch die Stadt verläuft. Im Minutentakt warnt ein Horn die Anwesenden Tag und Nacht vor den bunten Zügen. An einen tiefen Schlaf in der Marina ist unter diesen Umständen nicht zu denken. „That's Oakland“, erklärt der Skipper, zieht die Schultern nach oben und lächelt. Wer Lust auf einen etwas längeren Segeltörn und eine ruhige Nacht hat, der sollte das kleine Städtchen Benicia ansteuern. Gegründet am 19. Mai 1847 von Robert Semple, Thomas O. Larkin und General Guadalupe Vallejo, besitzt das Städtchen am Schnittpunkt der San Pablo- und Suisun-Bucht heute etwa 27.000 Einwohner, eine schmucke First Street mit wunderschönen Fischrestaurants und Frühstücksläden. Doch zurück nach San Francis. Wer in die nach Franz von Assisi benannte mittelgroße Weltstadt mit ihren gut 800.000 Einwohnern zum Segeln kommt, dem geht es weniger um grosse Distanzen und die Erkundung der gesamten Bay. Zu schön und perfekt sind die Bedingungen im so genannten „Slot“ zwischen Golden Gate,

Angel Island und Treasure Island. Hier schlagen die Herzen von erfahrenen Seglern aus aller Welt höher, hier, im Schatten der wohl bekanntesten Brücke, werden Manöver unter Extrembedingungen perfektioniert und Seglerträume erfüllt. Gemütliches Dahinschippeln ist eher die Ausnahme, rund um Alcatraz ist pure Action angesagt. Zur Belohnung gibt es herrlich gelegene Public-Docks, die sich für einen Zwischenstopp mit Stadtbummel anbieten. Und auch etwas abseits gibt es herrliche Plätze, um die Leinen fest zu machen: Insider lieben zum Beispiel das Dock 40 am South Harbor oder das Restaurant „Sam's“ in Tiburon, ein privates Restaurant mit eigenem Guest Dock oder die Ayala Cove Moorings bei Angel Island. Wo sonst in der Welt kann man wie am Pier 1 ½ Downtown und nur wenige Minuten vom weltberühmten Ferrybuilding entfernt kostenlos drei Stunden anlegen? Wo sonst kann man mit dem Segelschiff vor einem Baseball-Stadion ankern und Live-Atmosphäre schnuppern? Wo sonst locken Hausbootsiedlungen wie in Sausalito zum Sightseeing? Übrigens: (Sittin' On) The Dock of the Bay zählt heute zu den Klassikern, in der Liste der „500 besten Songs aller Zeiten“ des Rolling-Stone-Magazines rangiert die Ottis-Redding-Hymne auf Platz 28. An diesem Erfolg konnte sich Redding leider nicht mehr erfreuen. Er starb wenige Tage nach der Veröffentlichung. Doch seine Musik ist unsterblich: I'm just gon' sit at the dock of a bay / Watchin' the tide roll away, ooh / Sittin' on the dock of the bay / Was-tin' time... Tipps für Segelcharter: Der 'Club Nautique' bietet eine Flotte neuer Beneteaus zum Chartern an. 'Modern Sailing' ist etwas kleiner, das Unternehmen vermietet aber neuerdings auch eine Beneteau Sense 43 sowie einen 38 Fuss-Kat. Wer einen Ausflug auf einem traditionellen Schooner bevorzugt, dem sei ein Törn mit „SFBayAdventures“ auf der 'FREDA B' zu empfehlen. 



INFO

DIE ENTDECKUNG
VON SAN FRANCISCO

Einfach daran vorbeigesegelt sind sie, die Spanier. Jahrzehntelang. Was einfach zu erklären ist. Denn durch den Dauernebel und die im Hinterland liegende Gebirgskette von Berkley ist die schmale Lücke, welche heute von der Golden Gate überspannt wird, vom Pacific aus nicht zu erkennen. So musste die Bay von San Francisco von Land aus erobert werden. Bevor sich die ersten Siedler in der Bucht von San Francisco niederliessen, bevölkerten nur Indianer vom Stamm der Muwekma Ohlone diese Region. Die eigentliche „Entdeckung“ der Bucht von San Francisco liess lange auf sich warten. 200 Jahre lang beanspruchten Briten, Spanier und andere Europäer Orte der näheren Umgebung für sich - die Bucht wurde jedoch nicht beachtet. Bis Don Gaspar de Portola, ein spanischer Soldat und der Franziskanermönch Junipero Serra kamen. Sie waren 1769 in Kalifornien unterwegs, um zwei Missionsstationen und Forts zu errichten. Ein Navigationsfehler führte sie jedoch in die Bucht von San Francisco. Der Offizier Juan Bautista de Anza erfuhr von der Entdeckung und zog mit Siedlern, Vieh und Baumaterial von Mexiko auf die Halbinsel. In der Nähe wurde eine Mission errichtet, die Pater Junipero Serra in Gedenken an seinen Schutzheiligen "San Francisco de Asis" nannte.



Eine Fahrt mit den Cable Cars gehört zum touristischen Pflichtprogramm in SF (oberes Bild). Die Marina von Sausalito ist immer einen Besuch wert - mit oder ohne eigenem Boot. Mit Postern wird in SF für einen Besuch auf der ehemaligen Gefängnisinsel Alcatraz geworben (linke Seite).

MEIN BOOT, MEIN TRAUM, MEINE BAY - DREI MÄNNER, DREI GESCHICHTEN.

Die Menschen, die in der Bay-Area wohnen und leben, sind so unterschiedlich wie die teils bunten Boote in den Marinas. YACHTING Swissboat hat drei Männer getroffen, für die dieses Stück Land etwas ganz besonderes darstellt. Wer hier am „Goldenen Tor“ des Pacifics in einer der zahlreichen Bars, Clubs und Restaurants mit Einheimischen ins Gespräch kommt, merkt schnell, dass das Leben in und um San Francisco die Menschen auf eine ganz besondere Art und Weise prägt und fasziniert.



1. Travis Lund: Einfach die Sonnensegel abgebrochen

Da ist zum Beispiel Travis Lund. Travis stammt ursprünglich aus Michigan, dem Land der „great lakes“, der riesigen Seen. Hier hat der sportliche und stets lächelnde Sunnyboy das Segeln von der Pike auf gelernt. Hier verbrachte er seine Jugend, hier sind seine Wurzeln. Doch seine Traumstadt war schon immer San Francisco. Und

so zögerte er nicht lange, als ihm Sunsail anbot, dort als „Base Manager“ zu arbeiten. Ausgerechnet in dem Künstlerörtchen Sausalito, in welchem die Wegbereiter des „Summer of love“ Ende der 60er Jahre ihre Zelte aufschlugen, ihre Kommunen in den Wäldern gründeten und auf provisorisch zusammen gezimmerten Hausbooten ihren Traum von einem freien Leben ohne Zwänge auslebten, sollte Travis nun eine Basis für Sunsail aufbauen. Ein Traumjob, ein Jahr vor dem „Spektakel“ America's Cup. Das sei das beste Segelgebiet der Welt, schwärmt Travis in seinem kleinen Büro. Er hebt den rechten Arm und schwenkt über die Bucht. „Konstante, starke Winde, dazu ein Weltmetropole mit allen Attraktionen, die man sich nur vorstellen kann. That's my paradise!“ Doch Travis sitzt schon wieder auf gepackten Koffern. Denn völlig überraschend hat sein Arbeitgeber den Entschluss gefasst, die Sunsail-Base nur ein halbes Jahr nach ihrer Eröffnung wieder zu schliessen. „Die Entscheidung traf uns alle wie ein Hammer, verstehen kann sie wirklich keiner“, trauert Travis dieser verlorenen Chance hinterher. Noch vor dem America's Cup, dem Super Bowl des Segelns. Und dabei sei alles „langsam ins Laufen“ gekommen, bedauert Travis. Die Buchungen nach dem Winter hätten angezogen, das Konzept, hier Segelregatten auf Sunsail F40-Monohulls zu organisieren, schien aufzugehen. Für Travis Lund wurde von einer Sekunde auf die nächste ein Traum zerstört. „Ich erinnere mich noch, als ich den Brief öffnete. Da gefror mir förmlich das Blut in den Adern“. Travis bleibt dem Segelsport jedoch treu. Er will mit der Familie nach Miami ziehen, um dort eine neu eröffnete Sunsail-Basis mit einem Power-Cat und drei Segelyachten unterschiedlicher Grössen aufzubauen. San Francisco wird er aber nie vergessen. „I'm sure, I'll come back“, ist sich Travis sicher.

Pier 39 in direkter Nachbarschaft der Fisherman Wharf ist vor allem am Abend ein echtes Vergnügen - für alle Altersgruppen.

2. Segeln mit „Mr. Sonnenschein“

Manchmal ist ja schon der eigene Name Programm für das ganze Leben: Stephan Sonnenschein. Skipper, Lebenskünstler, Bootsbesitzer. Stephan lebt und arbeitet auf einer Olson 34 (build by Ericson 1989). Dieser Cruiser/Racer liegt vor Sausalito und ist die neue Heimat, das Zuhause von Herrn Sonnenschein. Wie es den sympathischen Deutschen an die Bay verschlagen hat, ist eine besondere Geschichte. Um das Jahr 2000 herum googelt Stephan Sonnenschein an einem ruhigen Nachmittag ein paar Namen aus seiner Schulzeit. Unter anderem den von einem Mädchen, von dem ihm bekannt ist, dass es in den späten 80er Jahren einen Amerikaner geheiratet hat und nach Kalifornien ausgewandert war. Der Name kommt nicht häufig vor und so ist die ehemalige Schulfreundin schnell ausfindig gemacht. Es wird telefoniert, man ist sich sympathisch, ein gemeinsamer Urlaub wird verabredet. Nach und nach kommt eines zum anderen, die Internetunternehmerin aus dem Silicon Valley und der Freiberufler aus Köln treffen sich häufiger, finden zueinander und gründen eine Familie. Eine Tochter wird geboren, San Francisco ist jetzt der Lebensmittelpunkt der Drei.

„Doch sie entpuppte sich als Workaholic, die eigene Karriere stand immer im Mittelpunkt, für die Familie blieb nur wenig Zeit“, analysiert Stephan heute. Und so kam es, wie es kommen musste – man ging wieder getrennte Wege. „Nachdem ich mir ein paar Appartements angesehen hatte, kam ich zu dem Entschluss, dass ich doch das Beste aus der Situation machen sollte. Ich nutzte die Chance für ein Leben auf einem Boot. Wenn schon Neubeginn, dann doch mit „Adventure factor“. Die Mieten in San Francisco sind exorbitant und viele Leute, die nicht zu den temporären Grossverdienern des Silicon Valleys gehören, müssen die Stadt verlassen. „Ich treffe immer häufiger Leute, die mit der Idee spielen, auf einem Boot zu leben – auch wenn



sie eigentlich keine besondere Liebe zu Booten haben“. Bei Stephan Sonnenschein ist das anders: Er ist „Boatman“ mit Leib und Seele und geniesst jede Stunde auf seiner Olson 34. Seit August 2011 lebt er auf dem Segelboot und hat seither viele offizielle Scheine erworben, unter anderem die US Coast Guard Captains license. Er knüpfte Kontakte zu mehreren Segelschulen und ist auf der Suche nach einer Vollzeitbeschäftigung in der Segelbranche. „Mit der täglichen Arbeit bin ich sehr zufrieden. Ob das finanziell mittel- und langfristig funktioniert, ist eine andere Frage. Wenn ich aber nicht aufs Geld schauen müsste, wäre das mein absoluter Traum vom Leben“, schwärmt Stephan, die San Francisco Bay sei ein anspruchsvolles Segelrevier, weil zu der starken Seebrise von durchschnittlich 20 bis 25 und in Böen sogar bis zu 30 Knoten Wind noch die Aktivität des Wassers hinzukomme. Für die Cruisingplanung oder Segelrennen ergäben sich dadurch ganz neue Herausforderungen. Inzwischen ist Stephan Sonnenschein ein echter Experte in Sachen Bay-Sailing, der gern auch Segelgästen mit Rat und Tat zur Seite steht:

stephan_sonnenschein@me.com

3. Chris, the robot

Christopher Langton ist der personifizierte Seewolf. Dichter, grauer Bart, sonnengegerbte Haut, strahlende, wissbegierige Augen, die er meist hinter einer verspiegelten Brille versteckt. Geboren im Jahr 1949, ist Chris theoretischer Biologe und Mitbegründer der Forschungsdisziplin des „Artificial Life“, einer Disziplin, die er Ende der 80er Jahre selbst gegründet hatte. Langton gehörte zur Arbeitsgruppe für Komplexe Systeme in der Theoretischen Abteilung des Los Alamos National Laboratory und veranstaltete 1987 am Los Alamos Lab die erste internationale Konferenz über Künstliches Leben. Seine bekannteste Erfindung ist die Langton Ant (Langton Ameise), ein einfacher zellulärer Automat, mit welchem sich evolutionäre Systeme simulieren lassen. Seit dem Jahr 2010, nachdem seine Kinder erwachsen waren, entschied sich der einstmalige gefeierte Wissenschaftler für ein Einsiedlerleben. Heute lebt er an einem kleinen Pier in Sausalito auf einer Morgan 38 aus dem Jahre 1979. Diese Yacht ist sein Büro, seine Wohnung, sein Forschungslabor, seine Heimat – und sein Traum. Chris kennt Sausalito noch aus dessen wildester Epoche, als die „Blumenkinder“ aufgrund des Trubels im nahegelegenen San Francisco Richtung Norden flohen. Man lebte damals auf Hausbooten sowie in den umliegenden Wäldern, und an den angesagten Plätzen sei damals das Kokain in Zuckerstreuern verteilt worden, wie Chris freimütig berichtet. Er selbst wohnte 1966 auf der anderen Seite der Bay – direkt in San Francisco, direkt an der Keimzelle des Flower Power Feelings... Heute schreibt Chris Langton täglich vier Stunden an seinem Lebenswerk. An Bord seiner Morgan 38 zeichnet er, verfasst Artikel, skizziert komplizierte Sachverhalte. Nur wenige Kilometer entfernt vom Silicon Valley sinniert er über komplexe Mechanismen des menschlichen Miteinanders und versucht diese „begreifbar“ zu machen – ein schwimmender „Thinktank“. Etwa eineinhalb Jahre möchte Chris noch in Sausalito leben, denken und arbeiten, danach wird er die Leinen lösen und aller Voraussicht nach in Richtung La Paz (Mexiko) segeln. Dort möchte er dann abschalten, schnorcheln und etwas Nettes zu Papier bringen. „Ja, erst die Arbeit, dann das Spiel“, erklärt „Mr. Robot“. Und lacht aus vollem Herzen.

