

Reise: Nördliche Sporaden
Von Skiathos zu Skyros durch die azurblaue Ägäis

segeln

Segeln

segelreporter.com

Leidenschaft Fahrtensegeln

Simpel und funktional

Die Dufour 41 setzt Maßstäbe in ihrer Klasse



Seemannschaft

The Ocean Race

Passage Plan

Die Highlights

5,90 € A 6,90 € | CH 7,10 CHF |
EU 6,90 € | Welt 6,90 €

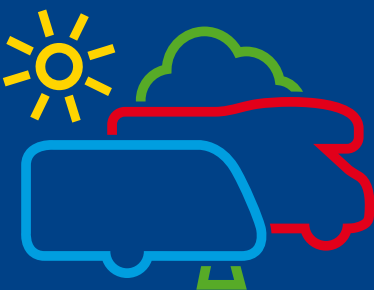


FÜR ALLE, DIE WIND UND WELLEN LIEBEN.

26.08. – 03.09.2023



Leidenschaft, die verbindet. Entdecken Sie auf dem CARAVAN SALON eine riesige Auswahl an Campervans, Faltcaravans und anderen Freizeitfahrzeugen. Ziehen Sie außerdem neue Outdoor-Ausrüstungen an Land und entdecken Sie Ihr nächstes maritimes Reiseziel.



CARAVAN SALON
DÜSSELDORF

25.08.2023 Preview Day

Ideeller Träger


CIVD
Caravanning Industrie
Verband e.V.



Messe
Düsseldorf



Kai Köckeritz,
Chefredakteur **segeln**

Segeln bleibt Segeln

Wenn das Ziel mit acht bis neun Knoten unter Motor anstatt mit fünf Knoten unter Segeln erreicht werden kann, wird die Strecke halt mit dem Motor zurückgelegt.

Der Wind bestimmt, wann und wo wir ankommen. Das ist ja das Schöne an unserem Sport. Wir nutzen den Wind, um unsere Ziele zu erreichen und genießen unterwegs das Spiel der Elemente. Wenn aber in die Richtung geht, dass Termine eingehalten werden müssen/sollen, wird es schnell knifflig. Wer hat nicht schonmal unter Bedingungen abgelegt, die eigentlich einen Hafentag bedeutet hätten, nur um pünktlich am Montag wieder hinter dem Schreibtisch zu sitzen? In einem Gespräch mit amerikanischen Journalisten wurde ich auf einen Trend in den USA aufmerksam. Dort werden Segelyachten mittlerweile stark motorisiert auf den Markt gebracht – und gekauft. Der Hintergrund ist so banal wie auch traurig: Die neue Zielgruppe möchte schneller und planbarer am Ziel ankommen. Wenn das Ziel mit acht bis neun Knoten unter Motor anstatt mit fünf Knoten unter Segeln erreicht werden kann, wird die Strecke halt mit dem Motor zurückgelegt.

Dass eine Strecke unter Segeln trotz moderner Routingprogramme noch immer nicht genau planbar ist, zeigte auch die letzte Etappe des Ocean Race. Die Veranstalter setzten die Etappe von Den Haag in den Niederlanden nach Genua in Italien

mit zehn Tagen an. Auch die Teams rechneten mit einer Ankunft am 25. Juni in Genua. Nur mit der bleiernen Flaute im Ärmelkanal hat niemand gerechnet. Das führte an Bord schon dazu, dass die Mahlzeiten rationiert werden mussten.

Wir rechneten übrigens auch nicht mit der Verzögerung durch die Flaute, buchten die Flüge und das Hotel bereits einige Wochen vorher. Und so saß ich am 25. Juni mehr oder weniger recht allein in Genua und blickte auf den Ententeich Mittelmeer. Als die Malizia dann am 27. Juni über die Ziellinie driftete, stieg ich gerade wieder in Flieger zurück nach Hamburg. Ungemein ärgerlich, aber das ist eben Segeln. Wir sind von den Elementen abhängig – und manchmal ist der Motor eben keine Option.

Ich hoffe, Ihre Sommertörnplanung gelingt nach Ihren Wünschen. In dieser Ausgabe haben wir übrigens noch ein paar Tipps für die Planung zusammengestellt.

Ihr

Kai Köckeritz

SegelReporter
PODCAST
Beginn mit Paul, Jochen und Kai

Gedruckt und als ePaper

Lesen, wo Sie es wollen: Analog zuhause oder digital unterwegs mit dem Abo-Plus:
shop.segelreporter.com



60

Dufour 41:
Mit dem neuen Modell verfolgt die Werft viele neue Ansätze



SEGELN

- 14 Reise: Nördliche Sporaden**
Das Segeln in den nördlichen Sporaden öffnet ein Fenster zu einem verborgenen Griechenland.
- 28 Leserreise: Ost-England**
Der raue Charme der englischen Ostküste lockte segeln-Leser Holmer Vogel von Holland aus auf die britische Insel
- 36 The Ocean Race**
Die spannendsten Momente des Rennens im Rückblick
- 44 Porträt: Friedrich Marx GmbH & Co. KG**
Antriebslösungen für Wassersportler – und das in 4. Generation

PRAXIS

- 22 Seemannschaft: Passage Plan**
Wir haben in die englische Ausbildung geschnuppert und erläutern, wie die perfekte Törnvorbereitung gelingt

BOOTE

- 60 Test: Dufour 41**
Wir segelten das neueste Modell der französischen Werft in der Bucht von Palma – und entdeckten im verborgenen einige gute Lösungen, die Dufour gefunden hat

JEDEN MONAT

- | | |
|---------------------------------|-------------------------------|
| 3 Editorial | 68 Kleinanzeigen |
| 6 Szene | 72 Vorschau |
| 52 Mitteilungen des KYCD | 74 Kolumne Detlef Jens |
| 55 Kommentar | 75 Bootsbörse |
| 59 Impressum | |

14

Sporaden:

In der nördlichen Ägäis befindet sich ein Revier zum Träumen und Verweilen



28

Ost-England:

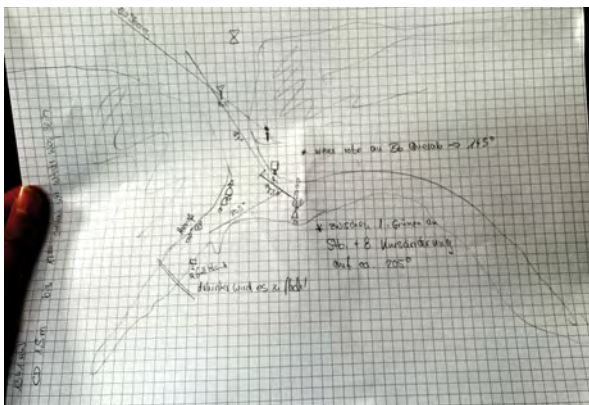
Erkundungstour in ein Revier, in dem eine ganz eigene Segelkultur gelebt wird



36

The Ocean Race:

Ein Rückblick auf das Rennen um die Welt. Die Etappen, die Teams, die Geschichten



22

Passage Plan:

In England wird der Törn akribisch geplant. Was wir daraus lernen können

Kontakt

Redaktion:

E-Mail: segeln@ebnermedia.de

Kundenservice:

+49 (731) 88005 – 8205, E-Mail: kundenservice@ebnermedia.de
Mo. – Do. 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr, Fr. 9.00 bis 15.00 Uhr



Etappensieg zum Abschluss für Malizia-Crew

Im Flautenpoker vor Genua behält die Malizia-Crew die Nerven und segelt zum zweiten Etappensieg im Ocean Race



Die Entscheidung fiel in der Nacht und den frühen Morgenstunden des 27. Juni 2023. Malizia fährt eine Halse unter Land und profitiert nach Sonnenaufgang von der einsetzenden Thermik an Liguriens Küste. Holcim-PRB, die das Rennen bis zum letzten Tag kontrollierten, segeln zu weit draußen und schaffen es nicht, dichter unter Land zu kommen.

Das deutsche Boot schiebt sich an der Küste entlang Richtung Ziel in Genua. Begleitet von Helikoptern, Zuschauerbooten und Ribs segelt die Crew um Boris Herrmann dann schließlich zuerst über die Linie. Dass die Malizia die Flautenetape für sich entscheiden konnte, bedeutet viel. Schließlich wurden dem Schiff immer Schwächen bei Schwachwind nachgesagt.



Leichtwindrennen beim SailGP – mit anderen Booten hätte wohl kein Rennen stattgefunden

SAILGP

Letzter Platz für deutsches Team ist besser, als er aussieht

Erik Heil und seine internationale Truppe haben bei der ersten SailGP-Regatta der vierten Saison in Chicago Akzente setzen können, die sich allerdings auf der Ergebnisliste nicht zeigen.

Erik Heil, der mit zwei olympischen Bronze-Medaillen am höchsten dekorierte deutsche Segler der vergangenen Jahre, ist es nicht gewohnt, den Platz am Ende eines Feldes einzunehmen. Aber er wusste, dass das passieren kann. Er wird sicher nie so schlecht vorbereitet in eine große Regatta gegangen sein. Die besonderen Umstände des SailGP lassen einfach nicht den Grad der Planung zu, die Spitzensegler aus ihren Olympiaprojekten gewohnt sind.

Newcomer erhalten zwar mehr Trainingszeit als die erfahreneren Teams, aber der Vorsprung ist in der Kürze der Zeit nicht aufzuholen. Nach drei Tagen im Simulator in Belfast und siebeneinhalb Tagen auf dem Boot, kann man in keiner hochwertigen Segeldisziplin große Erfolge erringen.

Erik Heil und seine Crew haben sich in den vergangenen Monaten intensiv mit den Daten auseinandergesetzt. Und sie waren offenbar erfolgreich dabei, eine angemessene Strategie für die Premiere in Chicago zu wählen. Bei dem Start des ersten Tages wählten sie jeweils den gleichen Zugang mit einem mittelspäten Zugang von Lee der Linie.

Heil überzeugt dabei gleich beim ersten Start mit einem mutigen Timing zur Linie, rast auf Platz fünf um die erste Tonne und liegt einen Großteil des Rennens auf Rang vier. Erst Mitte der zweiten Kreuz geht das Momentum verloren. Es fehlt etwas Speed, die Konkurrenz kommt heran, im Gewühl wird es unübersichtlich und an der letzten Tonne passt das Timing der finalen Wende nicht.

Aber der Verlauf dieses Rennens macht Mut. Platz 5 vor der letzten Halse. Aber dann geht der wichtige Bugwechsel daneben. Das erste verkorkste Manöver. Im Zusammenspiel mit Flight Controller James Wierzbowski läuft etwas schief. Die Tragflächen sind zu stark ange stellt. Sie entwickeln in der Drehung zu viel Auftrieb, der Katamaran hebt ab und klatscht ins Wasser. Der Speed rutscht auf 15 km/h ab, die Gegner rauschen mit dreieinhalbfacher Geschwindigkeit vorbei, bis das deutsche Boot sich wieder auf die Tragflächen hebt.

Das dritte Rennen beginnt mit einem Unforced Error. Erik Heil berührt die Begrenzungszone, wird mit einem Penalty bestraft und muss als letztes Boot starten. Er rast dem Feld hinterher und kommt immer noch auf Platz 7 ins Ziel.

Der zweite Tag verläuft dann allerdings anders als erwartet. Chicago bietet nur etwa vier Knoten Wind auf. Die Crews werden vom Wettfahrtsleiter von sechs auf vier verkleinert, um Gewicht zu sparen. Zudem müssen alle Boote das 29 Meter hohe Flügelrigg stellen, das für eine solche Flaute entwickelt wurde.

So ist es wahrlich nicht schön anzusehen, wie die Schnellsegler über den Parcours treiben. Solche Bedingungen hat Erik Heil nicht im Simulator getestet. Er ist mit dem größten von drei Riggs noch gar nicht gesegelt. Kein Wunder, dass es schwer ist, den Kat in Fahrt zu bringen. Zwei Längen fehlen zur Startlinie. Dennoch ist GER erneut auf Rang sechs bestens an der ersten Tonne positioniert.

Aber Neuseeland rutscht in Lee durch USA in Luv drüber und Heil muss weghalsen auf die im Nachhinein schlechtere Seite des Vorwind- und Kreuzkurses. Die beiden Gegner beenden das Rennen

schließlich auf Platz drei und zwei. Heil wird 7. Wieder gut mitgemischt, aber am Ende doch den Big-Point verpasst.

Am Ende steht ein unschöner letzter Platz in der Gesamtwertung dieser Premiere. Das haben viele erwartet. Aber dennoch ist es mehr als blinde Schönfärberei, wenn man in diesem Auftritt Hoffnung sieht. Natürlich stimmt es nicht, wenn die PR glauben machen will, dass Germany SailGP Team sei „erfolgreich in der Weltliga angekommen“. Letzter ist Letzter.

Doch der Verlauf der Regatta mag darauf hindeuten, dass im GER-Team mehr steckt als in anderen Newcomer-Crews. Spanien, die Schweiz und auch Frankreich segelten oft eine ganze Saison hoffnungslos hinterher. Der deutsche Skipper erklärt: „Wir sind sehr froh, dass wir nach unserer kurzen Vorbereitungszeit so einsteigen konnten. Vor allem am ersten Tag ist es uns gut gelungen, unsere Vorhaben mit konservativ-konzentrierten Starts und möglichst wenigen Manövern umzusetzen.“

Besonders nach dem ersten Tag sei man nach einem ersten Eintauchen in die Zahlen sehr zufrieden gewesen. „James, unser Flight Controller, hat unsere Daten mit denen der Top-Teams verglichen. Dabei ist er bei der Datenanalyse aus dem Staunen nicht herausgekommen. Er war vorher Coach beim spanischen Team und sagte, dass ein neues Team bei einem ersten Einsatz noch nie so viele gute Werte erreicht hat.“ Auch SailGP Gründer und CEO Russell Coutts schickte aufmunternde Worte. Heil nennt es „gigantisch“, wie vielversprechend sein Team als neue Mannschaft bei nur zehn Trainingstagen auf dem Wasser und im SailGP Simulator in Belfast in den SailGP gestartet sei. „Wir treten hier gegen die absoluten Superstars des internationalen Segelsports an. Die haben in den vergangenen Jahren Hunderte von Segeltagen auf den Geschossen absolviert. Unsere Aufholjagd hat bei einem Bruchteil dieser Erfahrung gerade erst begonnen.“

Die Abstände der Top Drei zum Rest des Feldes war diesmal so groß wie selten, weil die Favoriten eben auch bei Flaute konstant punktetten. Kanada-Skipper Robertson ist dabei ein gutes Beispiel für die Professionalität der Liga im guten wie im schlechten Sinne. Denn er segelte diese Regatta unter besonderem Druck. Kurz vor dem Start war bekannt geworden, dass der kanadische Krypto Fonds Unternehmer und Geldgeber Fred Pye, der vor der vergangenen Saison vollmundig angekündigt hatte, mit der Gründung des Kanada Rennstalls, den Segelsport im Land auf ein neues Niveau heben zu wollen, ausgeschieden ist. Er sei seinen finanziellen Verpflichtungen aus der SailGP-Teilnahmevereinbarung für die Saison 4 nicht nachgekommen, heißt es von den SailGP-Organisatoren.

Man habe infolgedessen die Eigentümerschaft des Teams übernommen – spricht: Larry Ellison zahlt wieder. Man habe nun ein Verfahren zur Suche nach einem neuen Eigentümer für das kanadische Team eingeleitet. Es werde im Juli 2023 abgeschlossen sein wird. Anders gesagt: Für wohl zwei bis maximal drei Events wird Kanada noch



Das deutsche Team (mit internationaler Crew) zeigte eine gute Leistung

unterstützt. Wenn dann kein Geld in das Franchise fließt, kommt wohl jemand anders zum Zuge.

Robertson erklärte, dass es im Vorfeld der Regatta nach der enttäuschenden Nachricht von Pye nicht sicher war, ob sein Team an der Startlinie stehen würde. Aber er zollte der Loyalität seiner Mannschaft Anerkennung. Sie sei schließlich ohne Bezahlung gestartet. Das Team „eine Menge Widrigkeiten durchgemacht“ daraus aber „etwas großes Positives“ gemacht.

Die Kanadier segeln also um ihre Existenz und scheinen mit dem Druck gut klarzukommen. Auf Gnade können sie allerdings nicht hoffen. Das hat der Rauswurf des japanischen Teams in der vergangenen Saison gezeigt, für das Nathan Outteridge gesteuert hatte.

Für Deutschland ist ein solches Szenario nicht in Sicht. Anders als bei den gescheiterten Japanern und Kanadiern steht ein starker Skipper am Ruder des Teams, dass die Farben seines Landes trägt. Es steht als Neuling unter Welpenschutz aber die Leistungen bei der Premiere haben das Potenzial erkennen lassen.

Rennstallbesitzer Thomas Riedel hat dem Team eine längerfristige Unterstützung zugesagt. Ob aber Co-Eigner Sebastian Vettel vom letzten Renntag in Chicago geschockt, den man ihm als Highspeed-Wettkampf verkauft hat? Das war wahrlich keine Werbung für den Segelsport. Selten sind die F50 so extrem langsam über einen SailGP-Parcours getrieben. Aber Vettel dürfte sich der Risiken dieser Natursportart bewusst sein. Immerhin gab es trotz der anhaltenden Flaute ein Ergebnis. Und das hilft dem Produkt SailGP bei der Planungssicherheit für weitere Höhepunkte. Beim nächsten Mal dann vielleicht auch schon mit einem vielleicht schon verbesserten GER-Team.



Gelungener Auftakt trotz letztem Platz – die Lernkurve steigt

VISA



KIELER WOCHE

Malte Winkel für J/70-IDM-Serie disqualifiziert - Schweizer Team gewinnt

Bei leichten nordöstlichen Winden und erneut Sommersonne satt ging am Sonntag (25. Juni) die Kieler Woche Regatta 2023 zu Ende. Die strahlenden Gesamtgewinner in den acht internationalen Bootsklassen des zweiten Teils kommen aus Dänemark, Frankreich, der Schweiz und dem Gastgeberland, das fünf Siege verbuchte. Im Euro Cup der 29er legten Nicklas Holt und Katja Visby Svendsen aus Aarhus einen phänomenalen Schlusstag an die Spitze hin.

Internationaler Deutscher J/70-Meister wurde der Eidgenosse Stefan Seger (Oberhofen) mit seiner Crew, nachdem der zunächst überlegen führende Kieler Malte Winkel wegen des Verstoßes gegen eine Klassenregel disqualifiziert worden war. Die Kommodore-Schale des Kieler Yacht-Clubs als Punktbeste bekamen Kay-Uwe Lüdtker/Kai Schäfers (Berlin/Hannover) im FD.

„Das war eine ausgesprochen anspruchsvolle Kieler Woche mit fast ausschließlich Leichtwindtagen, aus denen die Wettfahrtleiter teams



Bei den J/70 gewann die schweizer Crew

das Meistmögliche herausgeholt haben“, resümierte Regattaorganisationsleiter Dirk Ramhorst die neun Tage von Schilksee. Insgesamt wurden 282 Rennen über die acht Bahnen gebracht. Dabei erlebten die Aktiven durchgehend mediterrane Sommerbedingungen, die auch von mehr als 100.000 Segelfans und Gästen auf dem Eventgelände im Olympiazentrum Schilksee genossen wurden.

Für das kommende Olympiajahr 2024, wenn die Kieler Woche vom 22. bis zum 30. Juni stattfindet, will Ramhorst mit seinem Team „intensives Kundenmanagement“ betreiben, sowohl mit den nationalen Segelverbänden anderer Länder als auch dem Klassenvereinigungen. Erstere könnten sich zusammenschließen und vier Wochen vor den Spielen in Frankreich auf eine letzte Generalprobe als Trainingsregatta verständigen, wenn das Revier in Marseille bereits abgesperrt sein wird. Für quantitativ große Felder auch in den internationalen Bootsklassen solle bei deren Interessenvertretungen geworben werden. Über 2024 hinaus mahnt Ramhorst beim Weltsegelverband Termenschutz nicht nur gegenüber anderen Großevents, sondern auch deren exklusiven Trainingslots an, um von der Weltspitze wieder mehr Aktive nach Kiel zu holen.

Spannende Duelle auf dem Wasser, aber auch eine große Enttäuschung an Land: Der letzte Tag der Kieler Woche bot noch mal die große Spannweite der Emotionen im Segelsport. Für Eruptionen in den Ergebnislisten der J/70 sorgten vor dem Auslaufen die Ereignisse des Vorabends, die am Sonntagfrüh eingerechnet wurden. Resultat: Die Top-Crew der Internationalen Deutschen Meisterschaft der J/70, die Mannschaft um Malte Winkel, packte nach Disqualifikation ihr Equipment zusammen, während die Felder der acht Klassen aufs Wasser gingen. Unter den strahlenden Gesichtern der Segler stachen die der Sieger noch hervor. Neben den Deutschen Max Billerbeck (Contender), Levian Büscher (ILCA 4), Paul Ulrich (ILCA 6), Kay-Uwe Lüdtker/Kai Schäfers (Flying Dutchman) und dem Team von Fritz Meyer (J/24) durften sich auch ein Franzose, zwei Dänen und fünf Schweizer in ihren drei Klassen freuen.

J/70-IDM

Ein neues Bild eröffnete sich den J/70-Teams am Morgen beim Blick in die Ergebnisliste. Am späten Sonnabend war noch ein Protest gegen 40 der 53 Crews verhandelt worden – mit intensiven Auswirkungen auf die Spitze des Feldes. Anlass waren die Klassenregeln der J/70, nach denen die Steuerleute vom Weltverband World Sailing entweder als Amateur klassifiziert oder als Profi auch Mit-Eigner eines J/70-Boots sein müssen. Die internationale Klassenvereinigung hatte das technische Komitee der Kieler Woche auf ungeklärte Status-Situationen hingewiesen. Ein Protest gegen die betroffenen Segler war daher verpflichtend.

Im Nachgang konnte das Gros seinen Status klären und kassierte für das vorherige Versäumnis lediglich eine Ein-Punkt-Strafe. Mit voller Härte traf es die Führungscrew um Malte Winkel. Der Kieler mit Olympia-Ambitionen im 470er hat nach World Sailing den Profi-Status, ist aber nicht Eigner des Bootes und kassierte daher Disqualifikationen für die einzelnen Wettfahrten. Damit ging die IDM ohne die Winkel-Crew in die Entscheidung.

„Nach so viel Spaß, den wir als Team zusammen hatten, und nach dieser starken Leistung, mit der wir uns in der J/70-Klasse gezeigt haben, ist es so ziemlich das Schlimmste, was uns passieren konnte. Dass wir nach drei Segeltagen kurz vor Schluss aufgrund einer Klassenregel disqualifiziert werden, ist brutal. Wir waren uns wie all die anderen Teilnehmer dieser Klassenregel nicht bewusst. Was uns bleibt, sind die tollen Tage, die wir als Team auf dem Wasser hatten und unsere herausragende Segelleistung, die ehrlich und hart erarbeitet wurde!



Max Billerbeck ließ im Contender nichts anbrennen

Contender

Ein vierter Platz zum Start in den Schlußtag reichte Max Billerbeck (Kollmar) bereits, um sich den Gesamtsieg zu sichern. Sein dänischer Trainingspartner Jesper Armbrust und dessen Landsmann Sören Dulong Andreassen konnten nur im Heckwasser folgen. Sie belegten auch im Gesamtklassement die Ränge zwei und drei. Das letzte Rennen hätte sich der deutsche Weltmeister von 2019 zwar sparen können, nutzte es aber zu einem weiteren guten Training für die kommende WM.

„Heute war es nicht so einfach, ich bin nicht gut aus den Starts gekommen, und dann ist es schwer, sich nach vorn zu arbeiten. Aber es hat ja gereicht“, freute sich Billerbeck über seinen ersten Kieler Woche-Sieg trotz des zwölften Platzes zum Abschluss. „Als Generalprobe für die WM will ich das nicht werten. Denn die Bedingungen können da ganz andere sein. Mir kam die leichte Sommerbrise entgegen, und von den Australiern erwarte ich bei der WM noch eine Steigerung.“

Nr.1 Bootsvermietungs-Plattform



Mit oder ohne Skipper mieten.
55.000 Boote weltweit.



SamBoat

Ihr Boot ist startklar

AWN-PLEITE

Kommt Awn als reiner Online-Händler zurück?

Die Abwicklung des traditionsreichen Yachtausrüsters A.W. Niemeyer schreitet voran. Nach den Räumungsverkäufen der letzten Wochen werden nun in mehreren Auktionen fast 20.000 Positionen an Filialware und Ausstattung versteigert. Doch anscheinend wird die Marke awn unter neuer Führung weiterleben.

Wie es in einer Meldung von Wayes, einer auf Restrukturierung von Unternehmen spezialisierten Firma heißt, habe es einen sogenannten Asset Deals gegeben, wonach jetzt ausgewählte Vermögensgegenstände der alten A.W.Niemeyer GmbH an eine neue awn GmbH übergehen. Die neue awn GmbH ist eine Tochterfirma der E-Scale group GmbH.

Von Wayes heißt es dazu: „Damit wird sichergestellt, dass die 278 Jahre dauernde Geschichte für die Kunden weitergeht. Mit der E-Scale group findet sich ein Erwerber, der mit etablierten Marken – wie etwa bootszubehoer.de und bootsholz.de – bereits umfangreiche Erfahrungen aufzuweisen hat. Auf awn.de wolle man im bekannten Gewand, mit gewohnter Produktvielfalt, weiterhin mit bestem Service und mit neuen Anreizen Produkte rund um den Bootszubehör anbieten.“

Hinter der Firma E-Scale Group steht Geschäftsführer Christian Kettl. Er wird mit den Worten zitiert: „Unser starkes Team aus Fachleuten der Branche und des Onlinehandels freut sich darauf, eine derart traditionsreiche Marke in die Zukunft zu führen. Mit dem erklärten Ziel, alte Werte und neue Reize zu vereinen.“ Die Übernahme AWNs durch Kettl, der im E-Commerce zu Hause ist, und die Auflösung der bisherigen Awn-Filialen lässt vermuten, dass es – zumindest in absehbarer Zeit – nur noch als reiner Online-Handel weitergehen wird.