Ja, Chris liebt die Abgeschlossenheit auf seinem Boot, hat sich nach der Trennung von seiner Partnerin bewusst für diese Lebensform entschieden. Er sei hier wirklich glücklich, der Blick auf San Francisco in der



„WENN ICH NICHT IN MEXIKO ALT WERDE, DANN SICHERLICH IN SAUSALITO. I LOVE THIS BAY!“

Sonne sei für ihn immer wieder erhebend. „Doch man muss sich auch immer wieder verändern“, stellt Chris Langton klar und erklärt den erträumten Segeltörn in Richtung Mexiko auf einer Weltkarte. Auf die Frage, ob das dann sein letzter grosser Trip auf hoher See sein werde, entgegnet Chris mit einem strahlenden Lächeln. „Das wird sich zeigen. Aber wenn ich nicht in Mexiko alt werde, dann sicherlich in Sausalito. I love this Bay!“

SAN FRANCISCO

« If you are perfect in sailing on the ocean, you are ready for the bay » – cette sentence d'un navigateur expérimenté du San Francisco Yacht Club, le plus ancien yacht club américain à l'ouest du Mississippi, exprime clairement que des lois bien particulières régissent la baie. Il y a d'abord le vent qui se lève toujours à midi et passe d'un seul coup de 15 à 25 voire à 30 nœuds. Il y a le brouillard légendaire de la « city of fog », qui descend comme une déferlante des collines de Sausalito dans la baie et engloutit en quelques secondes l'azur du ciel et le paysage enchanteur, rendant la navigation hasardeuse même aux skippers les plus chevronnés. Il y a aussi le courant traître des marées montantes et descendantes qui atteint souvent des vitesses de plus de six nœuds et qui donne l'impression de naviguer sur un torrent impétueux – faire de la voile à San Francisco n'est pas une sinécure. « In other areas they come in at 20 knots. In San Francis, you go out at 25 », explique John, un monsieur grisonnant, en ciré de marin, à la terrasse du Golden Gate Yacht Club. Il faut savoir que la célèbre baie a été découverte assez tard : les Espagnols, par exemple, n'ont fait que croiser au large pendant des décennies. L'explication en est très simple, le brouillard persistant et la chaîne de montagnes de Berkley dans l'arrière-pays rendaient le détroit du Golden Gate, aujourd'hui enjambé par le pont du même nom, très difficile à repérer depuis le Pacifique. La baie de San Francisco fut donc conquise d'abord par les terres. Avant l'installation des premiers colons dans la baie de San Francisco, cette région était uniquement peuplée d'Amérindiens Ohlone de la tribu Muwekma. La « découverte » proprement dite de la baie de San Francisco a donc été tardive. Pendant 200 ans, les Anglais, Espagnols et autres Européens se disputèrent les villes de la région environnante – la baie demeura ignorée. Jusqu'à l'arrivée, en 1769, de l'expédition espagnole du militaire Don Gaspar de Portola et du moine franciscain Junipero Serra qui sillonnaient la Californie dans le dessein de fonder deux bases militaires et missions. Une erreur de navigation les conduisit dans la baie de San Francisco. Ayant eut vent de la découverte, l'officier Juan Bautista de Anza migra du Mexique jusqu'à la presqu'île avec des colons, du bétail et des matériaux de construction. Le père Junipero Serra dédia la mission érigée à proximité à son Saint Patron « San Francisco de Asis ».



Kabelloser Windsensor gWind

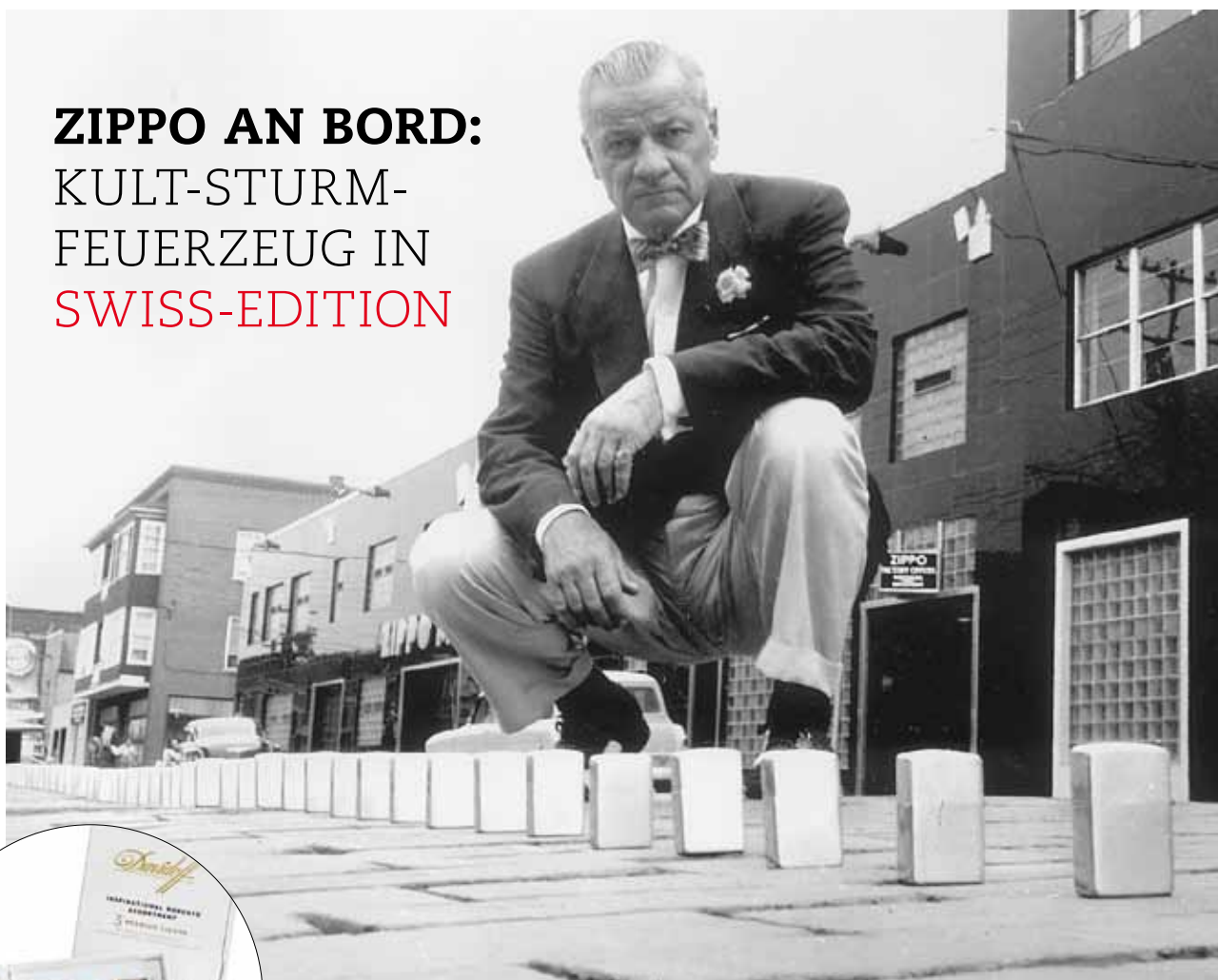


gWind™, der kabellose Windsensor, ist die ideale Lösung für eine unkomplizierte und simple Installation. Die Daten werden per Radiowellen vom Sensor zur Blackbox-Brücke (GND 10) gesendet und benötigen somit keine aufwendige Verkabelung im Mastinnern. Die Blackbox leitet die gemessenen Daten, mit Hilfe des NMEA 2000 Netzwerkes, an die jeweiligen Anzeigegeräte weiter. gWind™ Sensoren sind für die Verwendung mit der Blackbox GND10 und dem Anzeigegerät GMI20, sowie Garmin Kartenplottern und allen NMEA 2000 kompatiblen Geräten konzipiert.

www.garmin.ch

GARMIN

ZIPPO AN BORD: KULT-STURM- FEUERZEUG IN SWISS-EDITION



Jeder kennt die Situation: ein starker Wind weht – das ist meist zu viel für „normale“ Feuerzeuge oder Streichhölzer. Da kommt das Zippo – benzinbetriebenes Sturmfeuerzeug, das in annähernd unveränderter Bauform seit 1933 in Bradford, Pennsylvania hergestellt wird – gerade recht. Erfinder des Zippo ist George Grant Blaisdell. Der Tüftler war von der Zuverlässigkeit derart überzeugt, dass er den Kunden eine lebenslange Garantie auf sein Produkt gewährte. Der Werbe-Slogan „Es funktioniert oder wir reparieren es kostenlos“ wurde zum Synonym für die Zuverlässigkeit des Produktes. Jedes Zippo besteht aus einer Hülle und einem Inlay. Die Hüllen gibt es in Hunderten von Varianten, die Inlays sind immer gleich. Neuerdings ist auch eine eigene Swiss-Edition erhältlich – interessant nicht nur für Sammler. Interessant für Wassersportler ist das Zippo vor allem durch seinen eingebauten „Kamin“: dieser ist nach oben hin offen, die Seiten sind aus mit Löchern versehenem Metall. Damit schützt der „Kamin“ die Flamme: Winde werden durch die gestanzten Löcher des Kamins verwirbelt und verlangsamt, sodass das Feuerzeug auch bei stärkerem Wind funktioniert. Gleichzeitig lassen die gestanzten Löcher auch bei Windstille Luft an die Flamme. Wenn gerade keine Zedernholz-Sticks oder kräftige Streichhölzer zur Hand sind, lässt sich mit einem Zippo auch schon mal eine gute Zigarre anstecken, wie zum Beispiel eine aus dem neu ge-lauchten Davidoff Inspirational Robusto Assortment – mit den drei Zigarren „Millenium Blend“ mit einem kräftigen, gehaltvollen Geschmack und Schokoladennote, der „Davidoff Nicaragua“ für experimentierfreudige Zigarrenliebhaber und der würzig-kraftvollen „Puro d'Oro“ aus der Dominikanischen Republik. zippo.com, davidoff.com



AUFBLASBAR: NEUE SOLAR- LAMPE FÜRS BOOT

Zwei Studentinnen wollten eine Lampe für Katastrophenfälle entwickeln – herausgekommen ist die leichteste Solarlampe der Welt: Die LuminAID Solarlampe ist extrem leicht und klein verpackt. Bläst man die Lampe jedoch auf, wird sie zur hellen Laterne. Die LuminAID Solarlampe funktioniert problemlos: der Nutzer muss sie nur einige Zeit ins Licht legen, aufpumpen, anschalten – fertig. Die Lampe gibt nach Herstellerangaben bis zu 16 Stunden ein helles, jedoch angenehm gedämpftes LED-Licht. Für den nächsten Gebrauch kann sie einfach an der Sonne

wieder aufgeladen werden. Beim Wandern, Klettern oder Velofahren kann man die LuminAID z. B. an den Rucksack hängen, um sie wieder aufzuladen. Da die LuminAID wasserdicht ist und sogar auf Wasser schwimmt, ist sie auch ideal als Notlicht auf dem Segelschiff oder dem Bootsausflug. Doch auch als indirekte, stimmungsvolle Beleuchtung in der Kajüte, im Salon oder dem nächtlichen Cockpit kann sie verwendet werden. Preis: CHF 34. Erhältlich rrrevolve.ch, im Ecodesign-Store in Zürich sowie im ausgewählten Fachhandel.

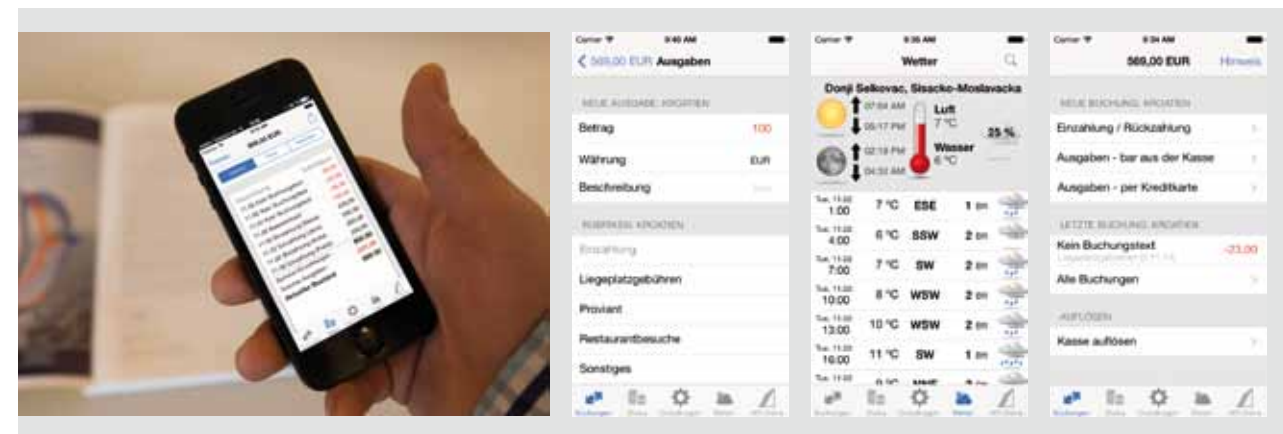


BRINGT ORDNUNG IN DIE ABRECHNUNG: BORDKASSEN-APP

Erfahrungsgemäss will niemand gern den Job des Bord-Kassierers bei einem Chartersort übernehmen. Abhilfe schafft hier die Bordkassen-App, die ab sofort in der Version 2.0 verfügbar ist. Diese lässt sich spielend einfach bedienen und trägt dazu bei, die Arbeit des Kassierers an Bord attraktiver zu machen. Die Hauptfunktion der App ist die Einlagenverwaltung der Crewmitglieder in die gemeinsame Bordkasse über das iPhone. Neu hinzu kommt die Überarbeitung der Designoberfläche auf das neue mobile Betriebssystem iOS 7 von Apple. Aber auch die komfortable Möglichkeit der Wettervorhersage über die individuelle Ortseingabe wurde weiter optimiert. Ebenfalls neu: Alle Crewmitglieder können nun über das Adressbuch ihres iPhones automatisch über-

nommen werden. Dies stellt beim Anlegen des Bordbuchs einen nicht zu unterschätzenden Zeitfaktor dar. Wer gern nach Dänemark reist, wird die neu hinzugekommene Währung der Dänischen Kronen (DKK) zu schätzen wissen. Der Wechselkurs hin zu anderen Währungen wird weiterhin automatisch aktualisiert. Und wenn am Ende eines Segeltörns die virtuelle Kasse aufgelöst wird, bekommt jeder Teilnehmer eine separate Auflistung mit den eigenen Einlagen und anteiligen Ausgaben als E-Mail zugeschickt. Ein klarer Vorteil gegenüber der Vorgängerversion.