Die Nachricht über die Fortsetzung der Awn-Geschichte deckt sich auch mit einer E-Mail, die heute an die Awn-Kunden verschickt wurde, in der es heißt: „Voller Freude dürfen wir verkünden, dass die awn GmbH zukünftig Ihre Online-Bestellungen entgegennimmt. In neuem Glanze, unter neuer Führung, aber mit gewohnter Vielfalt. Denn mit der Kompetenz und Produktexpertise der awn GmbH heißt es nun: ‚Volle Kraft voraus!‘. Auf www.awn.de warten schon bald Ihre Lieblingsprodukte auf Sie.“

DÄNEMARK

X-Yachts erwirbt die dänischen Yachthäfen Marina Minde und Marina Toft

X-Yachts Marina A/S hat den Erwerb von zwei Yachthäfen in Dänemark, Marina Minde in Egernsund und Marina Toft in Gråsten, bekannt gegeben. Der Kauf, der am 1. Januar 2024 wirksam wird, erfolgte im Rahmen eines Generationswechsels von den derzeitigen Eigentümern Claus Boisen und Hans Lindum Møller.

Die Yachthäfen Minde und Toft sind aufgrund ihrer perfekten Lage nahe der deutschen Grenze zu festen Größen in der dänischen Segellandschaft geworden. Vor allem Marina Minde kann eine beeindruckende Bilanz vorweisen, denn sie

wurde 2021 zum „Hafen des Jahres“ gekürt. Diese Auszeichnung trug dazu bei, das Interesse von X-Yachts Marina A/S, einer Tochtergesellschaft von Consolidated Holdings A/S, zu wecken.

Die Verkäufer waren auf der Suche nach einem geeigneten Käufer, der nicht nur über das nötige Kapital für ein weiteres Wachstum verfügt, sondern auch eine ausgeprägte Leidenschaft für den Segelsport mitbringt. In X-Yachts fanden sie einen perfekten Partner. „Wir hatten Glück und kamen mit X-Yachts in Kontakt, die sofort Interesse an den



Die Marina Minde an der Flensburger Förde

Yachthäfen zeigten“, so Boisen und Møller. Auch Kræn Nielsen, der CEO von X-Yachts, zeigte sich begeistert von diesem Vorhaben und hob das Synergiepotenzial zwischen der Werft und den Yachthäfen hervor. Das bestehende Managementteam, darunter Claus Boisen als Hafenmeister und Hans Lindum Møller als CEO, wird seine Aufgaben auch nach der Übernahme weiterführen. Auch die Leiterin des Restaurants und der Bar Vårfet, Susanne Jylov, bleibt als Mieterin erhalten.

Ib Kunøe, der Eigentümer von Consolidated Holdings, steht seit 2012 an der Spitze von X-Yachts. Kunøe, der selbst ein begeisterter Segler ist, war mehr als erfreut, sein Portfolio mit diesen erstklassigen Yachthäfen zu erweitern. „Wenn man ein schönes Boot hat, möchte man auch einen attraktiven Liegeplatz dafür haben“, erklärt er.

Zwar plant Kunøe derzeit keine größeren Änderungen an den gut geführten Ganzjahresbetrieben, doch erwartet er im Laufe der Zeit einen Zustrom von X-Yachts-Segelbooten zur Marina Minde und Marina Toft – warum hält er offen.

GET INSPIRED BY EUROPE'S **BIGGEST** GUITAR-SHOW

GUITAR SUMMIT

2023

22 - 24 SEPTEMBER • MANNHEIM, ROSENGARTEN

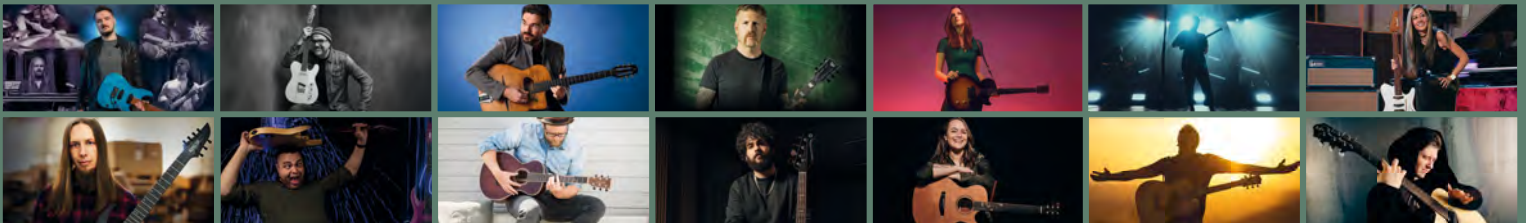
MARTIN MILLER GREG KOCH JOSCHO STEPHAN
Session Band *Trio* *Trio*

BILL KELLIHER • LAURA COX • PLINI • LARI BASILIO

YVETTE YOUNG • KEITH MERROW • JOHN BROWNE

GREGOR MEYLE • VINCEN GARCIA • SOPHIE CHASSÉE

ANDREA VALERI • ALEXANDR MISKO » and many more...



» Große **AUSSTELLUNG** auf 4 Etagen mit über **500 MARKEN** aus der Gitarren- und Basswelt

» Über **100 WORKSHOPS** auf 7 Bühnen und exklusive **MASTERCLASSES**

» Friday & Saturday Night in **CONCERT**

» **SOUND & RECORDING WORLD**
Alles über Band- und Homerecording.
• **SOUND & RECORDING STAGE**
• **STUDIOSOFA** Live-Podcast

» **RECORD YOUR BAND**
3-Tages Masterclass mit **MAX POWER & WALDEMAR VOGEL**
So erzielst du einen Top-Sound bei Recordings im Proberaum und im Homestudio!

▶ **FLOHMARKT**

▶ **FOODTRUCKS**

▶ **FAMILIEN-SPECIAL**

AM SONNTAG

» **INSTRUMENTENKARUSSEL, KINDERSCHMINKEN** und große **DINO-RALLYE** und vieles mehr...

» **HEAVYSAURUS** - Prähistorischer Rock'n'Rarr mit absolutem Kultfaktor!



HEAVYSAURUS

**JETZT
TICKETS
SICHERN!**



guitarsummit.com/tickets

guitarsummit.com



GUITARSUMMIT.DE



GUITARSUMMIT



@GUITARSUMMIT



GUITARSUMMIT



I'M SOUND

• NEXT MANNHEIM

STADTMARKETINGMANNHEIM²

Ein Revier – zwei Gesichter

Klein aber fein! So hatten wir die Nördlichen Sporaden in Erinnerung.
Doch dann mussten wir feststellen, dass auch an diesem Segelrevier die
Zeit nicht spurlos vorübergegangen ist

Foto: Carl Victor

Idylle pur: Magische Momente
in den nördlichen Sporaden



Besonders in dem bisher so schönen Skiáthos, haben die sommerlichen Völkerwanderungen ihre Spuren hinterlassen. Es gibt Zeiten, da dröhnen die Touristen-Bomber im Minuten-Takt in Masthöhe über das Wasser der Bucht. Am Abend ergießt sich ihr Inhalt in die Gassen der Altstadt, flutet dort die Restaurants und schreckt auch vor dem – selbst abends noch sehr heißen – Anstieg zu den Restaurants an der Spitze der Chóra nicht zurück. Nicht dass es dort etwas geschenkt gäbe. Ganz im Gegenteil! In jenen, mit dem schönsten Blick über die Bucht, kratzen die Preise am internationalen Society-Niveau, ohne dass deren griechische „Cuisine Nouvelle“ mit den Nepp-Angeboten anderer Destinationen mithalten könnte. Mit ein Grund, warum wir dort oben nur die Aussicht genießen und uns danach unten auf Restaurant-Suche machen. Vom Trubel in der Altstadt abgeschreckt, werden wir erst nahe unserem Yacht-Steg fündig. Ausgerechnet dort, wo wir tagsüber bei jedem Schritt über Segler-Gepäck gestolpert waren, versprechen uns die Speisekarten original griechische Küche zu maßvollen, wenn auch den Umständen angepassten, Preisen. Trotzdem will keine so rechte Vorfreude aufkommen, denn die römisch-katholisch (oft in Dreierreihen!) liegende Charterflotte lässt Schlimmes für unseren Törn in den Nördlichen Sporaden befürchten.



Nur weg vom Trubel!

Deshalb wollen wir am nächsten Tag so weit wie möglich weg von all dem Trubel. Und was läge da näher, als die am weitesten entfernte Insel des Archipels: Nísos Pélagos. So heißt sie aber nur im Segelführer, in den griechischen Seekarten wird sie

als „Kyrá Panagía“ geführt. Zwei Traumbuchten hat die Insel: Im Südwesten den Órmos Kyrá Panagía (anderswo auch „Ágios Pétros“ genannt) und im Norden den Órmos Planítis, bei dessen Namensgebung sich ausnahmsweise mal alle einig waren. Um dorthin zu gelangen, runden die meisten Yachten die Südspitze von Skópelos und gehen dann zwi-



Fotos: Carl Victor



schen Alónnisos und Peristéri hindurch. Da man in der Enge den Wind meist auf die Nase bekommt und zudem vom Strom ausgebremst wird, wählen wir diesmal den Schlag um Skópelos' Nordkap. Die Hoffnung, dass uns entlang von Alónnisos' Nordwest-Küste Neues geboten wird, erfüllt sich nicht und auch der erwartete Anlieger will sich nicht so recht einstellen. Erst als wir hinter Kap Yerákas abfallen und den Wind voll und bei einfangen können, hebt sich die Stimmung an Bord. Die bessert sich noch, als wir den Órmos Kyrá Panagía ansteuern: In allen Farben schillert das glasklare Wasser, kein Haus verunziert die grün gesprenkelten Hänge. Einige Yachten ankern bereits in der Bucht als wir ankommen und letzte Ausflugsschiffe verlassen sie gerade. Das allein wäre schon Einladung genug, den Anker fallen zu lassen und mit einem Bad all das abzuspülen, was uns seit Skiáthos auf der Seele liegt. Doch der verunglückte Anlieger hat Zeit gekostet und schließlich hat die Insel noch mehr zu bieten. Nur einige Bootslängen breit und von Klippen gesäumt ist die Einfahrt in den Órmos Planítis; ein Nervenkitzel könnte die Ausfahrt werden, sollte morgen früh der Meltemi voll in diese Enge stehen. Drinnen haben wir die Wahl zwischen zwei Buchten: Wir entscheiden uns für die südliche. Warum? Weil in der anderen bereits ganze drei Boote ankern! Über Snobismus ließe sich streiten, über einen der schönsten Ankerplätze der Nördlichen Sporaden aber nicht nicht!

Revier am Scheideweg.

Zu den schönsten Inseln der Nördlichen Sporaden zählt das abgelegene Skýros. Wenn auch nicht zu den einfachsten, wenn man Ankern möchte. Zwar gäbe es an der Südküste Buchten, doch die liegen in einem Sperrgebiet. Für alle, die es noch nicht →



Informationen

Charterfirma: Kiriacoulis Mediterranean, 7 Alimou, 17455 Alimos, Athen, Griechenland. Internet: www.charter@kiriacoulis.com, E-Mail: charter@kiriacoulis.com, Tel.: +30 210 9844529, +30210 9886187. Schiffe & Preise: Angeboten werden Monohulls von 35 bis 56 Fuß und Katamarane von 38 bis 50 Fuß. Die Katamarane Lagoon 56 und Bali 54 werden nur mit Skipper verchartert. Kiriacoulis teilt seine Schiffe in 3 Kategorien: „Prestige Line“ (jünger als 4 Jahre), „Class Line“ (4-6 Jahre alt) und „Economy-Line“ (mehr als 6 Jahre im Einsatz). Die Charter-Preise der Prestige Line liegen zwischen € 1.500,- und € 7.300,- bei Monohulls und zwischen € 1.950,- und 11.000,- bei den Katamaranen. In der Class Line zwischen 1.500,- und 8.200,- bzw. 2.200,- und 9.500,-, sowie in der Economy Line zwischen 870,- und 7.200,- bzw. 1.300,- und 9.600,- je nach Saison und Größe des Schiffes. Revier: Die Sporaden sind ein kleinräumiges Revier mit vielen gut geschützten Buchten und einigen wenigen aber gut geschützten Häfen. Also das ideale Familienrevier! Seekarten: Griechische Pilot Chart PC16 / Imray-Iolaire G25 und G26. Nautische Literatur: Rod & Lucinda Heikell: Greek Waters Pilot“. Gerd Radspieler: „Griechenland – Teil 4“. Wind & Wetter: Zwischen Juni und September wird das Revier vom Meltemi dominiert. Meist bläst er aus N und NE, erreicht aber nur selten jene Stärke, die er in der zentralen Ägäis ausspielen kann. In der Vor- und Nachsaison muss man mit durchziehenden Fronten aber auch mit Schirokko rechnen. Wetterberichte: Ausschließlich über www.windfinder.de. Gezeiten & Strom: Der Tidenhub ist im gesamten Revier eine vernachlässigbare Größe. Weht der Meltemi kräftig aus NE, kann zwi-

schen Alónnisos und Peristéri Strom mit bis zu einem Knoten gegenan stehen. Navigation: Ausschließlich terrestrisch. Beste Zeit: Ende Mai bis Anfang Oktober. Anreise: Flug nach Skiáthos. Einreise & Zoll: EU- und Schengen-Land. Sprache: Griechisch. Englisch wird überall gut verstanden und gesprochen. Restaurants: Gute griechische Küche muss man hier oft schon ebenso suchen wie akzeptable Preise. Eine Ausnahme ist (noch!) Skyros. Klima: Für Kühlung sorgt der Meltemi. Fällt der mal aus, kann es im Revier sehr heiß werden. Kleidung: Leichte Sommerkleidung. Zumindest eine Ölzeug-Jacke sollte in der Ägäis immer mit an Bord sein. Reiseführer: Dirk Schönrock: „Nördliche Sporaden“, im Michael Müller Verlag.

KURZINFO

Linienflug: € 400,- / Reisepapiere: Personalausweis / Devisen: €-Land / Notruf: 112 / Zeitunterschied: MEZ & MESZ + 1 h / Essen & Trinken: € 20,- bis 30,- / Kosten Liegeplatz: € 40,- (Linariá) / Tidenhub: 0,2 m / Hafenschutz 5P / Ambiente 5P / Windvorkommen 5P

BEWERTUNG

Allgemeines: Charterfirma: Kiriacoulis Mediterranean / Charterzeitpunkt: 20. 8. bis 3. 9. 2022 / Jacht: Bavaria 45C / Preis: € 4.800,- pro Woche / Extras: Außenborder € 80,- pro Woche / Kaution: € 3.000,-
Anreise: Erreichbarkeit 5P / Transfer 5P
Stützpunkt: Freundlichkeit 5P / Komfort 4P / Sanitäräume: nur in

den Restaurants und Cafés am Hafen / Duschen: Keine vorhanden / Sicherheit 4P.

Umfeld: Restaurants 5P / Cafés 5P / Preisniveau 4P.

Übergabe: Kompetenz 5P / Ausstattung 5P / Sauberkeit 5P.

Technischer Zustand: Motor 4P / Technik 5P / Rigg 5P / Segel 5P / Decksrüstung 5P / Navigation 5P / Elektronik 5P / Dingi 5P / Außenborder 5P / Ankergerätschaft 3P.

Komfort: Pantry 4P / Sanitäräume 4P / Bettwäsche 5P / Hand- und Badetücher 5P / Basset Pantry: Nicht vorhanden / Schnorchelausrüstung 4P.

Das Schiff: Unsere Bavaria 45C segelte nicht nur gut, sie hätte sich, dank ihres Roll-Großsegels und der Selbstwendefock, auch von einer kleinen Crew gut handhaben lassen. Gratulation



auch zu dieser Großschot-Führung! Sehr gut machte sich auch das von Wünschen freie Cockpit. Weniger zufrieden waren wir mit dieser Fünf-Kabinen-Version, denn sie bescherte uns zwei Vorschiffs- und eine Mittschiffs-Kabine im Sardinendosen-Format. Groß genug, dafür aber schlecht belüftet, waren die beiden Achterkajüten. Eine Abstimmung des Propellers auf die Motor-Leistung wäre zudem höchst empfehlenswert gewesen. Die futuristische Steuerung fast aller Schiffsfunktionen über den Touch-Screen des Plotters war – zumindest für die älteren Semester an Bord – höchst gewöhnungsbedürftig.

WINDVERHÄLTNISSE

Meltemi: Normalerweise kann man in der Ägäis seinen Törn nach dem Meltemi planen. Er kündigt sich meist schon im Mai an, sorgt im Sommer für einen manchmal feuchten Segelspaß und steht nicht selten bis in den Oktober hinein durch. Hält er sich an die Regeln, setzt er am Vormittag ein und erreicht am Nachmittag mit 5 bis 6 seine größte Stärke. Mit der sinkenden Sonne, sollte er sich wieder verabschieden. Es gibt aber immer wieder auch Wettersituationen, da frischt er nachmittags auf Stärke 7 auf und steht dann die ganze Nacht durch. Selbst in dem von seinen Allüren sonst weitgehend verschonten Revier der Nördlichen Sporaden.

Schirokko: Mit diesem SE-Wind muss man sich meist im Frühjahr und dann wieder im Herbst herumschlagen. Er kann durchaus stürmisch ausfallen und bringt immer Schwüle, starke Bewölkung und meist auch Regen mit sich.

Fronten: Ebenfalls im Frühjahr und dann wieder im Herbst, ziehen Fronten aus dem westlichen Mittelmeer in die Ägäis. Angekündigt werden sie von SW-Wind, der beim Durchzug der Front über W auf NW dreht. Dabei muss man mit Sturmböen, heftigen Gewittern und starkem Regen rechnen. Da der böige Wind schnell seine Richtung wechseln kann, muss man einen eventuellen Ankerplatz besonders vorsichtig auswählen.

Restaurants – Wirklich zufrieden waren wir nur mit dem „Psariotis Dimitrios“ im Hafen von Linariá auf Skýros.

Liegeplätze – Der Hafen von Linariá auf Skýros wurde ausgebaut und bietet nun „Marina-Komfort“. Das schlägt sich auch in den Preisen nieder.

Diesel – Eine Tankstelle, an der man längsseits gehen kann, gibt es nur eine im Revier: Ebenfalls im Hafen von Linariá auf Skýros.

Namen – Die Bezeichnung von Inseln, Orten und Buchten fällt in Segelführern, Seekarten oder Reiseführern oft ganz unterschiedlich aus. Das liegt zum einen daran, dass sich die Griechen selbst nicht immer auf einen Namen oder eine Schreibweise einigen können. Eine weitere Kluft tut sich bei der Übertragung in die lateinische Schrift auf, vor allem dann, wenn die im Griechischen sehr häufigen Doppelbuchstaben nicht berücksichtigt werden. In diesem Bericht wird – um Missverständnisse zu vermeiden – weitgehend die Schreibweise in Rod Heikell's Segelführer verwendet.

„Nationaler Seepark von Alónnisos – Nördliche Sporaden“

Dieses Naturschutzgebiet umfasst die Inseln Alónnisos, Peristéra, Kyrá Panagiá, Skántzoura, die Gruppe um Dío Adelphí. Gioúra und Pipéri. Die ersten fünf Inseln darf man anlaufen, man kann ankern, baden, tauchen und auf ihnen wandern. Gioúra ist Sperrgebiet. Zu dem unwirtlichen Felsklotz muss man mindestens 400 Meter Abstand halten, zu Pipéri, das ebenfalls Sperrgebiet ist, sogar 3 Seemeilen.



wissen: Militärs sollte man nie herausfordern, denn sie sind reizbar und fühlen sich immer im Recht. Es böten sich auch Buchten an der Südwest-Küste an, doch meist landen Segler im einzigen Hafen der Insel. Über den schrieb ich vor noch einigen Jahren: „Linariá ist ein Hafen, wie ich ihn liebe: das Becken gefüllt mit den Booten der Fischer, der Kai voll von ihren Netzen. Dazu Typen wie Alexis Sorbas, die an ihnen flicken, umschmeichelt vom Duft nach Tang und Fisch. So und nicht anders soll die See riechen, wenn sie auf Land trifft!“ Nachdem wir festgemacht haben, führt uns der erste Weg zu der nördlich des Hafens an die Klippen geklebte Bar. Hier waren wir schon damals gesessen. Auch bei einem Ouzo! Den getraut man sich heute gar nicht mehr auf die Getränkekarte zu setzen. Das ist nicht das einzige, was sich in den wenigen Jahren hier verändert hat. Heute werden Yachten schon vor dem Hafen von einem Marinero abgefangen, der ihnen mit dem Dingi den Bug gegen den hier meist auflandigen Wind hält, während sie das Heck an den Kai manövrieren. Dann legt er ihnen (wohl damit die Crew auch wirklich nichts falsch machen kann!) auch noch die Mooringleine über die Klampe. Dort, wo es einst nach Tang und Fisch roch, steigt einem heute der Geruch von Benzin und Diesel in die Nase, denn dort wo einst Fischerboote lagen, füllen heute Yachten ihre Tanks. Heute gibt es auch Wasser, Strom und Duschen und statt der urigen Kneipe von damals richtige Restaurants! Nicht gerade das, was wir uns erwartet hatten. Obwohl: Schlecht hat das Essen wahrlich nicht geschmeckt und auch sonst haben sie es, so finden wir, recht gut gemacht, hier in Linariá!

Auf direktem Weg zu unserem heutigen Ziel liegt das kleine Skántzoura; ideale Bedingungen für einen Zwischenstopp finden wir im Órmos Práso. Auf einen Landgang verzichten wir wegen allzu offensichtlicher Reizlosigkeit der zur Mönchsrepublik Athos gehörenden Insel. Es leben sowieso nur Ziegen auf dem Eiland, die aber in ganz und gar nicht mönchischer Keuschheit. Da ist der Órmos Peristéra schon was ganz anderes! Tief schneidet die Bucht in die Südwest-Küste der gleichnamigen Insel ein. Lange sind die Ankertiefen so groß, dass →



die wenigen hier ankernden Yachten Heckkleinen ausbringen mussten. Erst im innersten Bereich bietet sich ein Platz für die Nacht an. Acht Meter tief muss der Anker fallen, bevor er sich in den Sandgrund buddeln kann. Mit der hereinbrechenden Dämmerung verabschiedet sich auch der letzte Hauch und so gleiten wir ungestört hinüber in den nächtlichen Frieden dieser Bucht. Segeln hat so viele Facetten. Diese ist wahrlich nicht die schlechteste!

Wenn die Ankerwisch streikt.

Der Órmos Peristéra war wohl der letzte stille Hort auf diesem Törn durch die Nördlichen Sporaden. Das merken wir, nachdem wir uns von einem flauen Wind aus Ost bis vor den Órmos Tzórta treiben ließen. In dem drängen sich bereits so viele Yachten, dass wir den geplanten Badestopp in den nahen Órmos Miliá verlegen. Buchten gibt es an der Südost-Küste von Alónnisos wahrlich genug und so bummeln wir gemächlich von einer zur anderen: Erst nach Vótsi, von dort über Rousoúmi nach Patitíri und weil der Wind statt aufzufrischen nachmittags ganz einschläft, gleich weiter in den Hafen von Skópelos. Trotz des Touristen-Rummels: Skópelos muss man einfach lieben! Steil zieht die Stadt den Hügel hoch; so steil, dass man bei manchem Haus glauben könnte, es stünde auf dem Dach des dar-

unterliegenden. Ist man bei der ersten jener 120 Kirchen angekommen, auf die man in Skópelos so stolz ist, verliert sich das Gedränge. Manchen ist wohl der Pfad zu steil, der sich entlang der Abbrüche hochwindet. Wer diese Mühe nicht scheut, wird belohnt, denn mit jeder Stufe weitet sich der Blick



Fotos: Carl Victor



über das Revier. Dort, wo er kaum noch zu überbieten ist, hat sich eine bescheidene Bar etabliert. Ihr Name „Thálassa“ bedeutet „Meer“. Das sollte jedem Segler eine Verpflichtung sein, einzukehren und den Segeltag bei einem Manöverschluck ausklingen zu lassen.