Die Master Yachting Bordkassen-App in der neuen Version 2.0 ist ab sofort im iTunes App-Store erhältlich. master-yachting.de





READY FOR WEDDING: CHARTERTÖRN MIT PARTNER

Eine gute Gelegenheit, den oder die „Richtige/n für's Leben“ kennen zu lernen, ist ein gemeinsamer Segeltörn – vor der Hochzeit. Unternehmer Sven Vogel bietet Charters segeltörns an, auf denen sich Heiratswillige gemeinsam den seglerischen Herausforderungen an Bord einer Yacht stellen können – und müssen – und so schnell herausfinden können, ob die Beziehung auch unter Belastungen gut funktioniert – also auch, wenn es einmal regnet, stürmt oder nervenaufreibende Flaute herrscht. „Nach meiner Erfahrung bietet ein Segeltörn die ideale Gelegenheit, um den Partner und vor allem auch sich selbst einmal richtig kennenzulernen. Auf offener See lässt sich schnell prüfen, wie man(n) oder Frau mit der anhaltenden Nähe auf engstem Raum fertig wird, und ob man gemeinsam ein einmal gestecktes Ziel mit vereinten Kräften erreichen kann – oder eben nicht“. Beim Segeln müssten alle sprichwörtlich „an einem Strang ziehen“, um am Ende dort anzukommen, wo man auch hin will – egal, ob es sich um ein anspruchsvolles Törnziel handelt oder um das Erreichen des „Hafens Ehe“. Sven Vogel: „Segeln heisst zudem, mit den vorhandenen Ressourcen hauszuhalten und teilen zu können“. Hier gelte es, auf den anderen einzugehen und seine Befindlichkeiten zu tolerieren. All dem könne man sich während des Törns nicht entziehen – und genau hierin liege auch der Schlüssel für eine glückliche Partnerschaft. Abfahrtsort ist die Marina Dalmatia in Sukosan bei Zadar, etwa zehn Minuten vom Flughafen entfernt. Die Preise liegen ab CHF 1'220 pro Person und Woche, Einzelbelegung einer Doppelkabine ist gegen Aufpreis möglich. Wer den „Love Check“ auf offener See auf einer modernen, gut ausgestatteten 45 Fuss-Beneteau Oceanis unternehmen will: mein segeltraum.com oder segeltoern-online.eu.



110 JAHRE ORIS: JUBILÄUMS-UHR AUS HÖLSTEIN

Seit 110 Jahren stellt das Schweizer Unternehmen mechanische Uhren her. Zum Jubiläum lanciert Oris nun ein neues Uhrwerk mit Zehn-Tage-Gangreserve und einer nichtlinearen Anzeige der Gangreserve. Die Geschichte von Oris beginnt vor 110 Jahren im kleinen Dorf Hölstein im Schweizer Jura. Dort schlossen sich die beiden Uhrmacher Paul Cattin und Georges Christian zusammen, um ein eigenes Uhrenunternehmen zu gründen. Nach dem Tod der Gründer wurde das Unternehmen in den späten 1920ern von Investoren übernommen. Der Enkel von Antoine LeCoultre, Jacques-David LeCoultre, der 1937 gemeinsam mit Edmond Jaeger die Firma Jaeger-LeCoultre gründete, übernahm die Geschäftsführung. Später wurde Oris an die Allgemeine Schweizer Uhren AG verkauft (ASUAG), aus der später die Swatch Group hervorging. Den Boomzeiten bei Oris folgte die Quarzkrise. Doch 1982 konnte sich Oris wieder von der Gruppe lösen: aus der Oris Watch Co. SA wurde die selbständige Oris SA. Kurze Zeit später lag der Fokus wieder komplett auf mechanische Innovationen. Im letzten Jahr machte Oris mit dem Kaliber 761 auf sich aufmerksam. Das Modell, auch bekannt als Pointer Moon, war für Wassersportler interessant, denn es war die erste mechanische Uhr, die sowohl die Mondphasen als auch die relative Stärke der Tide anzeigte. Zu seinem 110. Jubiläum stellt Oris nun das Kaliber 110 vor: Es ist seit 35 Jahren das erste mechanische Werk, das Oris von Grund auf selbst konzipiert hat. Das Handaufzugswerk bietet Zehn-Tage-Gangreserve und eine patentierte, nichtlineare Gangreserveanzeige. Diese beiden Komplikationen gab es noch nie gemeinsam in einer Uhr. Die Oris 110 Years Limited Edition kostet als Edelstahlvariante CHF 5'500.- und als 18-Karat Roségold-Variante CHF 14'800.-. Beide Uhren sind auf 110 Stück limitiert und seit April 2014 erhältlich. oris.ch



INLINE-POWERBANK: MOBILE ENERGIE FÜR HANDY & CO.

Auf längeren Boots-Törns zeigt die Akkuanzeige von Smartphone, Tablet, MP3-Player oder Kamera oft gerade dann gähende Leere, wenn keine Steckdose in der Nähe ist. Praktisch, in diesem Fall schnell Reserve-Energie aus der Tasche zaubern zu können: Mit der zylindrischen, kompakten „Powerbank“ von InLine aus Stainless Steel als handlichem Zusatzakku bleiben mobile Geräte mit USB-Anschluss stets funktionsfähig. Orientierung bei nächtlichen Reparaturen an Bord, aber auch bei Wanderungen oder Camping bietet zudem die helle, integrierte Taschenlampe mit Notsignal-Funktion. Die InLine Powerbank mit Li-Ion-Akkus (USB-Aufladung 500mA, Ausgang USB 5V/1A, Standby 3 Jahre) für mehr als 500 Ladezyklen, Kurzschluss-, Lade- und Entladeschutz gibt es ab ca. CHF 55 in drei verschiedenen Formen im Fachhandel.

inline-info.de



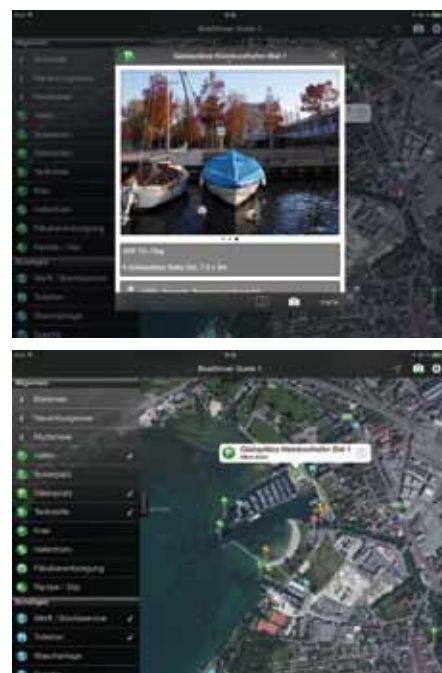
FUJINON TECHNO-STABI: FERNGLAS 14 X 40 BEI BUCHER & WALT

Fujinons Marine-Fernglas mit der aussergewöhnlichen 14-fachen Vergrösserung, einem Stabilisierungsbereich +/- 5° und einem Objektiv-Durchmesser von 40 mm ermöglicht ein Blickfeld von 87,5 bis 1.000 m. Die relative Lichtstärke beträgt 8,18, und das Gewicht des kompakten, 186 x 148 x 86 cm messenden Glases beträgt 1.300 g. Der Wahrnehmungsgewinn durch eine Bildstabilisierung gegenüber der Benutzung aus der freien Hand ist erheblich, besonders jenseits der zehnfachen Vergrösserung macht sich dieser Vorteil bemerkbar. Das Fujinon Techno-Stabi 14 x 40 liefert den Beweis: es bietet 14-fache Vergrösserung ohne jeden Wahrnehmungsverlust. Der Bildstabilisator sorgt unter fast allen Umständen für ein ruhiges Bild. Dabei gleicht der Stabi nicht nur Muskelzittern aus, auch stärkere Stösse, wie etwa auf einem fahrenden Boot, werden egalisiert. Das Techno Stabi 14 x 40 bietet die neueste Generation der Stabilisierung und repräsentiert den Stand der Technik. Zudem werden mit einem aufwendigen System Verkippen bis +/- 3 Grad ausgeglichen. Das Resultat ist ein ruhiges Bild in praktisch jeder Situation. Preis: CHF 1'749.-, zu bestellen über bucher-walt.ch (Artikel-Nummer FU1440TS).



**bucher
+ walt**

FÜR IPHONE UND IPAD: NEUER HAFENFÜHRER SCHWEIZ



Ab sofort können Skipper ihre Bootsfahrten bequem mit Ihrem iPhone oder iPad planen: mit der neuen BoatDriver-App können alle wichtigen Informationen von der Hafen-Infrastruktur über Tankstellen bis hin zu verfügbaren WLAN-Hotspots einfach auf dem Bildschirm ein- und ausgeblendet werden. Der „BoatDriver Guide 1“ ist ein praktischer Hafenführer mit integrierter Seekarte für den Bieler-, Neuenburger- und Murtensee sowie das Aareteilstück Biel-Solothurn. Die App unterstützt verschiedene Kartenansichten wie die schematische Ansicht, die Satellitenansicht und deren Kombination als Hybridansicht. Und so funktioniert es: die aktuelle Schiffspolition wird direkt auf der Karte angezeigt. Dazu lassen sich die für den Schiffsführer relevanten Informationen in Form von Pins einblenden. Die Pin-Ansicht zeigt die entsprechenden Detailinformationen und Fotos. So erhält man zum Beispiel bei Gästeplätzen Auskunft über die maximale Liegedauer, Preis für die Übernachtung sowie Strom- und Wasserversorgung. Praktisch ist auch die automatische Berechnung der Distanz zwischen dem Pin und dem aktuellen Standort. Die Fotofunktion ermöglicht jederzeit einen Schnappschuss, der automatisch in der Karte am Aufnahmeort als weiterer Pin gesetzt wird. Verfügbare Informationen: Häfen, Infos Navigation, Sturmwarnfeuer, Hindernisse, Hafenlichter, Hafenbüros, Ankerplätze, Gästeplätze, Tankstellen, Werften / Bootsservice, Schleusen, Seepolizei, Seerettung, Rampen, Kran, Fäkalienentsorgung, Abfallentsorgung, Restaurants, Toiletten, Duschen, Waschanlagen, Abwaschmöglichkeiten, Camping, Grillstellen, Internet, Elektrizität, Trinkwasser. Sprachen: Deutsch und Französisch. Der „BoatDriver Guide 1“ ist ab sofort im App Store verfügbar. Preis: CHF 95. boatdriver.ch

JETZT

YACHTING Swissboat

testen und Geld sparen!



Sie sparen
30%

2 Ausgaben zum Schnuppern
für nur CHF 12.60 (inkl. Versandkosten)

JA, ich möchte YACHTING Swissboat abonnieren.

☐ Bitte schicken Sie mir 2 Schnupperausgaben zu. Wenn ich das Abo danach nicht verlängern möchte, teile ich dies dem Leserservice innerhalb von 10 Tagen nach Erhalt des 2. Heftes schriftlich mit. Ansonsten bekomme ich YACHTING Swissboat 6 Mal im Jahr direkt zu mir nach Hause, für nur CHF 45.- inkl. Zustellgebühr.

Auslandspreise auf Anfrage

Meine persönlichen Angaben (Pflichtfelder)

Name/Vorname

Strasse/Nr.

PLZ/Wohnort (Dieses Angebot gilt nur in der Schweiz)

Geburtsjahr Telefon für evtl. Rückfragen

E-Mail-Adresse

Senden Sie uns Ihren Abo-Coupon an:

YACHTING Swissboat
Leserservice
Postfach 1363
D-82034 Deisenhofen

Ich bezahle bequem per

☐ LSV

IBAN

BIC

☐ Kreditkarte

Gültig bis (Monat/Jahr)

Karten-Nr.

☐ Rechnung an meine Adresse

Ein fortlaufendes Jahres-Abo kann ich auch innerhalb der Laufzeit jederzeit ganz unkompliziert beenden.