Für den letzten Segeltag hatten wir Stáfilo, Agnónidas, Pánormou und Loutráki eingeplant, alles Buchten und Häfen auf Skópelos, die einen Besuch lohnen würden. Doch leider macht die Ankerwisch nicht mehr mit. Schon den ganzen Törn über war sie brustschwach gewesen. Gestern, nachdem wir festgemacht hatten, kollabierte sie. Zwar konnten wir sie reanimieren, doch kurz darauf fiel sie ins Koma. Der Mechaniker kam: Er baute aus, er wühlte in ihren Eingeweiden, er baute ein. Spät abends stellte er dann die Diagnose: Exitus! Zwar habe ich selbst jahrelang den Anker meines Schiffes per Hand geholt, doch nun bin ich froh, zwei junge Herren an Bord zu haben, deren kräftigen Fäusten nichts widerstehen kann. Schon gar nicht die Ankerkette! Wir sind die Stars im Hafen! Staunend und fotografierend stehen die Crews am Bug ihrer Charter-Yachten. Viele von ihnen haben wohl noch nie gesehen, wie man einen Anker von Hand aus dem Grund holt und ich bin mir sicher, so mancher wusste gar nicht, dass dies überhaupt möglich ist! ◀

Text: Carl Victor

ÜBER
40
JAHRE






 **argos**
Yachtcharter

Griechenland Segelträume in den Sporaden



Hier informieren

argos-yachtcharter.de/s/s-8-2023

+49 (0) 611 - 66 05 1 
mail@argos-yachtcharter.de 
www.argos-yachtcharter.de 

Der Plan zum Ziel

Die Vorbereitung eines Törns ist essentiell. Die Ausbildung und Praxis in Deutschland schneiden das Thema häufig nur an. In Großbritannien hingegen wird auf das sogenannte „Passage Planning“ sehr großen Wert gelegt. segeln hat sich die britische Art der Törnvorbereitung genauer angeschaut



Die Royal Yachting Association (RYA) legt bei der Ausbildung zum Yachtmaster Coastal und Yachtmaster Offshore – den britischen Pendants zum deutschen Sportküstenschifferschein und Sportseeschifferschein – viel Wert auf eine ausführliche Planung. In den Prüfungen müssen die Kandidatinnen und Kandidaten ihre Planung für eine Route vorlegen und erläutern. Generell geht es, wie von SOLAS V Regel 34 gefordert, darum, den Törn bestmöglich vorzubereiten. Besonders in Gezeitenrevieren wie der Nordsee oder dem eng-

Foto: shutterstock/ Maksim Vityaruk

lischen Kanal ist eine gute Vorbereitung entscheidend. Setzt die Strömung gegenan, dauert die Reise deutlich länger, als wenn sie schiebt. Wurde die Strömung bei der Planung des Kurses nicht einkalkuliert, kann das Ziel bei seitlichem Versatz schnell um mehrere Seemeilen verfehlt werden.

Die Passagenplanung geht allerdings über die reine Tidenkalkulation hinaus, hängt in ihrem Umfang aber immer auch vom Fahrtgebiet und der Länge der Strecke ab. Grundsätzlich gilt bei allen Überlegungen: Crew und Boot müssen jederzeit si-



cher sein, die Crew sich an Bord idealerweise wohlfühlen. Denn was bringt es, die schnellste Strecke zu segeln und durch schweres Wetter zu fahren, wenn dabei die ganze Crew seekrank ist und niemand Freude am Törn hat. Neben der generellen Routenplanung sollte ein gutes Passage Planning daher zusätzlich die folgenden Themen berücksichtigen: Wetter, Tiden und mögliche Zeitfenster zum Befahren bestimmter Gebiete, Beschränkungen des Fahrzeugs, die Crew, Gefahren und Eventualitäten sowie Kommunikation.

Die ersten Fragen, die vor der Planung gestellt werden sollten, sind: Wo will ich hin? Wie lang ist die Strecke? Mit diesen ersten Anhaltspunkten ist es möglich, die Routenplanung zu konkretisieren. Mit Hilfe der Seekarte oder Navigations-Apps ist es möglich, Wegpunkte festzulegen, Kartenkurse zu identifizieren und Distanzen sowie die ungefähre Dauer der Passage zu ermitteln. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die Seekarten auf dem aktuellen Stand sind. Bei vielen Anbietern von Apps lässt sich das nur schwer einschätzen. Es ist daher sinnvoll beim hydrographischen Dienst zu schauen, ob es für das Seegebiet signifikante Änderungen gibt.

Für einen groben Überblick über die geplante Strecke bietet sich die Seekarte an. Vorsicht bei zu kleinen Maßstäben: Hier können wichtige Inhalte nicht abgedruckt oder angezeigt sein. Deshalb sollte die Route – egal ob in der App oder in der Seekarte – auch im größeren Maßstab betrachtet werden. Das ist essentiell, um mögliche Gefahren entlang der Route zu identifizieren. Dabei kann es sich beispielsweise um ein Flach handeln, das umfahren werden sollte und im kleinen Maßstab nicht dargestellt wird. Wie weit man sich letztlich von diesen Gefahrenstellen fern halten sollte, hängt dann von den Tiden- und Wetterbedingungen ab. Ebenso wichtig ist es, Objekte zu identifizieren mit denen sich auf der Strecke gute Positionsbestimmungen machen lassen. Das können beispielsweise Fahrwassertonnen, Türme an Land oder auch Tiefenlinien sein.

Darüber hinaus kann es vorkommen, dass es in dem Seegebiet Besonderheiten gibt. Diese lassen sich der Seekarte oder dem Almanach entnehmen. Bei einer Passage von Westen kommend durch den Solent in Richtung Portsmouth ist das beispielsweise die Precautionary Area zwischen Southampton und Cowes, in der spezielle Regeln für die Sportschifffahrt gelten.

Wenn bei der Routenplanung kritische Situationen oder Streckenabschnitte identifiziert werden, kann anhand dessen auch die Crew eingeteilt werden und der Skipper beziehungsweise die Skipperin die eigenen Ruhephasen festlegen. Für den Fall, dass sich das Wetter ändert oder etwas anderes Unvorhergesehenes passiert, sollten zudem Ausweichhäfen festgelegt werden. Welche Häfen können im Notfall angelaufen werden, bei welchen Bedingungen ist das am besten möglich und wo können mögliche Gefahren lauern? Vom Westen in den Solent einlaufend können Yarmouth oder Cowes mögliche Ausweichhäfen sein. Für einen gemütlichen Stopp zum Mittagessen bietet sich das Bojenfeld im Newton River an. Für den Start- und Zielhafen sowie mögliche Ausweichhäfen sollten im Vorfeld schon Pilotage Pläne vorbereitet werden. Die Pläne dienen dazu, ab einem definierten Punkt in den Hafen zu navigieren, ohne dabei die Seekarte mit ins Cockpit nehmen zu müssen. →

All diese Dinge lassen sich bequem schon einige Tage im Vorfeld erledigen.

Wichtig in der gesamten Planung ist auch die Crew: Welche Crewstärke macht während der Reise Sinn? Ist meine Crew erfahren genug, und gibt es einen Co-Skipper, der im Notfall oder bei Krankheit des Skippers einspringen kann?

Tiefer in die Planung geht es dann, wenn feststeht, an welchem Tag und zu welcher Zeit der Törn startet. Allen voran steht dabei das Wetter. Für längere Passagen, wie eine Ozeanüberquerung, ist es sinnvoll, sich bereits im Vorfeld mit den Monatskarten zu befassen und das Wettergeschehen schon bis zu zwei Wochen vor Törnbeginn zu beobachten.

Auf kleineren Strecken ist eine frühzeitige Wetterbeobachtung ebenfalls hilfreich. Bestimmt ein Tiefdruckgebiet mit Winden in Sturmstärke das Wettergeschehen, ist es ratsam, den Törnstart um einige Tage zu verschieben. Um Seewettervorhersagen zu bekommen, gibt es verschiedene Möglichkeiten: Aushänge beim Hafenmeister, verschiedene Apps, wie beispielsweise Windy, die Seewettervorhersagen vom deutschen Wetterdienst oder dem britischen MetOffice. Was für wen das Richtige ist, muss jeder für sich selber entscheiden. Sich vor dem Ablegen mit dem Wetter zu befassen ist aber unerlässlich. Aber auch während der Reise muss das Wetter beobachtet und bei längeren Passagen eine Wettervorhersage eingeholt werden. Wer sich vorher auf die Apps auf Smartphone und Tablet verlassen hat, muss außerhalb der Reichweite von Mobilfunk umdenken. Wer ein Navtex-Gerät an Bord hat, kann darüber Seewetterberichte empfangen. Alternativ funktioniert es über Satellit. Apps wie PredictWind senden Grip-Daten. Alternativ ist auch ein Wetterrouting von Anbietern wie beispielsweise Wetterwelt möglich.

Zusätzlich sollten auch Grenzen definiert werden: Bei welchen Bedingungen schicke ich meine Crew und mein Boot nicht heraus, beziehungswei-

Zusätzlich sollten auch Grenzen definiert werden: Bei welchen Bedingungen schicke ich meine Crew nicht heraus?

Bojenfelder können eine gute Alternative zur Marina sein.



Spickzettel

Es gibt keinen perfekten Pilotage Plan. Er muss für jeden selbst und die vorherrschenden Bedingungen passen. Egal ob gezeichnet, als Liste oder eine Mischung aus beidem. Der Pilotage Plan ist dazu da, um ohne die Hilfe von Plotter oder Smartphone den Weg in den Hafen zu finden. Im Idealfall steht der Navigator dazu neben der Person am Steuer und hakt alle erreichten Marken und Punkte ab. Das hat den Vorteil, jederzeit zum letzten bekannten Wegpunkt zurückkehren zu können.

Folgende Informationen sollte ein Pilotage Plan enthalten:

- Befahrensregeln, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen
- VHF-Kanäle und weitere Funkinformationen
- Kurse und Distanzen zwischen den Wegpunkten
- Peilungen bei denen eine Kursänderung notwendig wird
- Mögliche Gefahren
- Wichtige optische Hinweise und Marken
- Peilungen zu Objekten, nach Achtern, Deckungspeilungen
- Bei Nacht: Befeuerung inkl. Rhythmen
- Tiden- und Strömungsinformationen
- Wetterinformationen

se wollen wir nicht unterwegs sein. Während sich die eine Crew bei Windstärke 6 bis 7 noch wohlfühlt, können andere bei diesen Bedingungen bereits mit starker Seekrankheit zu kämpfen haben. Wer so etwas vorher auslotet und seine Crew kennt, kann Situationen vermeiden, in denen sich die Personen an Bord nicht wohl fühlen oder es im schlimmsten Fall zu gefährlichen Momenten kommt.

Neben dem Wetter spielen die Gezeiten bei der Passagenplanung eine entscheidende Rolle. Besonders in Tidengewässern ist es wichtig, sich ausgiebig damit zu befassen. Auf unserer Strecke vom Westen kommend, durch den Solent nach Portsmouth befinden wir uns in einem solchen Tidenrevier, weshalb wir uns mit den Gezeiten, den jeweiligen Wasserständen und den Strömungen befassen müssen. Setzt der Strom während der gesamten Strecke gegenan, kann es schnell passieren, dass wir kaum von der Stelle kommen und unsere Fahrt daher unnötig lange dauert. Einige Navigationsapps, wie beispielsweise Navionics, verfügen über Tiden- und Strömungsvorhersagen. Im Solent kann

Der Passage Plan sollte die folgenden Punkte enthalten:

- Übersichtsplan inklusive Wegpunkte, Distanzen und Kurse
- Pilotage Pläne für die Einfahrten zu Start- und Zielhafen
- Zeitplanung
- Gezeiten inklusive Strömung und Wasserstände
- Mögliche Gefahren auf und entlang der geplanten Route
- Ausweichhäfen
- Seemannschaftliches
 - Wetter
 - Kommunikation und VHF-Kanäle
 - Wichtige Kontaktdaten

Diese Punkte sollten bei der Planung ebenfalls bedacht werden:

- Yacht-Checkliste
 - Technik
 - Papiere
- Crew-Checkliste
 - Segelkenntnisse
 - Lizenzen
 - Medizinische Vorgeschichte
 - Persönliche Reisedokumente
- Besatzung
 - Regeln zur Besatzung des Schiffes
 - Wachplan

man sich aber nicht immer auf die digitalen Angaben verlassen. Auf Nummer sicher gehen Skipper daher, indem sie in die offiziellen Publikationen, wie beispielsweise den Reeds Almanach, schauen und diese für die Navigation nutzen. Der Reeds Almanach bietet für die Nordsee- sowie Atlantikküste Tidentabellen, Secondary-Port-Angaben, Strömungskarten, Höhe der Gezeiten sowie Hinweise zu den verschiedenen Häfen und Marinas.

Für die Strömungsverhältnisse im Solent und die spätere Ansteuerung nach Portsmouth ist das dortige Hochwasser entscheidend. Wer unterwegs beispielsweise einen Stopp im malerischen Newton River einlegen will, muss sehr stark auf die Höhe der Gezeit achten. Denn hier gibt es bei der Einfahrt Flachs, die bei Niedrigwasser gegebenenfalls nicht passiert werden können. Hier ist eine präzise Kalkulation der Höhe der Gezeit sehr wichtig. Dafür bietet der Almanach die notwendigen Informationen, um die Höhe der Gezeit mit einer Secondary-Port-Calculation zu bestimmen. Dennoch muss im Kopf behalten werden, dass die Wasserstände von der



Hier ist Local Knowledge gefragt. Wer Portsmouth kennt, weiß: Sind die „Hütchen“ vollständig von Wasser bedeckt, kann ein Sportboot den „Inner Swashway“ nutzen

Kalkulation abweichen können: Denn Wind und Luftdruck nehmen ebenfalls Einfluss auf die Wasserhöhe. Wenn es dann nach der Mittagspause im Newton River weiter Richtung Portsmouth geht, muss der Solent einmal gequert werden. Dafür ist es wichtig, beim Kurs nicht nur den gewünschten Kurs über Grund, sondern auch die Strömung und die Leedrift einzukalkulieren. Im Solent herrschen teilweise Strömungen von mehr als drei Knoten. Wer die bei der Kursplanung nicht einkalkuliert, verfehlt sein Ziel sehr schnell. Zudem sollte die Strömung auf dem Weg nach Portsmouth gen Osten setzen, damit sie schiebt und nicht mit bis zu drei Knoten unnötig bremsst oder gar teilweise zum Stillstand zwingt. Rund fünf Stunden nach Hochwasser in Portsmouth setzt der Strom von Ost nach West und kann so idealerweise bei der Strecke gen Osten unterstützen.

Ein Tipp für unterwegs: Wer sich nicht sicher ist, wie stark die Strömung setzt, kann das ganz einfach herausfinden. Dazu fährt man auf Höhe einer Fahrwassertonne so, dass diese genau querab liegt, und stellt den Bug in die Strömung. Dann wird die Fahrt soweit reduziert, dass das Boot keine Fahrt über Grund macht und sich die Peilung zur Tonne nicht verändert. Die Fahrt durchs Wasser ist nun gleich der Strömung.

Die Höhe der Gezeit beeinflusst auf dem Weg nach Portsmouth auch, welchen Strecke wir nehmen können. Ist der Wasserstand ausreichend, kann ein Sportboot bequem den „Inner Swashway“ nutzen und dadurch Strecke sparen. Solche lokalen Begebenheiten finden sich im Almanach und den entsprechenden Hafenhandbüchern und sollten bei der Routenplanung unbedingt berücksichtigt werden.

Zur Vorbereitung der Route gehört darüber hinaus, sich mit den Kommunikationswegen und →



Das Yachtmaster Offshore Zertifikat

Die deutschen und britischen Sportbootführerscheine sind weltweit anerkannt, unterscheiden sich jedoch in den Anforderungen, Ausbildung und Prüfung erheblich. Hier ein Überblick:

Sportküstenschifferschein (SKS)

Geltungsbereich:

- Bis zwölf Seemeilen Abstand von der Küste

Zulassungsvoraussetzungen:

- Ab 16 Jahren
- Sportbootführerschein See (SBF See)
- 300 Seemeilen auf Yachten mit der Antriebsart

Prüfung:

- Theorieprüfung: Multiple Choice und offene Fragen zu Themen wie Navigation, Seemannschaft, Schifffahrtsrecht, Wetter, sowie eine Navigationsaufgabe
- Praktische Prüfung (Dauer ca. eine Stunde je Prüfling): Pflichtaufgaben sind Rettungsmanöver unter Maschine und Segel, An- und Ablegen unter Maschine, Manöver unter Segeln, wie Wende, Halse und Beiliegen. Darüber hinaus können weitere Manöver, sowie Fähigkeiten aus den Bereichen Seemannschaft, Wetterkunde, Navigation, Motor, elektrische Gasanlage geprüft werden.

Sportseeschifferschein (SSS)

Geltungsbereich:

- Alle Meere bis 30 Seemeilen von Land, sowie die gesamte Nord- und Ostsee, Ärmelkanal, Bristolkanal, irische und schottische See, Mittelmeer und schwarzes Meer

Zulassungsvoraussetzungen:

- Ab 16 Jahre
- Sportbootführerschein See
- 1000 Seemeilen nach Erwerb SBF See oder 700 Seemeilen nach Erwerb des SKS

Prüfung:

- Vier Theorieprüfungen in den Bereichen Navigation, Seemannschaft, Wetter und Schifffahrtsrecht
- Praktische Prüfung (Dauer circa 1,5 Stunden je Prüfling): Handhabung einer Yacht, Rettungsmanöver, Technik an Bord, Notfall-Management, Navigation und Wetterkunde

Sporthochseeschifferschein (SHS)

Geltungsbereich:

- Weltweite Fahrt

Zulassungsvoraussetzungen:

- Ab 18 Jahren
- Sportseeschifferschein (SSS)
- 1000 Seemeilen auf Yachten im Seebereich

Prüfung:

- Je eine schriftliche Theorieprüfung in Navigation, Schifffahrtsrecht und Wetterkunde sowie eine mündliche Prüfung in Handhabung von Yachten
- Praktische Prüfung in der Handhabung eines Sextanten

Yachtmaster Coastal

Geltungsbereich:

- Küstengewässer, ähnlich wie beim SKS

Zulassungsvoraussetzungen:

- Ab 17 Jahren
- 30 Tage auf See mit einer Yacht bis 24 Meter Länge
- Zwei Tage als Skipper
- 800 Seemeilen, die Hälfte davon in Tidengewässern
- Zwölf Stunden Nachtfahrt

Prüfung:

- Praktische Prüfung von sechs bis zehn Stunden je Kandidat
- Geprüft werden Kenntnisse und Fähigkeiten wie beispielsweise Ausweichregeln, Sicherheit an Bord, Bootshandling u. a. Person über Bord, generelle Seemannschaft, Verantwortung des Skippers, Navigation und Wetter

Yachtmaster Offshore

Geltungsbereich:

- Bis 150 Seemeilen vom Hafen

Zulassungsvoraussetzungen:

- Ab 18 Jahren
- 50 Tage auf See
- Fünf Tage als Skipper
- 2500 Seemeilen, die Hälfte davon in Tidengewässern
- Fünf Passagen über 60 Seemeilen, davon zwei über Nacht und zwei als Skipper

Prüfung:

- Praktisch mit einer Dauer von acht bis zwölf Stunden je Kandidat
- Geprüft werden Kenntnisse und Fähigkeiten wie beispielsweise Ausweichregeln, Sicherheit an Bord, Bootshandling u.a. Person über Bord, An- und Ablegen unter Segeln, generelle Seemannschaft, Verantwortung des Skippers, Navigation und Wetter

Yachtmaster Ocean

Geltungsbereich:

- Weltweite Fahrt

Zulassungsvoraussetzungen:

- Yachtmaster Offshore
- Qualifizierungspassage:
 - 600 Seemeilen, von denen 200 mehr als 50 Seemeilen von Land entfernt waren mit einer Dauer von mindestens 96 Stunden
 - Kandidat muss komplett in die Planung und Umsetzung der Passage, inklusive Navigation, Checks des Materials, Stauung inklusive Diesel, Wasser und Proviant eingebunden sein
 - Muss während der gesamten Fahrt als Skipper oder Wachführer fungieren
 - Navigation muss mittels Astronavigation erfolgt sein

Prüfung:

- Mündliche Prüfung über die Planung und Durchführung der Passage, die astronomische Navigation und weitere mögliche Fragen
- Schriftliche Prüfung unter anderem zu weltweiten Wettererscheinungen

Um Yachten gewerblich zu führen, muss man in England zusätzlich das Commercial Endorsement ablegen. Dieses beinhaltet: Das Absolvieren eines RYA- oder STCW-Hochseesicherheitstrainings, das Funkzeugnis SRC, eine Seediensttauglichkeitsbescheinigung sowie das Ablegen eines Kurses inklusive Prüfung zu Rechten und Pflichten des Skippers.

-vorschriften vertraut zu machen. Je nach Distanz zum Land ist der Handyempfang schnell weg und auch das VHF-Signal ist nur bis rund 15 bis 20 Seemeilen von Land verfügbar. Wer zum Beispiel eine Passage über den Atlantik plant, sollte sich über Möglichkeiten der Satellitentelefonie informieren. In Landnähe ist es wichtig, sich Gedanken über die Funkkanäle zu machen. Das Abhören von Kanal 16 gehört nicht nur zur guten Seemannschaft, es ist auch vorgeschrieben. Doch in vielen Bereichen – besonders dort, wo die Berufsschiffahrt unterwegs ist – kann es sein, dass auch andere Kanäle abgehört werden sollten. In Portsmouth ist das beispielsweise Kanal 11. In welchen Bereichen welcher Kanal abgehört werden sollte und auf welchen Kanälen die Häfen zu erreichen sind, steht im Almanach oder entsprechenden Hafenhandbüchern.

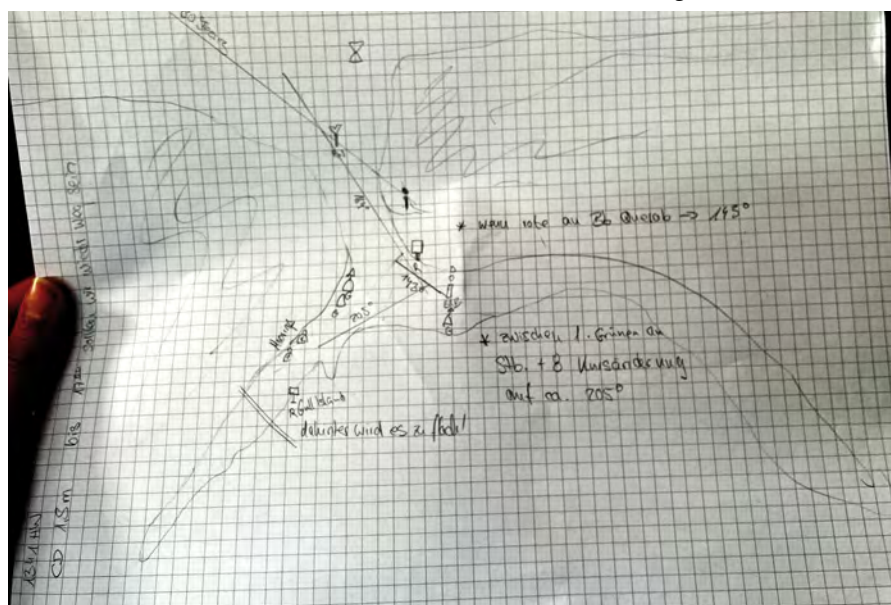
Alle Informationen, die im Rahmen der Vorbereitung gesammelt werden, sollten in einem „Passage Plan“ notiert werden. Sinnvoll ist es, u.a. zu notieren, welche Seekarten benötigt werden, welche Kurse gefahren werden sollen, wo die Wegpunkte entlang der Strecke liegen und welche Gefahren unterwegs gegebenenfalls lauern können. Welche Form dieser „Passage Plan“ mit all seinen Notizen hat, ist jedem selbst überlassen. Einen Vordruck der eine übersichtliche Möglichkeit bietet, stellt der Reeds Almanach zur Verfügung.

Es reicht nicht aus, nur die Route ordentlich vorzubereiten. Auch in Bezug auf das Boot müssen einige Punkte bedacht werden: Allen voran steht die Frage, ob das Boot für die vorgesehene Passage geeignet und entsprechend ausgerüstet ist. Was auf keinen Fall fehlen sollte, sind u.a. Seekarten, ein Kompass, Navigationsbesteck, Radarreflektoren, Funk und die entsprechende Sicherheitsausrüstung. Zur Vorbereitung der Passage gehört ebenso das Bevorraten mit Treibstoff, Wasser und Lebens-

In England diktiert die Tide den Kurs



Der selbstgezeichnete Pilotage-Plan. Er dient dazu, dass der Navigierende, die Steuerperson auch ohne Seekarte und Plotter gut navigieren kann. Hier in den Newton River westlich von Cowes auf der Isle of Wight. Ein Pilotage-Plan muss nicht gezeichnet sein, er kann auch eine Liste der wichtigen Punkte darstellen



mitteln. Bevor es losgeht, müssen dann auch Sicherheitschecks durchgeführt werden, um sicherzugehen, dass das Boot fit für den Törn ist. Das kann – je nach Länge der geplanten Passage – beispielsweise auch einen Riggcheck enthalten.

Wenn die Route geplant ist und alle Vorbereitungen abgeschlossen sind, sollte mindestens eine Person an Land über die geplante Route und die Ankunftszeit informiert werden. Sollte sich die Crew beispielsweise verspäten und nicht auf Anrufe via Funk oder Mobiltelefon reagieren, kann er oder sie beispielsweise in der Marina nachfragen, ob das Boot bereits eingelaufen ist. Im Idealfall kann der Hafenmeister das bestätigen, und die Crew hat nur vergessen, sich zu melden und sitzt bei einem Getränk im nächsten Pub. Sollte das Boot aber noch nicht vor Ort sein, könnte so schon frühzeitig eine Suche in Gang gesetzt werden.

Wenn das erledigt ist, fehlt nur noch das Crewbriefing, bevor es dann endlich losgehen kann.

Alle Crewmitglieder sollten jederzeit Kenntnis über das Wetter, die Sicherheitsmaßnahmen an Bord und die voraussichtliche Dauer des Törns haben.