Datum

Unterschrift

Noch schneller bestellen:

☎ +41 (0) 31 / 52 80 377
☎ +41 (0) 31 / 52 80 378
@ abo@yachting.ch

Tel. +41 (0) 31 / 52 80 377
Fax +41 (0) 31 / 52 80 378
abo@yachting.ch

YACHTING Swissboat
Leserservice
Postfach 1363
D-82034 Deisenhofen

YACHTING Swissboat erscheint im
Verlag QUARTO Media GmbH,
Wiesendamm 9, D-22305 Hamburg,
Handelsregister: AG Hamburg HRB
99291 Vertrieb: InTime Media Service
GmbH, Bajuwarenring 14,
D-82041 Oberhaching

SPERRY TOP-SIDER: NEUE BOOTSSCHUH- MODELLE



Für Frühjahr und Sommer 2014 präsentiert die amerikanische Traditionsmarke Klassiker und Neuzugänge. Wie es sich für die warme Jahreszeit gehört, wartet die neue Kollektion mit leichten Materialien und farbenfrohen Design auf. Die Herrenkollektion bietet im Sommer 2014 eine grosse Bandbreite an auffälligen Modellen mit lässigen und praktischen Details. Der Bahama, der sich durch eine dicke Sohle auszeichnet, zeigt sich mit modernen Hawaii-Blumen-Prints und neuen, bunten Farbstellungen, erhältlich in verwaschenem Canvas, Leder oder Nubuk. Das Modell „Bahama Washable“ soll sogar waschmaschinengeeignet sein. Highlights der Damenkollektion sind die neuen Looks der beliebten Segelschuhe. Der Bahama 2-Eye zeigt sich dreifarbig oder uni – in Pastelltönen, im Colour-Blocking-Stil oder in neutralem Blau und Beige. sperrytopsider.eu



MODISCHER SEESACK AUS LEDER: NIMM MICH MIT, KAPITÄN ...

Nach Feierabend spontan Lust auf einen Boots-Törn? Kein Problem: Im Seesack von format lässt sich bequem alles verstauen, was es dazu braucht. Gefertigt aus hochwertigem Rind- und Wasserbüffelleder, besitzt der Seesack einen hohen Gebrauchskomfort: das Schulterpolster dient gleichzeitig als Verschluss, ist verstellbar und abnehmbar. Die Tragriemen sind von einem Bootsbauer fachgerecht verspleisst. Innen ist der Seesack mit robustem Stofffutter ausgekleidet. In der Praxis überzeugt er durch zwei Innentaschen, den integrierten Schlüsselhaken und einen wattierten Boden. Falls der Laptop mit aufs Boot soll, ist er so optimal gegen Erschütterungen geschützt. Erhältlich ist der Seesack in den Farben Gold, Cognac, Schwarz, Dunkelbraun, Bordeaux und in coolem Weiss. Auch dank dieser Auswahl sind Sie mit dem Seesack von format auf dem Wasser auch modisch immer voll auf Kurs. Sämtliche Lederartikel werden im solothurnischen Schönenwerd von Hand gefertigt. format-aarau.ch



KURS NORD II _ Vindö

*SANFT, FAST TASTEND SUCHT SEIN FUSS
ERST HALT AUF DEM NIROSTA-BUGKORB, ER
GREIFT MIT DER RECHTEN DEN VORSTAG UND
SCHWINGT SICH BEHERZT AUF DAS TEAKBELEGTE
VORSCHIFF, ELEGANT, FAST GESCHMEIDIG WIN-
DET ER SICH AM LANGGESTRECKTEN KAJÜTAUF-
BAU, IN DIE WANTEN GREIFEND, VORBEI UND BE-
TRITT VORSICHTIG DIE PFLICHT SEINER AUSSERGE-
WÖHNlichen YACHT, EINER VINDÖ 50.*



SCHWEDISCHE WINDS- BRÄUTE

TEXT | FOTOS _ Matt Müncheberg



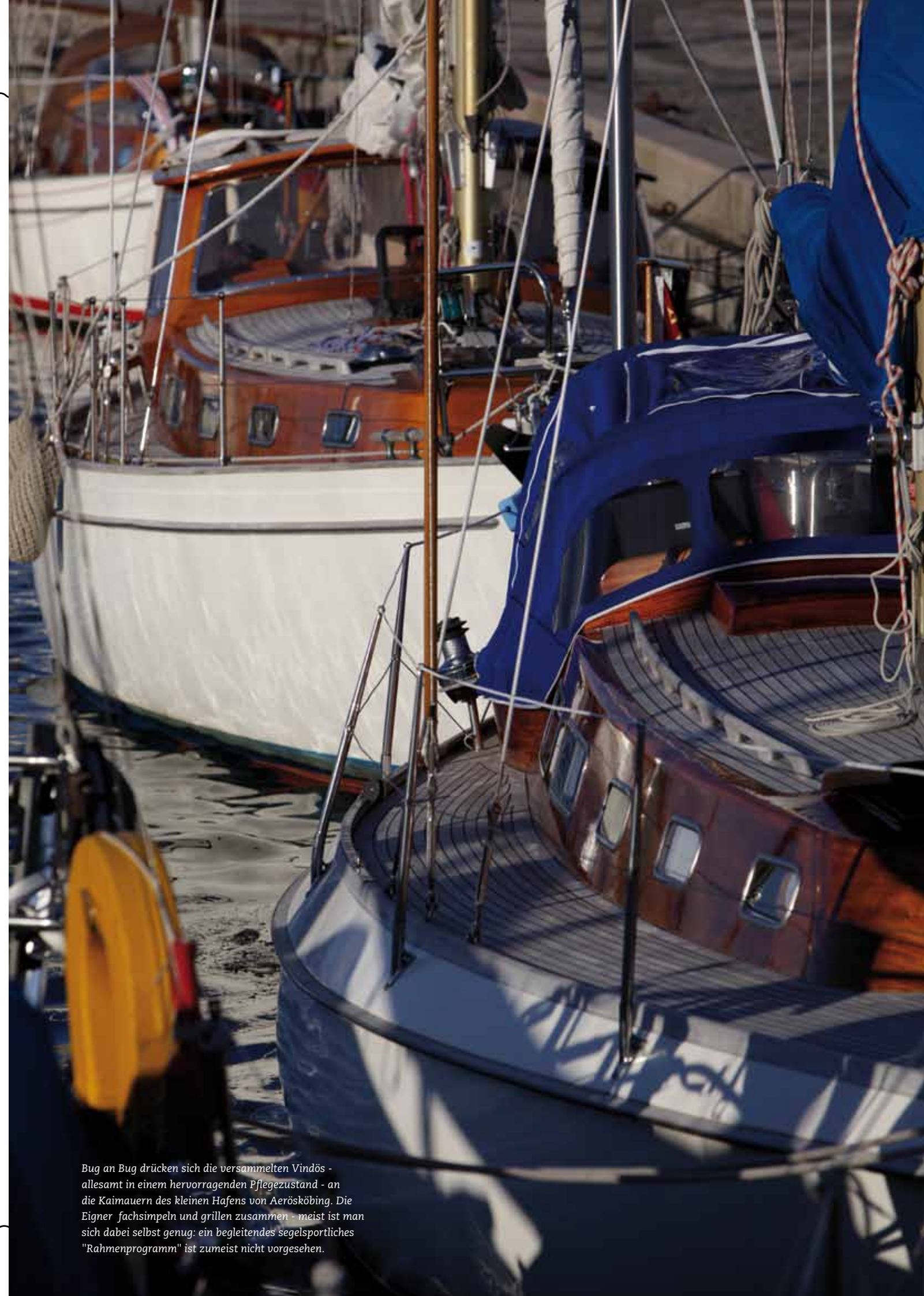
"Auch ein hübscher Rücken kann entzücken": Vindö von achtern auf Vorwindkurs kurz vor Erreichen des Hafens von Aerösköbing (oben). Geschafft: im schützenden Hafen (links).



VINDÖ-YACHTEN GELTEN ALS TEUER UND PFLEGEINTENSIV. ALLEIN DAS DÜRFTE VIELE SEG-
LER ABSCHRECKEN. DOCH DAS GEGENTEIL IST
DER FALL. DIE FANGEMEINDE WÄCHST, AUCH UN-
TER SCHWEIZER SEGLERN – VOR ALLEM WEGEN
DER SEEGÄNGIGKEIT UND DER ZUVERLÄSSIGKEIT
DER YACHTEN. ANFANG JUNI TREFFEN SICH DIE
VINDÖ-EIGNER IM DÄNISCHEN AERÖSKÖBING –
BEREITS ZUM ZEHNTEN MAL. SIE FACHSIMPELN,
GRILLEN UND STELLEN IHRE GEPFLEGTEN PRETIO-
SEN STOLZ IM HAFENBECKEN ZUR SCHAU.
YSB WAR BEI EINEM DER TREFFEN DABEI.

**Wenn Wolfgang Richardt sein Boot betritt, dann tut er es un-
endlich behutsam:** Sanft, fast tastend sucht sein Fuss erst Halt auf
dem Nirosta-Bugkorb, er greift mit der Rechten den Vorstag und
schwingt sich beherzt auf das teakbelegte Vorschiff, elegant, fast ge-
schmeidig windet er sich am langgestreckten Kajütaufbau, in die
Wanten greifend, vorbei und betritt vorsichtig die Plicht seiner aus-
sergewöhnlichen Yacht, einer Vindö 50, in der ein Strauss aus frischen
Kornblumen, Mohn und Margeriten den Cockpittisch schmückt. Die
Nötesunds Varv AB auf Henan in Schweden, die sein Schiff einst auf
Kiel legte, gibt es schon lange nicht mehr. Ab 1926 begann Carl An-
dersson Lotsenboote und Freizeitboote auf Henån zu bauen, zu-
nächst noch unter dem Namen Sundsandvik Båttvarv. Anfang der
60er Jahre übernahm sein Sohn Karl-Erik die Firma, die ab dieser Zeit
Nötesunds Varv AB hiess. 1961 wurde die erste, acht Meter lange
Holz-Vindö 28 gebaut, danach folgten einige Dreissiger. 1966 zeich-
nete Carl Andersson schliesslich die Vindö 50, die schon mit einem
„modernen“ GfK-Rumpf ausgestattet war. In den Achtzigern machte
die Werft dann endgültig Pleite, „Managementfehler“, vermutet

Richardt. Und trotzdem – oder gerade aus diesem Grund – rücken
die Vindö-Eigner eng zusammen. Es sind aktive, aufgeschlossene
Segler, die sich mit Bedacht gerade für diesen Schiffstyp entschieden
haben. So wie Wolfgang Richardt. „Die Wohnlichkeit des Bootes ist
unübertroffen“, schwärmt der Segler, der sich in den achtziger Jahren
im Bereich Sensortechnik selbständig gemacht hatte und danach
Telekommunikations-Netze aufgebaut hat. Erreicht werde dies durch
den qualitativ hochwertigen Ausbau der Schiffe mit edlen Hölzern
wie Vollholz-Mahagoni für den Innenbereich und den Kajütaufbau
sowie Teak für die Laufflächen auf Deck und Kajütdach. Doch es dürf-
te vor Allem wohl die aussergewöhnliche und legendäre Seetüchtig-
keit des Langkielers sein, die dem Riss heute, über dreissig Jahre nach
Ende der Vindö-Produktion in Schweden, wieder zunehmend Fans
auch im deutschsprachigen Raum beschert. Durch einen Ballastan-
teil von etwa fünfzig Prozent, ausgewogene Linien und eine passen-
de Segelgarderobe (die 50 im Grosseegel bezeichnet bei den Vindö-
Yachten untypischerweise nicht die Länge des Schiffes in Fuss, son-
dern die Gesamt-Segelfläche in Quadratmetern am Wind) laufen die



*Bug an Bug drücken sich die versammelten Vindös -
allesamt in einem hervorragenden Pflegezustand - an
die Kaimauern des kleinen Hafens von Aerösköbing. Die
Eigner fachsimpeln und grillen zusammen - meist ist man
sich dabei selbst genug: ein begleitendes segelsportliches
"Rahmenprogramm" ist zumeist nicht vorgesehen.*

Schiffe auch bei viel Wind und Welle zuverlässig und sicher stoisch ihren Kurs. Passend daher auch der Name: Vindö bedeutet im Schwedischen so viel wie „windiges Eiland“. „Segler, die sich heute bewusst für eine Vindö entschieden haben, bleiben oft bei diesem Boot“, ist sich Wolfgang Richardt sicher. Abgänge gibt es in der Szene meist nur durch Alter, Krankheit oder Todesfälle. Ansonsten trenne sich niemand von einer Vindö. So wie etwa Heinz und Marry Grade aus Adendorf. „Wir sind zu alt“, sagt Marry. Schweren Herzens habe man sich deshalb für einen Verkauf des liebevoll gepflegten Familien-Dreissigers, des vorletzten überhaupt aus Holz Gebauten, entschieden. Ob dieses Boot einen Käufer findet, hängt vor Allem davon ab, ob der bereit sein wird, das Schiff zu pflegen. „Das Holz ist sehr arbeitsintensiv“, gibt Marry Grade zu. Doch sei es erst einmal in Schuss, halte sich der Aufwand in Grenzen. Insofern sind Vindös Anachronismen, die scheinbar nicht mehr so recht in unsere hochtechnisierte, schnelllebige Zeit passen wollen. „Für viele sind die Vindös zu teuer in der Anschaffung und zu pflegeintensiv“, bestätigt auch Wolfgang Richardt. Der muss es wissen: Bereits 1974 kaufte sich der Segler zusammen mit seiner Frau Dagmar seine erste Vindö, eine Fünfziger, um sie ab Heiligenhafen zu verchartern. „Das Geschäft boomte, Segeln war noch kein Breitensport“, erinnert sich Richardt. 1977 schafften die beiden Segler eine weitere Vindö 40 an, ein Jahr später folgten neben einer Hallberg Rassy 352 und einer Najad noch zwei weitere Fünfziger aus Nötesund. Damals haben die Leute noch die Schu-

DAS AUF VINDÖS VERBAUTE HOLZ KANN SEHR ARBEITS-INTENSIV SEIN, DOCH SIND DIE BOOTE ERST EINMAL "IN SCHUSS", HÄLT SICH DER AUFWAND IN GRENZEN.