Unterwegs ist es dann wichtig, nicht einfach am Passagenplan festzuhalten. Das Wetter kann sich auch kurzfristig ändern und auch Einfluss auf die Wasserstände und Strömungen haben. Durch regelmäßige Positionsbestimmungen und Wetterbeobachtungen ist es möglich, immer auf dem Laufenden zu bleiben. Sollte der Plan angepasst werden müssen, ist es hilfreich, wenn dann schon der Pilotage Plan bereit ist und der nächste Hafen auch kurzfristig angelaufen werden kann, ohne vorher noch lange im Hafenhandbuch zu lesen. ◀

Text: Maren Budahn

Ein Besuch an Großbritanniens East Anglian Coast

Von den Niederlanden ist die englische Ostküste nur einen Sprung entfernt. segeln-Leser Holmer Vogel erkundete das Revier, das so nah liegt und sich doch so stark von unseren Revieren unterscheidet

Text: Holmer Vogel



Abendstimmung am River Orwell.
In England liegen viele Schiffe fest
in den Flüssen in Bojenfeldern



Lowestoft Port Control, Lowestoft Port Control this is Sailing Yacht *Carpe Diem*, can you read me? Over! Nach hartem Kampf gegen stärkere Winde und die Tidenströme sowie gegen die allgegenwärtige Müdigkeit hatte sich unsere Segelyacht *Carpe Diem* nach 29 Stunden in den frühen Nachmittagsstunden zwischen den teilweise trockenfallenden Sänden Holm Sand und Newcome Sand durch den Stanford Channel hindurch unserem Ziel entgegen gekämpft. Wir waren von Lemmer am niederländischen IJsselmeer aufgebrochen und wollten nach einer durchsegelten Nacht in die im Hafen von Lowestoft gelegene Marina des Royal Norfolk & Suffolk Yacht Clubs einlaufen. Aber auf dem Kopf der südlichen Hafensmole leuchteten uns in einer senkrechten Reihe die Lichter der in England so häufig vorzufindenden International Port Traffic Signals (IPTs) entgegen. Grün Weiß Grün! Einlaufen also nur mit spezieller Genehmigung von Lowestoft Port Control!

Vor vielen Jahren las ich einmal, England sei doch das Kap Hoorn des deutschen Fahrtenseglers. Ich hatte es an einem dieser nassen und kalten Winterabende in meinem heimischen Segelverein, dem Kölner Yacht Club e.V., so einfach mehr als Frage hingeworfen, ob wir nicht einmal als Verein einen Segeltörn nach England auf die Beine stellen sollten. Axel, unser für das Fahrtensegeln zuständiges Vorstandsmitglied, griff diese Idee bereitwillig auf, und im Frühjahr fand in unseren gemütlichen Clubräumlichkeiten am Rhein ein erstes Vorbereitungstreffen statt.

East Anglia ist das Ziel!

East Anglia ist die traditionelle Bezeichnung einer Gegend im Osten Englands, die sich zwischen dem Mündungsgebiet der Great Ouse und des Welland, genannt The Wash, sowie dem Mündungsgebiet der Themse erstreckt. Für uns Segler sind die an der Küste gelegenen Grafschaften von Norfolk, Suffolk und Essex mit ihren mittelstädtischen Zentren Norwich und Ipswich von besonderer Bedeutung. Neben der Themse sind hier vor allem die zahlreichen malerisch gelegenen, teilweise unter Naturschutz stehenden Flussreviere der Flüsse Crouch, Blackwater, Colne, Walton Backwaters, Stour, Orwell, Deben, Ore and Alde sowie Yare zu nennen, die den Segler mit ihrem landschaftlichen Charme und Liebreiz, aber auch mit ihren navigatorischen Herausforderungen empfangen. Es ist kein Revier für Anfänger! Der sichere Umgang mit den allgegenwärtigen Tidenströmen und -zeiten gehört ebenso wie die Handhabung einer guten Seemannschaft zum Pflichtenprogramm eines jeden Skippers. Der elektronische Kartenplotter ist dabei nicht immer das Navigationsmittel der ersten Wahl, gerade nicht bei unsichtigem Wetter oder Nebel, denn die der Küste vorgelagerten Sände ändern sich in →

ihrem Verlauf manchmal einfach zu schnell. Selbst die papierene Sportbootkarte ist mit Vorsicht zu gebrauchen. Die alte Augapfel-Navigation gewinnt hier wieder an Bedeutung und im Zweifel ist guter Rat nicht teuer. Die UK Coastguard sowie die verschiedenen Hafenbehörden sind durchaus hilfsbereit und per UKW-Funk erreichbar, wenn zum Beispiel Tonnen nicht mehr da auftauchen, wo man sie erwartet hatte, weil ihre Lage schnell den geänderten Verhältnissen angepasst wurde.

Vorbereitung ist nicht alles ...

... aber doch immens hilfreich und wichtig. Der Brexit erfordert einen neuen Umgang mit unserem Nachbarn, denn die Freizügigkeiten der Europäischen Union gelten hier nicht mehr. Bei Eintritt in das Hoheitsgebiet des Vereinigten Königreichs, also bei Erreichen der Zwölf-Seemeilen-Zone, ist daher die gelbe Q-Flagge zu setzen, bis die Einreisegenehmigung erteilt ist. Die hierfür zuständige UK Border Force nimmt ihre diesbezüglichen Aufgaben sehr ernst. Jeder Einreisende muss einen für die Dauer des Aufenthalts gültigen Reisepass mit sich führen, denn Personalausweise werden nicht mehr akzeptiert. Mittlerweile kann die Anmeldung auf drei Wegen erfolgen. Zentrales Instrument sowohl für die Anmeldung der Einreise und als auch für deren Abmeldung ist dabei das Formular C1331. Wir wählten die elektronische Anmeldung über das Internetportal der britischen Regierung (www.spcr.homeoffice.gov.uk) und füllten nach der Registrierung unserer Schiffe im Voraus einen sogenannten Pleasure Craft Report aus, den wir bei Verlassen der niederländischen Gewässer abschickten.

Auch über die Zollformalitäten sollte man sich rechtzeitig im Detail informieren. Haustiere dürfen auf einer Yacht nicht eingeführt werden. Im Übrigen

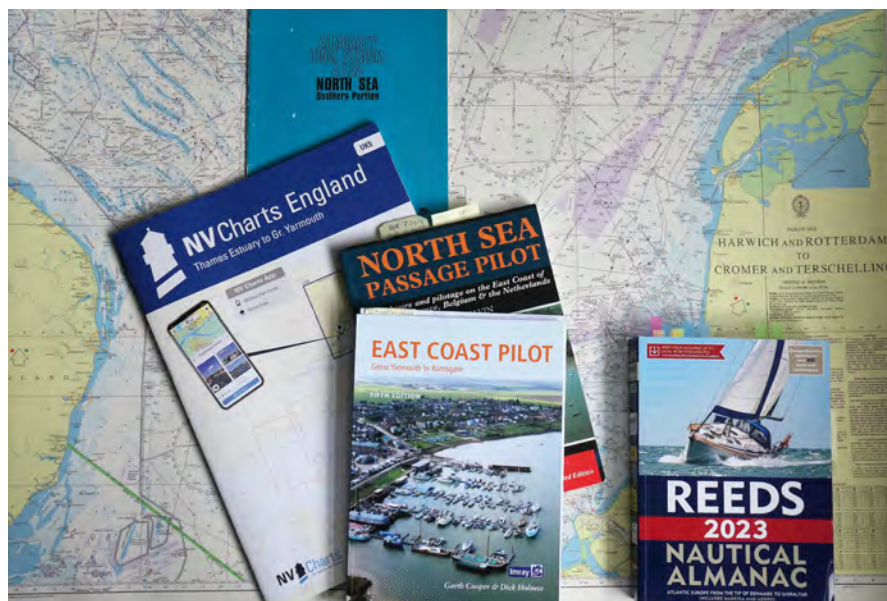


Skipper und Crew der
SY Carpe Diem

ist die Einfuhr von frischen Lebensmitteln aus der Europäischen Union in der Regel problemlos möglich. Bei der Einfuhr von Tabakwaren und alkoholischen Getränken existieren Obergrenzen, mit denen man als Segler gut leben kann.

Ein weiteres Problem kann bei der Rückkehr in die Europäische Union entstehen, wenn in England Schiffsdiesel getankt wurde, denn dieser ist derzeit immer noch aufgrund einer Steuerbegünstigung rot gefärbt. In der Europäischen Union ist das Tanken rot markierten Diesels nicht mehr erlaubt und erfüllt regelmäßig den Tatbestand der Steuerhinterziehung. Für deren Verfolgung ist der Zoll zuständig. Nach meinen Informationen liegen keine belastbaren Informationen vor, wie im Einzelfall bei der Rückkehr aus England rechtssicher zu verfahren ist. Empfohlen wird jedenfalls, eine Kaufquittung sorgfältig aufzuheben und den Kauf im Logbuch aufzuzeichnen, um im Kontrollfall den Erwerb in England belegen zu können. Klar ist aber wohl, dass roter Diesel nur im Haupttank und nicht zusätzlich in Kanistern transportiert werden darf. Bei gecharterten Schiffen ist eine Abstimmung mit dem Vercharterer dringend zu empfehlen. Im Übrigen erhält man an englischen Autotankstellen auch ganz normalen weißen Diesel. Dann hat man nur ein Transportproblem zu lösen.

Analoge Törn Vorbereitung mit Seekarten und Fachliteratur



Start am niederländischen IJsselmeer

Zugegeben, unsere Flottile war nicht übermäßig gewaltig, aber Mitte Mai waren vierzehn Segler und Seglerinnen sowie drei Segelboote an ihren Liegeplätzen in Lemmer beziehungsweise Makkum am niederländischen IJsselmeer startklar, um ihre Landleinen zu lösen und in das Abenteuer aufzubrechen. Seit einigen Tagen „lasen“ wir uns schon in die Wettersituation ein und verfolgten gespannt die Wetterprognosen. Die sorgfältige Analyse und Interpretation der Wetterlage und die aufmerksame Beobachtung des aktuellen Wettergeschehens sind beim sportlichen Hochseesegeln der Schlüssel

Fotos: Holmer Vogel

zum Erfolg. Dann war es endlich soweit, und wir beschlossen die Querung der Nordsee. Wir befanden uns auf der Vorderseite eines Hochdruckgebietes über Ostschottland und erwarteten daher bei guter Sicht und moderatem Seegang Winde aus Nord bis Nordost der Stärke vier bis sechs.

Unsere Route führte uns zunächst bei sonnigem Wetter hoch am Wind diagonal über das IJsselmeer zur Schleuse nach Den Oever, um dort mit ablaufendem Wasser in die niederländische Waddenzee zu gelangen. Über die Fahrwasser Visjagersgaatje und Malzwin erreichten wir schließlich den Texelstroom, der uns in die Nordsee spülte.

Allerdings hatten wir nicht das Hauptfahrwasser des Schulpengats benutzt, sondern sind zwischen den Noorderhaaks und Texel durch das enge Molengat hindurch gesegelt. Hintergrund dieser Entscheidung war die Überlegung, mögliche Begegnungen mit der Berufsschifffahrt deutlich zu verringern, denn küstennah war durch die Verkehrstrennungsgebiete Off Texel TSS und Ijmuiden West Outer TSS sowie andere Verkehrstrennungsgebiete der Verkehr kanalisiert, aber dennoch zwischen diesen Verkehrstrennungsgebieten vorhanden. Unsere Absicht war, das Off Texel TSS an seiner engsten Stelle westlich von Texel zu queren, um so den dichten Verkehr längs der niederländischen Küste zu vermeiden.

Eine Nachfahrt nach Lowestoft

Durch den schon länger anhaltenden Nordwind hatte sich ein nicht unerheblicher Seegang aufgebaut, der sich bei unserem Kurs zum Wind unangenehm bemerkbar machte und Tribut forderte. Dennoch hielten wir willensstark unseren Wachplan ein. Mit zuverlässiger Seemannschaft und aufmerksamen Steuerleistungen segelten wir in die klare



Industriecharme

frühsommerliche Nacht den Öl- und Gasplattformen des Helder Field entgegen. Solche Ungetüme sind nachts immer wieder ein imposanter Anblick. Mittlerweile hatten wir unseren zweistündigen überlappenden Wachrhythmus etabliert, der uns zwei Stunden Freizeit sicherte. Vor der englischen Küste warteten noch zwei Tiefwasserwege auf uns, die uns zu besonders aufmerksamer Navigation zwangen, denn tiefgangbehinderte Fahrzeuge haben Vorrang vor segelnden Fahrzeugen. Um unsere Verweildauer so kurz wie möglich zu halten, versuchten wir sie wie bei Verkehrstrennungsgebieten vorgeschrieben mit der Kielrichtung rechtwinklig zu queren. Unterwegs kam es zu zahlreichen Nahbereichsannäherungen mit der Berufsschifffahrt. Ausweichmanöver der Berufsschifffahrt sind von Bord eines Segelfahrzeuges sowohl tagsüber als auch nachts in der Regel nur schwer zu erkennen, denn sie bestehen oft nur in einer Kursänderung um wenige Grade. Unser AIS-System lieferte aber zuverlässig Abstand und Zeit bis zum sog. enannten Closest Point of Approach. So ließen sich diese Situationen gut einschätzen und entschärfen. Nur einmal erforderte die verkehrliche Situation eine Abstimmung mit einem Bulk Carrier über UKW.