Aus Holland reiste Lammert Regtenschot an (links). Seine Vindö 50 mit Deckshaus galt vielen Teilnehmern als schönstes Boot des Treffens. Dagmar und Wolfgang Richardt kamen mit ihrer gepflegten Vindö 50 CHARI LAH nach Aerösköbing.

he ausgezogen, wenn sie die Schiffe betreten haben, blickt Richardt zurück. Heute sei das ganz anders. Aus diesem Grund fuhren die Beiden in den Neunzigern ihr Charterengagement zurück. Hängen geblieben ist aus dieser Zeit ihre Vindö 50 CHARI LAH, die bis heute sorgsam gepflegt – und natürlich sooft es geht auch gesegelt wird. Mit ihrer Liebe zu den aussergewöhnlichen Yachten mit den charakteristischen, weissen GfK-Rümpfen, den bis zum Vorschiff gestreckten Mahagoni-Kajütaufbauten und den zumeist goldfarbig eloxierten Alu-Riggs stehen die Richardts indes nicht allein da: „Etwa 365 Fünfziger wurden bis 1984 gebaut, etwas mehr Vierziger und viele kleinere Yachten“, schätzt der 74jährige rüstige Segler, die meisten davon stünden noch immer unter Segeln. Die Eigner eines Teiles davon treffen sich jährlich einmal, um ihr Boot zu feiern. Neun Mal fanden die Eigner mit ihren schwimmenden Schmuckstücken bisher nach Aerösköbing in die sogenannte „dänische Südsee“ südlich Fünens. Unter ihnen ist auch Reiner Schmidt. Der Physiotherapeut kaufte sich vor vier Jahren eine gut erhaltene, gebrauchte Vindö 50, brachte sie auf Vordermann und startete mit seiner GHOST von Greifswald aus zur Insel Aerö. Vier Tage benötigte Schmidt mit seiner zweiköpfigen Crew für diesen 160 Seemeilen-Törn, der ihn über den Greifswalder Bodden sowie die Mecklenburger- und die nördliche Kieler Bucht bei teils frischem Wind bis nach Dänemark führte. Kein Problem für eine Vindö. „Dieses Schiff ist ein begehrtes Gesamtkunstwerk – und nebenbei absolut seetauglich“, schwärmt Schmidt, der sich ein halbes Jahr lang auf diesen Törn vorbereitet hat. Der braungebrannte, 49jährige Segler dürfte dabei einen neuen Typ Vindö-Eigner darstellen: jung und aus Überzeugung heraus einen Riss der legendären Bootsbauer Carl und Karl-Erik Andersson segelnd. Und: bereit, auch selbst Hand anzulegen, wenn es darum geht, Mahagoni und Teak zu pflegen und die Einbaumaschine zu warten. Auch die Holländer Lammert und Grijtske Regtenschot fanden den Wasserweg in die Dänische Südsee, wenn auch mehr zufällig. Ihre Vindö 50 mit Deckshaus avancierte prompt zu der schönsten Vindös



INFO

NEUBAU UND REFIT IN VINDÖN AUF HENAN

Bis heute können die vielen, teilweise ausgezeichnet erhaltenen Langkieler der Marke Vindö jedoch auf Henån bei der Vindö Marin AB gewartet und restauriert werden. Die Nachfolge-Werft der bekannten Vindö-Schmiede wird seit 1996 von Mats Jönsson geleitet. Er widmet sich heute in Vindön am Fusse der Nötesundbrücke, welche das Festland Bohuslän mit der Insel Orust nördlich Göteborgs verbindet, der Wintereinlagerung von Yachten und dem Service. Spezialität: Pflege und Überholung der hier bis Mitte der achtziger Jahre gebauten Vindös. Warum ging es mit der Produktion der als aussergewöhnlich seegängig und wohnlich geltenden Yachten zu Ende? „1980 hat es einen 'grossen Knall' gegeben“, sagt Mats Jönsson. Der Grund: 100 Schiffe seien zu Festpreisen verkauft worden – überwiegend an deutsche Abnehmer. „Das Problem war, dass in der Zeit zwischen Verkauf und Bau und Auslieferung die Preise kräftig gestiegen waren“. Zudem sei im Unternehmen damals die Chance verpasst worden, die Effizienz bei der Produktion zu steigern. Viele Mitarbeiter seien zu den benachbarten Werften abgewandert, auch zu Najad, und hätten dort ihr grosses Know-How weitergegeben. 1983 dann der nächste Crash: „Zu diesem Zeitpunkt stand fest, dass die Wirtschaftlichkeit im Unternehmen einfach nicht mehr gegeben war“, sagt Jönsson. Bis 1984 habe es zwar noch einen Versuch gegeben, ein paar weitere Schiffe aufzulegen, aber das sei zum Scheitern verurteilt gewesen. Seit den 70er Jahren sei bei der Notesund-Werft auch mit Wintereinlagerung und Service Geld verdient worden, das sei dann ab 1987 verstärkt weiterentwickelt worden. Vier Mitarbeiter hätten sich ganz diesem Thema gewidmet. Zwei von ihnen würden auch heute noch im Betrieb arbeiten, der 53jährige Rolf Calgreen, seit 1977 dabei, und Björn Kempe, 63 Jahre alt und bereits 1974 in das Unternehmen eingetreten. „Der Schwerpunkt lag natürlich auf Vindö-Yachten“, sagt Jönsson, aber auch andere Boote seien schon früh willkommen gewesen. Jönsson, der sich 1991 eine eigene Segelyacht gekauft hatte (übrigens keine Vindö, sondern eine Najad), kam 1995 nach Vindön und habe den „traurigen Zustand“ der Werft bemerkt. Und er sah das Potential, das trotz aller Krisen noch in dem Unternehmen steckte. Jönsson, aus der Immobilienbranche kommend, übernahm 1996 kurzerhand die Geschäftsführung des Unternehmens, kaufte Land dazu und baute sechs Hallen. Seitdem laufe der Laden wieder, freut sich der Selfmade-Werftchef. Alles macht einen sauberen, aufgeräumten



Zu Besuch in der Vindö Marin-Werft von Mats Jönsson auf Henan. Seit 18 Jahren können Vindö-Eigner ihre Yachten hier auf Vordermann bringen lassen, einlagern - oder sich sogar eine neue bauen lassen.

und hochprofessionellen Eindruck. Die Arbeitsatmosphäre ist freundlich, ja fast freundschaftlich. Das hat sich, so scheint es, herumgesprochen: „Jedes Jahr kommen 15 bis 20 Vindös bei uns ins Winterlager“, viele Eigner würden die Winterüberholung und den Service gleich dazu buchen. „Das rechnet sich inzwischen“, freut sich der anpackende Schwede. Auch wer eine originale Vindö neu gebaut haben möchte, sei in seiner Werft richtig – genau wie Eigner älterer Modelle, die für ihre Boote ein Refit wünschten. Das sei lediglich eine Frage des Preises, sagt Jönsson, machbar sei – fast – alles. Jönsson, der die 32er Vindö als „klassisch schön“ bezeichnet, in der 50er den „Bootstyp mit den schönsten Überhängen“ sieht und an der 45er den am besten nutzbaren Innenraum lobt, kann nur mit der 65er Vindö, die er etwas abfällig als „Back-Ei“ bezeichnet, nicht so viel anfangen, und, ach ja, auch eine 90er habe es ja damals gegeben, insgesamt 13 mal sei dieser grosse Typ gebaut worden. Doch auch für diejenigen Vindö-Fans, die sich einen kompletten Neubau nicht leisten können – oder wollen – hat Jönsson einen Tipp parat: „Wer will, kauft sich eine gute gebrauchte Vindö und lässt sie bei uns refitten“, das sei vernünftig, preiswerter – und schliesslich besitze man am Ende ein authentisches Stück, das über eine Geschichte verfüge.



INFO

**KLASSISCHER LANGKIELER
AUS SCHWEDEN**

Gründer der Werft war der schwedische Bootsbauer Carl Andersson. Er wurde in Kungviken, einem Bootsbauzentrum in Schweden, geboren. Schon Grossvater und Vater Andersson bauten Schiffe, vor

allem Fischerboote aus Eiche. Ab 1926 begann Carl Andersson unter dem Namen Sundsandvik Båtvarv, Lotsenboote und Freizeitboote auf Henån zu bauen. Anfang der 60er Jahre übernahm Sohn Karl-Erik die Firma, die seitdem Nötesunds Varv AB hiess. 1961 wurde die erste Vindö gebaut: eine Vindö 28 (8 m x 2,35 m, 28 m² Segelfläche). 1963 folgte die Vindö 30 (9 m x 2,42 m) und die mit 6 x 2,10 Metern kleinste Vindö. Zunächst wurde vollständig aus Holz gebaut, spätere Vindös erhielten einen Gfk-Rumpf und Holzaufbauten. Seit 1964 kam die Vindö 22 auf den Markt. Die Dreisiger entwickelte sich zum Verkaufsschlager. Etwa fünfzig Prozent der Yachten gingen in den Export. 1966 zeichnete Carl Andersson die Vindö 50, fünf Jahre später die

Vindö 40. Auch die "40" lief fürs Werft-Geschäft gut. 1973 folgte noch die 8,90 Meter lange und 2,75 Meter breite Vindö 32 als Weiterentwicklung der „30“. In Zusammenarbeit mit Corsair/ Bowman entstand 1975 die Vindö Corsair 75. Die Vindö 65 (11,65 m x 3,65 m) und die Vindö 90 (13 m x 3,95 m) vervollständigten das Sortiment. Carl Andersson starb 1979. Ein Jahr später stand die Werft erstmals vor dem Konkurs, der jedoch noch einmal abgewendet werden konnte. 1981 wurde die Vindö 45, eine etwas höhere und breitere Cruiser-Yacht, präsentiert (10,20 m x 3,33 m). Doch auch sie konnte den drohenden (zweiten) Konkurs der Werft nicht aufhalten. Kurze Zeit später verliess der letzte Vindö-Neubau die Werfthallen.



In diesem Jahr feiern die Vindö-Eigner ein Jubiläum: zum zehnten Mal treffen sie sich auf Aerö, um ihre schwimmenden Schmuckstücke zu präsentieren. Beliebter Treffpunkt: die Fischräucherei von Aerösköping (oben).

des Treffens. Pflegezustand, Ausstattung und Einrichtung wurde von vielen Eignern und Fans neidlos bewundert. Sogar ein Bugstrahlruder hatte der Voreigner einbauen lassen, neben einer komplett neuen UKW-Anlage und einem Gasherd mit Fernabschaltung. Auch wenn die Umstände der Übernahme des Bootes nicht glücklich waren – erst wurde der ursprüngliche Eigner krank und musste verkaufen, dann der Vorbesitzer Regtenschots – konnten die beiden aus Am Hasselt stammenden Segler ihren schwimmenden Nötesund-Untersatz bald zum ausgiebigen Langfahrt-Segeln benutzen. Eine ausgedehnte Rundreise führte den ehemaligen Plattbodenschiffer und seine Frau durch das gesamte südliche Dänemark. „Nun machen wir in Aerösköbing fest und werden zu unserer Überraschung von vielen Vindö-Fans ganz herzlich empfangen, sogar ein Liegeplatz war für uns schon reserviert“, freut sich Lammer Regtenschot. „Dass unsere Decks-haus-Yacht hier so gut ankommt“, mache den Holländer „ein bisschen stolz“. Zu Recht: Immerhin wurde sie insgesamt nur fünfmal gebaut. Und mit der Baunummer 361 dürfte es sich bei dieser Fünzfziger sogar um eine der letzten gebauten Vindös 50 und eine der letzten überhaupt handeln, welche die Hallentore der alten Werft auf Henan verlassen hat. Die Nötesunds Varv AB auf der schwedischen Insel Orust existiert indes schon lange nicht mehr. Doch die Anzahl ihrer Fans wächst stetig von Jahr zu Jahr. Als die Vindös mit dem Versal V im Gross den Handelshafen von Aerösköping wieder verlassen, steht fest: Auch in diesem Jahr wird man sich wieder über Pfingsten in dem kleinen Fischerhafen auf Aerö treffen, dann gibt es sogar ein echtes Jubiläum zu feiern, denn es wird bereits das zehnte Treffen auf der reizvollen Dänen-Insel sein. Um Schiffe herum, die den Geist einer fast vergangenen Yacht-Epoche beschwören, als neben Wohnlichkeit und einer hochqualitativen Herstellung per Hand und ohne Massenfertigung noch Werte wie Seegängigkeit, Sicherheit und Zuverlässigkeit geschätzt wurden.

VINDÖ

Les yachts Vindö sont réputés pour être chers et nécessiter un entretien intense. Ce seul aspect devrait déjà suffire à dissuader plus d'un plaisancier. Mais il n'en est rien, au contraire. L'engouement des fans, dû en particulier à la tenue en mer et à la fiabilité de ces yachts, croît également chez les plaisanciers suisses. Début juin à Ærøskøbing, Danemark, aura lieu la dixième rencontre des propriétaires de Vindö. Occasion pour eux d'arborer fièrement leurs merveilles dans le port et de parler bateau en faisant des grillades. Le chantier naval a été fondé par Carl Andersson, constructeur suédois de bateaux. À partir de 1926, Carl commença à construire des bateaux pilotes et des bateaux de plaisance du nom de Sundsandvik Båtvarv à Henan sur l'île d'Orust. Au début des années 60, son fils Karl-Erik reprit la société et la renomma en Nötesunds Varv AB. L'année 1961 vit la construction du premier Vindö : le Vindö 28 (longueur 8 m, voilure 28 m²). En 1963, ce fut le tour du Vindö 30 (9 m) ainsi que du plus petit des Vindö (6 m). Entièrement en bois à l'origine, les Vindö se composèrent par la suite d'une coque en GFK et d'une superstructure en bois. Le Vindö 22 est sur le marché depuis 1964. La série trente réalisa un record de ventes, quelque cinquante pour cent des yachts furent vendus à l'exportation. Carl Andersson dessina le Vindö 50 en 1966, et, cinq ans plus tard, le Vindö 40. Le « 40 » s'avéra également très rentable pour le chantier naval. L'année 1973 vit le lancement du « 32 », long de 8,90 mètres et améliorati-on du « 30 ». Le Vindö Corsair 75 fut créé en 1975 en collaboration avec Corsair/Bowman. Le Vindö 65 (11,65 m) et le Vindö 90 (13 m) vinrent compléter la gamme. Carl Andersson mourut en 1979. Un an plus tard, le chantier naval se trouva pour la première fois au bord de la faillite, qui put cependant être évitée. En 1981, le Vindö 45, long de 10,20 mètres, fut mis à l'eau. Mais lui non plus ne put empêcher la faillite définitive du chantier naval. La maintenance et la restauration des nombreux bateaux à longue coque de marque Vindö toujours en service est assurée aujourd'hui encore à Henån par la Vindö Marin AB. Mats Jönsson a pris la succession du chantier naval en 1996. C'est lui qui organise aujourd'hui à Vindön, au pied du pont Nötesund, les quartiers d'hiver et le service. Spécialité : entretien et maintenance des Vindö. Ceux qui souhaitent se faire construire un Vindö original sont également à bonne adresse dans son chantier naval, dit Jönsson, il s'agit uniquement d'une « question de prix ».



WETTERFEST UND FAHRSTABIL

TEXT _ Peter Marienfeld | FOTOS _ Peter Marienfeld, Quicksilver

Der strömungsoptimierte Rumpf der Captur marschiert weich und trocken durch die Heckwelle des Fotobootes. Scharfe Kurven werden selbst in forcierter Gangart nahezu krängungsneutral durchfahren. Am ausgezeichneten Gleitvermögen des gemäss der CE-Kategorie C für bis zu acht Besatzungsmitglieder konzipierten Kabinenbootes ändert sich auch im oberen Drehzahlbereich nichts.

QUICKSILVER CAPTUR

Die modern gestylten und universell einsetzbaren GFK-Boote aus Quicksilvers Captur-Serie stehen nicht nur unter Petri-Jüngern, sondern auch bei sportlich ambitionierten Tourenskippern hoch im Kurs. Im Praxistest von YACHTING Swissboat soll die topaktuelle Quicksilver Captur 755 Pilothouse ihre Talente demonstrieren.



Liegt stabil im Wasser: die 755er erreicht binnen weniger Sekunden einen respektablen Spitzenwert von 56 km/h. Wer die Angelausrüstung gelegentlich im Schuppen lässt und lieber Wasserski laufen möchte, der kommt mit diesem äusserst funktionellen Freizeitboot ganz bestimmt auf seine Kosten.

Das offizielle Debüt dieses aussergewöhnlich praktischen und mit kräftigen Zugfahrzeugen sogar noch trailerbaren Cabin Cruisers erfolgte anlässlich des Salon Nautique de Paris im Dezember 2012. Seitdem wurde die 7,39 Meter lange und 2,79 Meter breite Quicksilver, die in der Schweiz über sieben autorisierte Fachhändler vertrieben wird, auf mehreren internationalen Boat Shows gezeigt. Überall stiess dieses Boot auf grosses Interesse. Ohne an dieser Stelle den Testresultaten vorgreifen zu wollen: Wir trauen dem unbelastet etwa 1.800 Kilogramm schweren Newcomer eine steile Karriere zu. In Anbetracht der vielen positiven Eigenschaften hat die in der polnischen Slepsk-Werft gebaute Captur 755 Pilothouse, die generell im Paket mit einem Mercury-Aussenborder geliefert wird, das Zeug zum Bestseller.

Die gefälligen Linien des im aufwendigen Handauflege-Verfahren gefertigten Kunststoff-Gleiters wurden vom britischen Designer Carsten Astheimer gezeichnet. Unser nagelneues Vorführboot erlebte seine Erstwasserung vor drei Stunden und befindet sich nun am Steg des Olympiahafens Kiel-Schilksee. Der heutige Testparcours wird bei einer einheitlichen Luft- und Wassertemperatur von 2° Celsius die deutsche Ostsee im Bereich der Kieler Förde sein.

Bordrundgang:

Über den steuerbordseitigen Hecksteg geht es ins selbstlenzende und beinahe komplett unterkellerte Cockpit. Dieses wartet mit 71 bis 80 Zentimetern Freibordhöhe und einigen tollen Ausstattungskomponenten auf. Gemeint sind der zweite Steuerstand mit GPS

und Kartenplotter, ein mittels Elektropumpe zu bewässernder Fischkasten oder die beiden 81 x 48 Zentimeter grossen Polsterbänke, die sich infolge einer raffinierten Klappmechanik sensationell einfach versenken und wieder aufstellen lassen. Ein weiteres nicht alltägliches Feature ist die oberhalb der Motorwanne befestigte schallabsorbierende GFK-Abdeckung. Diese eignet sich prima, und zwar werksseitig gewollt, als Filetierbrett für das angelandete Schuppenwild. Ebenso zu loben sind sechs praxisgerecht angeordnete, 25 Zentimeter lange Edelstahl-Klappen sowie die mittschiffs beginnende asymmetrische Decksgestaltung des Bootes. An Steuerbord präsentiert sich die Quicksilver demnach im Stile eines WalKarounders mit einem 37 Zentimeter breiten Laufdeck und hüfthohem Schanzkleid. Backbords gibt es ein rutschhemmend strukturiertes Gangbord, dessen nutzbare Breite immerhin 24 Zentimeter beträgt. Die Ankerinstallation am Bug ist daher auch bei widriger Witterung und schaukelndem Schiff risikolos erreichbar. Jetzt inspizieren wir das lichtdurchflutete, dank einer transparenten Dachluke und 208 Zentimeter Stehhöhe ausgesprochen luftige Pilothaus, das von achtern kommend durch eine 80 Zentimeter breite Schiebetür betreten wird. Die zweite Schiebetür an Steuerbord öffnet sich hingegen auf 143 x 45 Zentimeter. Es gibt drei nach vorne ausgerichtete Einzelsitze sowie einen Küchenblock mit Spüle und optionalem 50-Liter-Kühlschrank. Ganz vorn positioniert wurde eine erwachsenengerechte Doppelkoje, die sich durch das Einfügen originaler Polsterelemente nochmals vergrössern lässt. Gegen Zuzahlung zu bekommen sind unter anderem eine Marine-Toilette mit Septiktank und ein Satz Fenstervorhänge. Der Bootsführer blickt

durch eine ungetönte Echtglas-Frontscheibe, die hydraulisch unterstützte Lenkung mit einem gummiummantelten Fünfspeichen-Ruder liegt wie die angenehm leichtgängige elektronische "SmartCraft" – Schaltung ideal in der Hand. Sehr vorteilhaft: Alle verwendeten Materialien und somit auch der aus strapazierfähigem Teak-Imitat bestehende Bodenbelag lassen sich abwaschen und sind daher mühelos sauber zu halten. Dagegen kristallisiert sich ein nicht unerhebliches Manko für Leute heraus, die regelmässig an Bord übernachten wollen. Das in Ruhelage unüberhörbare Wasserplätschern weist darauf hin, dass die ansonsten gelungene Rumpfkonstruktion der Captur 755 Pilothouse eine etwas bessere Dämmung hätte vertragen können.

Sicher, wendig und flott:

Die Leistungsskala der zur Wahl stehenden Mercury-Motoren reicht von 110,3 bis 183,8 kW (150-250 PS). An der massiven Spiegelplatte unseres Testobjekts verrichtet ein 147 kW starker Mercury F200 XL Verado seinen Dienst. Die umgerechnet 200 Pferdestärken mobilisiert der 239 kg wiegende, in Amerika produzierte Hightech-Aussenborder mit elektronischer Benzineinspritzung, Kompressor-Power und Ladeluftkühlung aus eher bescheidenen 1,7 Liter Hubraum. Schon mit minimalen 660 Umdrehungen entwickelt das schwarz lackierte Vierzylinder-Triebwerk genügend Schub, um die mit fünf Personen besetzte Probandin auf fünf km/h zu bringen. Akustisch untermalt von einem sanften, turbinenartigen Viertakter-Brummen, macht die Quicksilver bis 2.500 Umdrehungen und 14 km/h kurstreue Verdrängerfahrt. Bei der nächsten Messung mit 4.000 U/min und gestoppten 27 km/h ist einwandfreies Planieren angesagt, ehe konstant gehaltene 4.500 U/min ein flottes Reisetempo von immerhin 39 km/h oder 21 Knoten bedeuten. Der strömungsoptimierte Rumpf der Captur marschiert weich und trocken durch die Heckwelle des Fotobootes. Scharfe Kurven werden selbst in forcierter Gangart nahezu krängungsneutral durchfahren. Am ausgezeichneten Gleitvermögen des gemäss der CE-Kategorie C für bis zu acht Besatzungsmitglieder kon-



Verhältnismässig viel Platz in der Plicht; Backbords gibt es ein rutschhemmend strukturiertes Gangbord, dessen nutzbare Breite 24 Zentimeter beträgt - Die Ankerinstallation am Bug ist so auch bei widriger Witterung und schaukelndem Schiff gut erreichbar.

DIE QUICKSILVER CAPTUR 755 PILOTHOUSE GEHÖRT IN IHRER LIGA ZU DEN ATTRAKTIVSTEN OFFERTEN. STICHHALTIGE VERKAUFSARGUMENTE FÜR DEN WETTERFESTEN MEHRZWECK-GLEITER SIND DAS HERVORRAGENDE PLATZANGEBOT IM KABINEN- UND COCKPITBEREICH, DIE AUF GRÖSSTMÖGLICHE ERGONOMIE ABZIELENDE AUFTEILUNG UND DIE VIELEN INDIVIDUALISIERUNGSMÖGLICHKEITEN. GUT GEFALLEN HABEN UNS EINIGE WOHLÜBERLEGTE DETAILLÖSUNGEN WIE DIE KLAPPBAREN BÄNKE IN DER PLICHT, DER DRITTE EINZELSITZ IM RUDERHAUS UND DER COCKPIT-STEUERSTAND.

DAS COCKPIT WARTET MIT 71 BIS 80 ZENTIMETERN FREIBORDHÖHE UND EINIGEN TOLLEN AUSSTATTUNGS-KOMPONENTEN AUF. GEMEINT SIND DER ZWEITE STEUERSTAND MIT GPS UND KARTENPLOTTER, EIN MITTELS ELEKTROPUMPE ZU BEWÄSSERNDER FISCHKASTEN ODER DIE BEIDEN 81 X 48 ZENTIMETER GROSSEN POLSTERBÄNKE, DIE SICH INFOLGE EINER RAFFINIERTEN KLAPPMECHANIK SENSATIONELL EINFACH VERSENKEN UND WIEDER AUFSTELLEN LASSEN.



Im luftigen, lichtdurchfluteten Pilothouse gibt es drei nach vorne ausgerichtete Einzelsitze sowie einen Küchenblock mit Spüle und optionalem 50 Liter-Kühlschrank. Ganz vorn positioniert wurde eine erwachsenengerechte Doppelkoje, die sich durch das Einfügen originaler Polsterelemente nochmals vergrössern lässt.

zipten Kabinenbootes ändert sich auch im oberen Drehzahlbereich nichts. Unter Ausnutzung aller Reserven legt die stabil im Wasser liegende 755er nochmals erheblich an Geschwindigkeit zu und erreicht binnen weniger Sekunden einen respektablen Spitzenwert von 56 km/h. Wer die Angelausrüstung gelegentlich im Schuppen lässt und lieber Wasserski laufen oder mit der Familie spazieren fahren möchten, der kommt mit diesem äusserst funktionellen Freizeitboot ganz bestimmt auf seine Kosten. Eine weitere Schokoladenseite des hochbordigen 24-Fussers verdeutlicht sich beim flinken Rangieren in der Marina. Über beide Bugs, vorwärts oder auch im Rückwärtsgang, reichen anderthalb Bootslängen zur 360-Grad-Wende. Besonders gut manövrieren und anlegen lässt es sich vom bereits thematisierten Aussensteuerstand, für den ca. 3.580 CHF aufgerufen werden.

Zusammenfassung:
Die Quicksilver Captur 755 Pilothouse gehört in ihrer Liga zu den attraktivsten Offerten. Stichhaltige Verkaufsargumente für den wet-

terfesten Mehrzweck-Gleiter sind das hervorragende Platzangebot im Kabinen- und Cockpitbereich, die auf grösstmögliche Ergonomie abzielende Aufteilung und natürlich die vielen Individualisierungsmöglichkeiten. Gut gefallen haben uns einige wohlüberlegte Detaillösungen wie die klappbaren Bänke in der Plicht, der dritte Einzelsitz im Ruderhaus und der eigentlich kaum verzichtbare Cockpit-Steuerstand. Selbiger macht insbesondere für die als potentielle Käuferklientel anvisierte Sportangler-Fraktion unbedingt Sinn. Man lenkt das Boot bei schönem Wetter im Freien und ist zum Beispiel beim Schleppfischen sofort ins Geschehen eingebunden. Absolut konkurrenzfähig kalkuliert scheint uns der Preis: Das Basismodell mit einem Mercury-F150-Viertakter kostet verlockende 64.750 CHF, für die erprobte und für gut befundene Kombination mit dem F200 XL Verado werden 70.800 CHF fällig. Hinzu kommen jeweils 2.500 CHF als obligatorische Transportpauschale. Macht man es so wie der stolze Eigner des Testbootes, der seinem schwimmenden Hobby ein ansehnliches Sortiment an komfortsteigernden Extras spendiert hatte, dann summieren sich glatte 90415 CHF.



INFO

TECHNISCHE DATEN QUICKSILVER CAPTUR 755 PILOTHOUSE

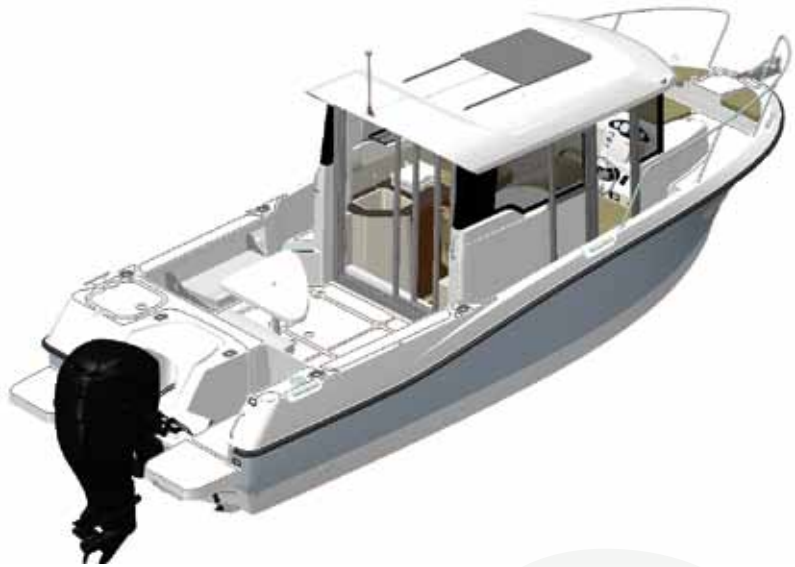
Länge über alles: 7,39 Meter
Breite: 2,79 Meter
Gewicht (ohne Motor): 1.800 Kilogramm
CE-Kategorie: C
Max. Personenzahl: 8
Brennstofftank: 300 Liter
Wassertank: 82 Liter
Septiktank (opt.): 32 Liter
Baumaterial: GFK
Motorisierung: Mercury-Aussenborder, Leistung 110,3 bis 183,8 kW (150-250 PS)
Grundpreis ab Werk (zzgl. CHF 2'500 Transportpauschale): CHF 64'750 mit Basismotor Mercury F150 EXLPT EFI, Leistung 110,3 kW (150 PS), mit Testmotorisierung CHF 70'800, Preis des Testbootes inklusive umfangreicher Extraausstattung CHF 90'415.

MOTOR AM TESTBOOT

Mercury F200 XL Verado, Viertakt-Aussenbordermotor mit elektronischer Benzineinspritzung, Kompressor und Ladeluftkühlung, Leistung 147 kW (200 PS), Zylinderzahl: 4 in Reihe, Hubraum: 1.732 ccm, Gewicht: 239 kg, max. Drehzahlbereich 5.800 bis 6.400 U/min, Einzelpreis: CHF 28'375

STANDARD-AUSSTATTUNG (AUSZUG)

Selbstlenzendes Cockpit, internationale Navigationsbeleuchtung, Batteriehaupt-



schalter, Handfeuerlöscher, zwei Pilothouse-Schiebetüren (achtern und steuerbordseitig), zwei Scheibenwischer, bewässerbarer Fischkasten, sechs Angelrutenhalter, hydraulische Lenkung, 300 Liter-Einbautank mit Füllstandanzeige, elektrisches Signalhorn, Ankerkasten, Bugreling

LIEFERBARE EXTRAS (AUSZUG)

Zweiter Steuerstand im Cockpit (CHF 3'580), 230-Volt-Landanschluss (CHF 1'335), klappbare Cockpitsitze (je CHF 780), beidseitige Badestege (CHF 1'000), elektrische Bugankerwinde (CHF 2'295), Kühlschrank (CHF 1'377), Plotter mit GPS an beiden Steuerständen (CHF 4'200), Komfort-Paket (CHF 3'910), Angel-Upgrade-Paket (CHF 1'780), Bugstrahlruder (CHF 3'533), elektrische

Trimmklappen (CHF 1'225), hellblaue Rumpffarbe (CHF 1'030), Marine-WC mit Septiktank (CHF 1'795), mehrteiliges Camperverdeck (CHF 2'630).

Revier: Ostsee, Kieler Förde bei Kiel-Schilksee (Deutschland)
Crew: 5 Personen
Messung: GPS
Wasser: 2° C, Luft: 2° C, Wind: 2-3 Beaufort
Tanks: Benzin 75 Liter (25 %), Wasser leer

INFORMATIONEN UND HÄNDLER-ADRESSEN IN DER SCHWEIZ

Brunswick Marine EMEA, Parc industriel de Petit-Rechain, B-4800 Verviers, Kontaktdaten der autorisierten schweizerischen Quicksilver-Händler: quicksilver-boats.com

SCHALL- UND FAHRTMESSUNG

(Leerlauf)	660 U/min	52 dB(A)	0 km/h
	660 U/min	58 dB(A)	5 km/h
	1000 U/min	61dB(A)	7 km/h
	1500 U/min	67 dB(A)	10 km/h
	2000 U/min	65 dB(A)	12 km/h
	2500 U/min	67 dB(A)	14 km/h
	3000 U/min	74 dB(A)	17 km/h
	3500 U/min	76 dB(A)	22 km/h
	4000 U/min	73 dB(A)	27 km/h
	4500 U/min	75 dB(A)	39 km/h
(Volllast)	5000 U/min	76 dB(A)	44 km/h
	5500 U/min	77 dB(A)	49 km/h
	6000 U/min	77 dB(A)	54 km/h
	6150 U/min	78 dB(A)	56 km/h

JETZT

YACHTING Swissboat

abonnieren!

Tolle Prämien sichern!

Classic MULTI-BAG

Schöne und praktische Tasche aus der Marinepool Classic Series. Kann sowohl als Tasche und auch als Rucksack getragen werden durch multifunktionale Tragegriffe an der Vorder- und Rückseite und zusätzliche Schlaufen an der rechten und linken Außenseite. Großes geräumiges Hauptfach mit extra Fach für Schuhe oder Wäsche, Zwei-Wege-Zipper am Hauptfach sowie eine seitliche Außentasche mit Reisverschluss, kontrastfarbene Verstärkungen an beanspruchten Stellen für verbesserten Abriebsschutz, Marinepool Logo auf der Außentasche.

Größe: 60x30x25 cm, 45l



im
2-Jahres-Abo



im
1-Jahres-Abo

Office Set: Executive Line mit Document Folder und Gear Case (L)

Edles Office Set aus der Marinepool Executive Linie. Hochwertiges Material für Abriebfestigkeit und Schutz von Dokumenten / Equipment. Document Folder kann auch als Laptop-Hülle (13 Zoll) verwendet werden und hat ein Extrafach mit Frontzipper. Adapter, Reisedokumente, Ladegeräte, Stifte und weiteres Zubehör sind wiederum im Gear Case bestens aufgehoben und schick verstaubar. Beide Produkte bieten robuste und großzügige Reisverschlüsse.

Größe Gear Case: 16x15x5 cm

Größe Document Folder: 32x24x2 cm



*Die Welt der Segel- und Motorboote
– das ganze Jahr lang!*

VORTEILE

15% Preisvorteil

Keine Ausgabe verpassen

Prämie nach Wahl

Alle zwei Monate portofrei ins Haus

Eine Ausgabe gratis bei LSV

Nach einem Jahr können Sie das Abo jederzeit kündigen (bei einem 2-Jahres-Abo nach 2 Jahren).

YACHTING Swissboat erscheint im Verlag QUARTO Media GmbH, Wiesendamm 9, D-22305 Hamburg, Handelsregister: AG Hamburg HRB 99291, Vertrieb: InTime Media Service GmbH, Bajuwarenring 14, D-82041 Oberhaching.

JA, ich möchte Abo-Kunde werden:

(bitte nur ein Kreuz machen)

- ☐ Ja, bitte senden Sie mir die YACHTING Swissboat ab der nächsten Ausgabe direkt nach Hause.
- ☐ 2-Jahres-Abo: Ich erhalte 12 Ausgaben plus Prämie zum Preis von CHF 90.- (inkl.Versandkosten).
- ☐ Jahres-Abo: Ich erhalte 6 Ausgaben plus Prämie zum Preis von CHF 45.- (inkl.Versandkosten). Auslandspreise auf Anfrage

Meine persönlichen Angaben (Pflichtfelder)

Name/Vorname
Strasse/Nr.
PLZ/Wohnort (Dieses Angebot gilt nur in der Schweiz)
Geburtsjahr Telefon für evtl. Rückfragen
E-Mail-Adresse

Senden Sie uns Ihren Abo-Coupon an:

YACHTING Swissboat
Leserservice
Postfach 1363
82034 Deisenhofen

Ich verschenke YACHTING Swissboat an

Name/Vorname
Strasse/Nr.
PLZ/Wohnort
Geburtsjahr Telefon
E-Mail-Adresse

Ich bezahle bequem per

☐ LSV
IBAN
BIC
☐ Kreditkarte
Gültig bis (Monat/Jahr)
Karten-Nr.
☐ Rechnung an meine Adresse

Nach einem bzw. nach 2 Jahren kann ich das Abonnement jederzeit beim YACHTING Swissboat Leserservice abbestellen. Im Voraus bezahlte Beträge erhalte ich dann zurück.

Als Prämie wähle ich

für das 2-Jahres-Abo:

☐ Classic MULTI-BAG

für das Jahres-Abo:

☐ Office Set: Executive Line mit Document Folder und Gear Case (L)

Widerrufsrecht: Die Bestellung kann ich innerhalb von 2 Wochen ohne Begründung beim YACHTING Swissboat Leserservice, Postfach 1363, 82034 Deisenhofen, in Textform (z.B. per E-Mail oder Brief) widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Datum Unterschrift

Noch schneller bestellen:

+41 (0) 31 / 52 80 377
+41 (0) 31 / 52 80 378
abo@yachting.ch

YACHTING Swissboat auch als eMagazine



Jetzt
erhältlich für nur
CHF 9.-

YACHTING Swissboat gibt es ab sofort auch am virtuellen Kiosk! Sie können das Heft schon 24 Stunden vor dem Erscheinungstermin der Print-Ausgabe online kaufen und sofort auf Ihrem iPad, Tablet-PC oder Computer lesen.

Wir haben für Sie unser Angebot auf den führenden Online-Kiosken eingerichtet:

- pressekatalog.de
- iKiosk.de

oder über unsere Webseite:

- yachting.ch

**DIE NÄCHSTE AUSGABE VON
YACHTING Swissboat
ERSCHEINT
ANFANG JULI 2014**

SHORT CUTS
3

EINE REISE ZUM ICH:

UNTER RUDERN ÜBER DEN GROSSEN TEICH



Ankunft auf Barbados

Einmal über den Atlantik... für manchen Segler ein grosser Lebenstraum, für andere eine stetige Herausforderung. Janice Jakait, in der Nähe von Heidelberg lebende Extremsportlerin, startete im November 2011 zu ihrer ersten Atlantik-überquerung und legte mit ihrem speziell für sie ausgestatteten Ruderboot Bif-röst im portugiesischen Portimao ab. Ihr Ziel: das karibische Barbados. „Row for silence“ nannte sie ihre Aktion, mit der sie auf den Unterwasserlärm aufmerksam machen wollte, der für Meeressäuger und Fische tödliche Folgen hat. 90 Tage brauchte sie, um nach geschätzt einer Million Ruderschläge die karibische Insel zu erreichen. Über ihre Reise, die ihre Einstellung zum Leben grundsätzlich veränderte, hat sie nun ein beeindruckendes Buch geschrieben, dass nicht nur Abenteuerlustige anspricht, sondern auch alle, die mit einer Auszeit vom Alltag liebäugeln und eine sportliche Herausforderung einem Kuraufenthalt im Zen-Kloster vorziehen. Als nächstes möchte Janice Jakait mit einem sehr kleinen Segelschiff den Pazifik überqueren. Was sie dazu noch lernen muss: segeln. *Janice Jakait, Eine Frau rudert über den Atlantik, Scorpio Verlag*

YACHTING verlost ein Exemplar - bitte senden Sie einfach eine Mail an info@yachting.ch
Die YACHTING-Crew wünscht viel Glück!

VERLOSUNG
BUCH



GUIDE

www.bootsversicherung.ch

www.bootsausstellung.ch

inMedia Services AG
Hirschengraben 8, Postfach 6723, 3001 Bern
Tel. +41 (0) 31 382 11 81
whulliger@inmedia • sbruelhart@inmedia.ch

LIEGEPLATZ TOSKANA 16M ZU VERMIETEN

Vermiete meinen Bootsliedgeplatz ab Mai 2014 für ein Jahr oder länger in der modernen *Marina Cala de' Medici* in der *Toskana*, südlich von Livorno.
Ideal zur Erkundung von Elba, Korsika und etwas weiter südlich Sardinien. Gut erreichbar; Autobahnanschluss, Flughäfen (Pisa und Florenz), internationale Zugverbindungen via Livorno, Pisa oder Florenz.

Kontakt: Jürg König,
Mobil: +41794073627 email: jkoenig@bluewin.ch

Barone Yachting
Segelyachten - Katamarane
Motoryachten - Hausboote
und Mitsiegelgelegenheiten

Postfach 1033
CH-4123 Allschwil 1
++41(0)61/4859933
Inh.: Lucie Barone
www.Barone-Yachting.ch
mail@Barone-Yachting.ch

ZU VERKAUFEN

8 m one design
www.8mod.ch

Jahrg. 2001, viel Zubehör, neue Segel Mylar TRT, schwarz, werftgepflegt, ev. mit Bootsplatz am Bodensee
vorgeführt 2013
CHF 32.000,--
info@nautima.ch



GUIDE



MITSEGLER GESUCHT

Gesucht wird ein alleinstehender Segler in meinem Alter (ab 65 Jahren) mit eigenem Segelboot, der mich an seinem Hobby teilnehmen lässt.
Vielleicht ergibt sich daraus mehr!
Als Gegenleistung bringe ich attraktives Aussehen und finanzielle Unabhängigkeit.

Anfragen unter Chiffre 12'088,
inMedia Services AG, Hirschengraben 8, 3011 Bern.

suter-kunststoffe ag
swiss-composite.ch

CH-3312 Fraubrunnen 031 763 60 60 Fax 763 60 61

- **Bootsbauharze** • **West-System - Epoxydharze**
- **Epifanes/Coelan-Bootslacke** • **Bootsbauszubehör**



Boote Motoren Fahrschule

Beat Wegmüller

Dorfstr. 35 · 3032 Hinterkappelen · Tel. 031 901 07 00 · Fax 031 901 17 94

- Vertretung diverser Marken
- Reparatur und Service
- Schlauchbootservice
- Boote
- Motoren
- Winterlager
- Bootsfahrschule und Theorie

Power by
MERCURY
MerCruiser
www.wegmueller-boote.ch

Hallberg-Rassy

**Charter Dänemark
JIM Soeferie I/S**

Tlf.: +45 6441 4182



www.iim-soeferie.dk

ZU VERKAUFEN

MS Rio Goal 400, Occasion
L: 4m, B: 1,75 Jahrg. 1984 /
5 Pers. / Mit neuem Yamaha
AB 25 PS F25DETL
Bodenseezulassung
CHF 5'990.-
www.schiffswerk.ch



Occa. Stahlyacht de Domp
L: 7.55, B: 2.38, Jahrg. 1978
Sehr gepflegtes Boot,
2003 komplett renoviert,
Mit Hafenliegeplatz
Preis auf Nachfrage
www.schiffswerk.ch



Occa. Segelyacht X79
L: 7.96, B: 2.88, Jahrg. 1981
Werftgepflegtes Boot,
gut ausgerüstet
CHF 18'000.-
www.schiffswerk.ch

...wo Träume Gestalt annehmen ...

- Neu- und Umbauten
- Teakdecks
- Lackierungen
- Rigg-Service
- Winterlager

**YACHTWERFT
WIRZ AG**
CH-9323 STEINACH · WERFTSTR. 15
+41 71 446 12 42 · YACHTWERFT-WIRZ.CH

Nutzen Sie diese ideale Werbeplattform!
Ihre Buchung mit Name, Adresse, gewünschten Kontaktdaten
und Ihrem Firmenlogo (vierfärbig in CMYK, als JPEG-Datei mit
mind. 300 dpi oder druckfähiges PDF) senden Sie bitte an:
whulliger@inmedia.sbruelhart@inmedia.ch



Qualität von Ihrem Trailerspezialisten



**Großer Online-Shop
für Zubehör und Ersatzteile**

www.HARBECK.ch Schweiz
CH-6373 Ennetbürgen • ☎ +41 79 8330875 • info@harbeck.ch
Auslieferung: 6017 Ruswil - LU

Mitsegeln auf
LaMedianoche

Weltumsegelung 2012-2016
2014: Tonga, Fidji, Vanuatu, Neu-Kaledonien, Australien
2015: Australien, Indik, Südafrika
2016: Südafrika, Brasilien, Karibik, Europa

Informationen
& Buchungen unter:
www.moonsailing.de
info@moonsailing.de
Tel: +49 33766 46 99 55-0



moonsailing

Ihr Partner für Yachtcharter und
Hausbootferien weltweit.



Kreuzfahrten Segel-Yachtcharter Hausboote
MSC • L'atelier du voyage • MOORINGS • Bestsail



www.aegaeis.ch
info@aegaeis.ch
061 712 15 00

www.schiffswerk.ch
laden · lager · werft
8266 Steckborn · 052 761 28 55

**BUCHER+SCHMID
BOOTSWERFT AG**



Segelyachten
Motorboote
Motoren
Service
Unterhalt
Winterlager

www.bucher-schmid.ch

MERCURY MerCruiser **VOLVO** PENTA **manly** **YANMAR**
VERADO **YAMAHA** **torqeedo**

Alpenquai 13 • CH-6005 Luzern • Telefon 041 360 22 67 • Fax 041 360 12 70
info@bucher-schmid.ch • www.bucher-schmid.ch

pitter
yachtcharter
www.pitter-yachting.com



8 x in Kroatien
Pula Marina Veruda Murter Marina Betina
Zadar Marina Tankeromerc Sibenik Marina Mandalina
Biograd Marina Komati Trogir ACI Marina
Murter Marina Hramina Split ACI Marina

NEU: Türkei
Göcek D-Marin

YACHT-POOL
ANFANGS-KURSANT

PITTER Gesellschaft m.b.H.
Raimund-Obendrauf-Str. 30 • A-8230 Hartberg
Tel.: +43 3332 66240 • Fax: +43 3332 662404
E-Mail: info@pitter-yachting.com



fanello.ch
Bootsbetten nach Mass

YACHTING Swissboat | Impressum

CHEFREDAKTOR Matt Müncheberg, muencheberg@yachting.ch **REDAKTION & FOTOGRAFIE** Paul Berg, Ueli Guggenbühl, Wipke Iwersen, Jürg Kaufmann; Peter Marienfeld, Martinez Studio, Matt Müncheberg, Bernd Oelsner **GRAFIK** Bianca Stüben, Fabian Börner **KOORDINATION** Anett Hillers, info@yachting.ch **ABONNEMENT** Abo-Service YACHTING, In Time Media Services GmbH, Postfach 1363, 82034 Deisenhofen, Tel. +41 (0) 31/52 80 377, Fax: +41 (0) 31 5280378, yachting@intime-media-services.ch | Abo-Preis: Inland für sechs Ausgaben CHF 45.00 (Ausland zzgl. CHF 40.00 Porto). **ANZEIGEN** Anzeigenleitung Werner Hülliger, Tel. +41 (0) 31 382 11 81, Fax: +41 (0) 31 382 11 83, whulliger@inmedia.ch | Suzanne Brühlhart, Tel. +41 (0) 31 382 11 80, Fax: +41 (0) 31 382 11 83, sbruelhart@inmedia.ch | inMedia Services AG, Hirschengraben 8, Postfach 6723, 3001 Bern **DRUCK** Evers-Druck GmbH, Ernst-Günter-Albers-Straße, 25704 Meldorf **VERTRIEB** Axel Springer Vertriebsservice GmbH, Süderstrasse 77, 20097 Hamburg, Tel. +49 (0) 40 3472 4041, Fax +49 (0) 40 3472 3549 **EINZELVERKAUFSPREIS** Schweiz CHF 9.00 | Deutschland Euro 7,00 | Niederlande, Italien, Frankreich, Spanien, BE 7,80 Euro | Kroatien 68 KN **VERLAG** QUARTO Media GmbH, Wiesendamm 9, 22305 Hamburg | Geschäftsführung: Martina John, Martina Julius-Warning, Yorck Hentz

Bei Nichtbelieferung ohne Verlagsverschulden oder wegen Störungen des Arbeitsfriedens bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. Nachdruck in Wort und Bild, auch auszugsweise, nur mit Erlaubnis von Quarto Media GmbH. Gerichtsstand Hamburg. Keine Gewähr für unverlangt eingesandte Manuskripte und Bildsendungen. ISSN 2235-8234. Zuschriften können ohne ausdrücklichen Vorbehalt im Wortlaut oder Auszug veröffentlicht werden.



Coverfoto:
Das 10,30 Meter lange
"Special Runabout"
von Pedrazzini
(c) Werft

DER MARITIME KLASSIKER

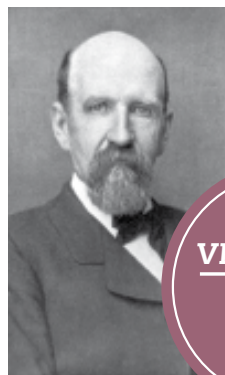


„Am Tag meiner Abreise von Gloucester herrschte mildes Wetter. Als die SPRAY die Bucht verliess, bot sich mir voraus ein lebhaftes Bild: Die Fassade einer grossen Fabrik war nur noch ein einziges Geflatter von Taschentüchern und Mützen. Fröhliche Gesichter erschienen von oben nach unten an den Fenstern des Gebäudes und alle wünschten mir eine gute Reise. Einige riefen mir zu: „Wohin des Weges und warum allein? Warum?“ Wenn ich Anstalten machte, Land anzulauen, streckten sich mir Hunderte von Armen entgegen. Aber die Küste war gefährlich! Die Slup kreuzte gegen einen leichten südwestlichen Wind an und liess etwa mittags Eastern Point hinter sich. Gloucester nahm zahlreichen Gunstbezeugungen mit einem herzlichen Salut von uns Abschied. Der Wind frischte hinter Eastern Point auf und die SPRAY liess bei gemächlicher Fahrt den Leuchtturm von Thatcher's Island hinter sich. Ich hielt östlichen Kurs nach dem Kompass, nördlich an Cashes Ledge und Amen Rocks vorbei. Wieder grübelte ich nach und fragte mich, ob es überhaupt sinnvoll war, sich über das Riff und die Felsen hinaus in die Fremde zu wagen. Ich habe nur gesagt, ich würde mit der SPRAY eine Weltumsegelung machen, „Mast- und Schotbruch ausgenommen“. Aber ich muss es wohl sehr ernst gemeint haben. Der Chartervertrag mit mir selbst schien bindend zu sein. Also segelte ich einfach weiter. Gegen Abend machte ich mit der Slup einen Aufschneider und versuchte mit einem Haken mein Angelglück im 30 Faden tiefen Wasser am Rand von Cashes Ledge. Ich hatte einigen Erfolg und bis Einbruch der Dunkelheit lagen drei Dorsche und zwei Schellfische, ein Seehecht und, das beste von allem, ein kleiner

Heilbutt, drall und zappelnd, an Deck. Diesen Ort hielt ich für ideal, um mich noch etwas mit Proviant zu versorgen. Ich setzte also einen Treibanker, der mein Schiff luvwärts halten sollte. Bei einer Strömung Richtung Südwest entgegen dem Wind war ich mir sicher, dass die SPRAY bis zum nächsten Morgen am Riff oder zumindest in der Nähe bleiben würde. Ich setzte den Anker und hängte meine grosse Laterne in das Rigg. Zum ersten Mal allein auf hoher See legte ich mich hin, nicht um zu schlafen, sondern um ein wenig zu dösen und zu träumen.“

Joshua Slocum ist von 1895 bis 1898 als erster Mensch allein um die Welt gesegelt und hat damit eine neue Form des Segelns begründet. In seinem Bericht über diese einzigartige Reise erzählt Slocum nicht nur von den Herausforderungen, vor die der Ozean Kapitän und Schiff gestellt hat, sondern auch von der Poesie des Lebens auf hoher See. Seit fast 115 Jahren ist Slocum das Vorbild von Seglern in aller Welt. Zahlreiche Nachbauten der Spray befahren unsere Meere. Nun wurde sein Bericht „Allein um die Welt segeln“ von Manfred Braun neu aus dem Amerikanischen übersetzt und als 280 Seiten starkes Hardcover-Buch – mit zahlreichen Zeichnungen und zwei Karten – im jungen Aequator-Verlag neu aufgelegt. Ein Muss für jeden Segler. aequator.com

YACHTING verlost unter seinen Lesern ein Exemplar des maritimen Klassikers „Allein um die Welt segeln“ aus dem Aequator-Verlag. Schicken Sie uns einfach eine Mail an info@yachting.ch. Viel Glück!



VERLOSUNG
BUCH



AUSBLICK

NO.4|14 # JULI/AUGUST



Im nächsten Heft lädt Sie YACHTING ein, unter Segeln eines der wohl schönsten – und anspruchsvollsten Segelreviere entlang der schottischen Westküste kennenzulernen. Entlang der Inseln der Inneren Hebriden besuchen wir ganz nebenbei auf diesem „Törn für Fortgeschrittene“ auch so bezaubernde Orte wie Talisker, Oban, Tobermory, Caol Ila und Lagavulin – deren Namen wie Musik in den Ohren von Whisky-Kennern klingen. Wir stateten der 100jährigen Pedrazzini-Werft in Bäch am Zürichsee einen Besuch ab, testeten neue Motor- und Segelyachten, die auf den Schweizer Seen eine ebenso gute Figur machen wie offshore, und wir zeigen aktuelle Produkte aus der Schweizer und der internationalen Bootsbranche – Bleiben Sie neugierig! (Ihre Themen im YACHTING: schreiben Sie uns einfach eine Mail an info@yachting.ch. Gern berücksichtigen wir nach Möglichkeit Ihre News, Termine, Regattaergebnisse und Beiträge in einer der nächsten Ausgaben).

DESHALB SCHON JETZT VORMERKEN: ANFANG JULI IST WIEDER YACHTING-SWISSBOAT-ZEIT!

Übrigens: mit einem Abo müssen Sie sich diesen Termin nicht mehr merken – Ihr Lieblingsmagazin kommt bequem zu Ihnen nach Hause. Dabei sparen Sie auch noch bares Geld. Und Sie können unter vielen attraktiven Abo-Prämien wählen. Zusätzlich gibt es für jeden Abonnenten der Printausgabe auf Wunsch kostenlos eine elektronische Ausgabe von YACHTING Swissboat (e-Magazine) dazu.

YACHTING
SWISSBOAT
yachting.ch

OUR YACHTS ARE AS INDIVIDUAL AS THEIR OWNERS

KNIERIM 36 RUNABOUT



BUT ONE THING THEY HAVE IN COMMON:

BOTIN 65 CARO
ARC REKORDHALTER



THEY ARE ALL STATE-OF-THE-ART



KER 51 VARUNA
SYDNEY-HOBART-
SIEGER



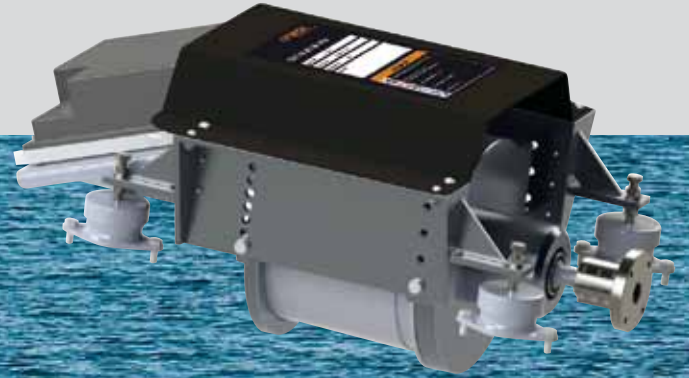
KNIERIM 60 DS - AUSLIEFERUNG FRÜHJAHR 2014

NEUBAU REFIT REPARATUR WINTERLAGER SERVICE ELEKTRONIK

KNIERIM
INDIVIDUAL YACHTS

KNIERIM YACHTBAU GMBH UFERSTRASSE 100 24106 KIEL GERMANY
PHONE +49(0)431-30 10 60 INFO@KNIERIM-YACHTBAU.DE WWW.KNIERIM-YACHTBAU.DE

DEEP BLUE i



NEU

Foto: Melanie Haefner | hpoint-visuals.com

Der erste Innenborder von der Nr. 1 für elektrische Antriebe

- Äquivalent zu 40 und 80 PS
- Vollständig integriertes Komplettsystem
- Überlegenes Preis-Leistungs-Verhältnis
- Überlegene Sicherheit
- Industrielles Engineering
- 9 Jahre Gewährleistung auf Batteriekapazität