In der Anfahrt von Lowestoft wird es flach und unangenehm



Wir waren nun in tiefschwarzer Nacht unterwegs nach England. Je näher wir England kamen, desto stärker blendete eine andere Besorgnis in unseren Köpfen auf. Wer hätte jemals gedacht, dass wir Segler in unseren vertrauten Gefilden von dem Thema Flüchtlingselend berührt werden würden. Aber die britische Royal Yachting Association hatte in einer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass zwischen Frankreich und England zunehmend Flüchtlinge in Schlauchbooten versuchten, illegal ins Vereinigte Königreich zu gelangen. Laufe man mit diesen Menschen an Bord einen britischen Hafen an, könne man im Zweifel des Menschenschmuggels beschuldigt werden. Als Verhaltensmaßnahme wird empfohlen, zu helfen, sich selbst aber nicht in Gefahr zu bringen, sofort die Behörden zu benachrichtigen und mit einigem Abstand in der Nähe zu blei- →



Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club an der Marina in Lowestoft

ben. Erinnerungen an den Film Styxx kommen hoch. Wir sind letztlich froh, uns nicht dieser Verantwortung stellen zu müssen.

Am frühen Nachmittag des zweiten Tages standen wir bei strahlendem Sonnenschein dicht vor der englischen Küste. Nur die vorgelagerten Sände standen uns noch im Weg. Zielgenau hatten wir die empfohlene rote Lateraltonne E Newcome erreicht und konnten nun mit dem Ebbstrom die südliche Kardinaltonne S Holm ansteuern, an der wir mit nordwestlichem Kurs in den Stanford Channel einbogen. Nach weiteren zwei Seemeilen erreichten wir die rote Tonne N Newcome. Von hier war es nur noch ein kurzer Sprung nach Westen in die von zwei weißen pagodenförmigen Leuchttürmen gezielte Hafeneinfahrt.

Englands East Anglian Coast ist erreicht

Nach 160 Seemeilen und 29 Stunden standen wir jetzt also vor der Hafeneinfahrt von Lowestoft und warteten auf die Reaktion von Lowestoft Port Control. Nach einem herzlichen „Good Afternoon Sir!“ erhielten wir die Erlaubnis „to come in“. In derselben Sekunde sprangen die Lichter schon auf dreifach grün um und zeigten damit die Erlaubnis zur Einfahrt im Einbahnstraßenmodus an. Mit Entgegenkommen hatten wir in dieser engen, von hohen Hafentürmen umsäumten und etwas unübersichtlichen Einfahrt also nicht zu rechnen. Lowestoft wird von der Berufsschifffahrt frequentiert, die ihre Liegeplätze im Waveney und Hamilton Dock rechts der Hafeneinfahrt haben.

In Lowestoft mündet der durch eine bewegliche Straßenbrücke zugängliche Lake Lothing, der Zugang zu dem großartigen Binnenrevier der Norfolk Broads ermöglicht. Hier finden sich Liegeplätze in der Lowestoft Haven Marina, der Lowestoft Marina und dem Lowestoft Cruising Club. Wir hatten uns aber im Voraus im Royal Norfolk & Suffolk Yacht



Skipper und Crew der SY Carpe Diem im Royal Norfolk & Suffolk Yacht Club

Club angemeldet, der im äußeren Hafenebereich direkt links nach der Hafeneinfahrt seine Marina betreibt, um nicht die Straßenbrücke passieren zu müssen. Entsprechend hatte der Clubmanager für unsere drei Segelyachten Liegeplätze reserviert.

Noch war unsere gelbe Quarantäneflagge gehisst. Um die Einreisegenehmigung zu erhalten wählten wir die Telefonnummer der National Yachtline (0300-1232012) an und nach einigem Suchen in den Datenbeständen wurde unsere Anmeldung gefunden und wir gebeten, die lokale Behörde der UK Border Force anzurufen. Auch dort war unsere Anmeldung mittlerweile aktenkundig und nach einer Stunde Wartezeit erhielten wir per telefonischem Rückruf die Einreisegenehmigung. Wie der Hafenmeister prophezeite, fand eine persönliche Kontrolle nicht mehr statt.

Lowestoft ist die östlichste Stadt Großbritanniens. Sie liegt in der Grafschaft Suffolk und hat circa 74.000 Einwohner. An der Küste befindet sich Ness

Wadgate Ledge und Felixstowe Containerterminal



Fotos: Holmer Vogel



**In England bestimmt die Tide,
wann ein- und ausgelaufen wird**

Point, der östlichste Punkt des Vereinigten Königreiches. Die Stadt liegt in einer reizvollen, von vielen Wasserwegen geprägten ländlichen Umgebung. Der bis in die 1960er-Jahre vorherrschende Fischfang und die damit verbundenen Industrien sind inzwischen fast vollständig zum Erliegen gekommen. Heute sind Lebensmittelindustrie, Werftbetriebe, Offshore-Zulieferdienste, Bau von Ölplattform-Komponenten und neuerdings Windkraftanlagen die Hauptindustriezweige der Stadt. Auch der Fremdenverkehr spielt eine bedeutende Rolle mit einem mehrfach ausgezeichneten Strand. Ein Spaziergang durch die Fußgängerzone erweckte aber eher den Eindruck einer Stadt mit erheblichen wirtschaftlichen Problemen.

Weiter geht es zum River Orwell und nach Ipswich. Nach einem kleinen abendlichen Absacker an der Bar des Royal Norfolk & Suffolk Yacht Clubs legte unsere kleine Flotte am nächsten frühen Nachmittag bei nach Süden setzendem Gezeitenstrom

wieder ab, um bei einer steifen nördlichen Brise zum River Orwell zu segeln. Wir folgten der küstennahen Route und passierten bei Aldeburgh die nahezu trockenfallende Untiefe Aldeburgh Ridge auf der Landseite. Bei der steifen Brise war diese Untiefe durch die stark brandende See deutlich zu erkennen. Weiter ging es küstennah vorbei an der Einfahrt des River Deben, dem wohl landschaftlich attraktivsten Fluss an dieser Küste, auf der Recommended Small Craft Route durch die Sände vor der Einfahrt in den River Orwell. Schon von weitem waren die riesigen Krananlagen von Felixstowe auszumachen. Zielgenau erreichten wir unsere Ansteuerungsmarke Wadgate Ledge und querten zwischen den Tonnen Platters und Rolling Ground das Hauptfahrwasser, um auf dessen Südseite in den Water Channel und das Harwich Deep einzulaufen. Die Einfahrt in den River Orwell ist durch die beiden Städte Harwich und Felixstowe geprägt. Felixstowe ist der größte Containerhafen und Harwich einer der größten Fährhäfen im Vereinigten Königreich. Entsprechend war mit starker Berufsschifffahrt zu rechnen. Hörwache auf dem UKW-Kanal 71 von Harwich Port Control ist daher dringend zu empfehlen. Harwich ist bei jedem Tidenstand und bei jedem Wetter zugänglich und bietet mit der Shotley Marina einen von nur zwei Fluchthäfen an diesem Küstenabschnitt. Hier münden die beiden Flüsse Stour und Orwell. Auf dem Weg nach Ipswich folgten wir bei gleißendem Gegenlicht der Abendsonne und auflaufendem Wasser für sechs Seemeilen dem sich tief ins Inland windenden River Orwell, um für diesen Tag nach 48 Seemeilen unsere Landeinen in der idyllisch in einem Naturschutzgebiet gelegenen Woolverstone Marina zu belegen. Die Atmosphäre auf dem Fluss in der Abendsonne war schlicht überwältigend und wir fühlten uns wie die Wikinger, die hier auch anlandeten. Ausgelassen feierten wir den Höhepunkt unseres Törns bis tief in die Morgenstunden. →

**Die Flussläufe Englands
bieten guten Schutz**





Woolverstone Marina am River Orwell bietet guten Service

Es wird spekuliert, dass ein Wikingerhäuptling namens Wulf einen einheimischen Dorfbewohner auf einem monolithischen Gletscherstein opferte, woraus der Name „Wulfs Stein“ entstand. Die Woolverstone Marina befindet sich in einem 22 Hektar großen Park am Fluss Orwell. Direkt nebenan befindet sich der Royal Harwich Yacht Club. Woolverstone selbst ist ein kleines Dorf auf der Halbinsel Shotley. Es hat nur wenige Einwohner, aber es gibt eine regelmäßige Busverbindung von Ipswich nach Shotley Marina, die durch das Dorf führt.

Ein winziger Weiler namens Pin Mill

Wir beschlossen in dieser idyllischen Gegend einen Landtag einzulegen und das sonnige Wetter zu einem Spaziergang zu dem in der Nähe gelegenen Weiler Pin Mill zu nutzen. Der Fußmarsch führte direkt am Ufer des River Orwell durch eine pittoreske bewaldete Uferlandschaft. Nach einer halben



Flüsse wie der River Orwell gehören zur englischen Segelkultur

Stunde erreichten wir den winzigen Ort, in dem die Zeit im 19. Jahrhundert scheinbar stehen geblieben war.

Pin Mill war einst ein geschäftiger Anlegepunkt für Schiffsfracht, ein Zentrum für die Reparatur von Segelschiffen auf der Themse und Heimat vieler kleiner Industrien wie der Segelmacherei, einer Mälzerei und einer Ziegelei. Die Ostküste Englands hat eine lange Geschichte des Schmuggels, wobei Pin Mill und insbesondere der Butt and Oyster Pub angeblich eine Schlüsselrolle gespielt haben. Heute ist Pin Mill ein beliebtes Ziel für Yacht- und Jollensegler sowie Wanderer und Spaziergänger. In der unmittelbaren Umgebung des winzigen Weilers gibt es viele ausgeschilderte Wanderwege. Das Butt and Oyster ist heute ein traditionelles denkmalgeschütztes Wirtshaus aus dem 17. Jahrhundert mit Erkerfenstern in der Bar und im Restaurant, die einen Panoramablick auf den River Orwell und dem müden Segler oder Wanderer Erholung

Butt and Oyster Pub in Pin Mill



Ein guter Ratschlag für alle Reisenden



Fotos: Holmer Vogel



Bei Ipswich treffen Groß und Klein öfters aufeinander

bieten. Unmittelbar flussabwärts liegen am Ufer des River Orwell verschiedene mehr oder weniger verfallene Hausboote, auf denen sich Menschen mit abenteuerlichen Bebauungen häuslich eingerichtet haben.

Noch einen Abstecher nach Ipswich

Mit dem auflaufenden Abendhochwasser verlegten wir unsere Flotte noch nach Ipswich. Es war bis dahin nur noch ein kurzer Sprung von vier Seemeilen. Nachdem wir die 38 Meter hohe Orwell Road Bridge problemlos passiert hatten, mussten wir uns allerdings am Warteponton vor der Schleuse noch 40 Minuten gedulden, bevor wir in den Hafbereich einschleusen konnten. Im inneren Hafbereich befinden sich mit der stadtnäheren Neptune Marina und der von uns gewählten, etwas ruhigeren stadtabgewandten Ipswich Haven Marina zwei Liegeplatzmöglichkeiten.

Ipswich ist eine größere Universitätsstadt mit circa 150.000 Einwohnern sowie 10.000 Studenten und hat einen geschäftigen Handelshafen, in dem jährlich mehrere Millionen Tonnen Frachtgut umgeschlagen werden. Der Ipswich-Campus erstreckt sich über ein kompaktes Gebiet an der Waterfront mit verschiedenen Universitätsgebäuden. Das Hauptgebäude der Universität ist einfach als Waterfront Building bekannt.

Rolling home ...

Nach einem kurzen Spaziergang durch Ipswich und nachdem wir unsere Abreise elektronisch mitgeteilt hatten, verließen wir am Folgetag mit ablaufender Tide Englands East Anglian Coast, um mit einem großen Sprung über die Nordsee wieder unsere Heimatgilde anzusteuern. Ein Hoch südlich von Irland war immer noch wetterbestimmend. UK Met Office sagte uns variable Winde von zwei bis vier Windstärken voraus, und wir mussten letztlich nehmen, was kommt. Mit östlichem Wind konnten wir zumindest unseren Kurs nach Norden segelnd bestreiten, bevor uns der Wind verließ und wir große Teile der Querung der Nordsee unter Motor zurücklegten. Eine Frage konnte nicht zufriedenstellend geklärt werden, nämlich welche Grenzformalitäten bei einer Rückkehr in die Niederlande aus einem Nicht-Schengen-Staat galten. Wir wählten die Behörde der Koninklijke Marechaussee für zuständig und erhielten die fernmündliche Auskunft, dass sich Nicht-Niederländer „eigentlich“ nur kurz bei dieser Behörde zu melden hätten. In Deutschland besteht jedenfalls keine Meldepflicht bei Ein- oder Ausreisen. Es liegt vielmehr im Ermessen der zuständigen Behörde, eine Kontrolle vorzunehmen. Man sollte mit dem Boot in einer Grenzübergangsstelle eine angemessene Zeit festmachen, um der Behörde eine Kontrolle zu ermöglichen. Über Oudeschild auf Texel erreichten wir schließlich nach sieben Tagen und 417 Seemeilen wieder Lemmer am IJsselmeer. ◀

Bewohnte Hausboote bei Pin Mill am River Orwell





The Ocean Race

Das 11th Hour Racing Team sicherte sich am Ende den Sieg bei The Ocean Race. Das Team um Skipper Charlie Enright begann früh, sich auf das Rennen um die Welt vorzubereiten

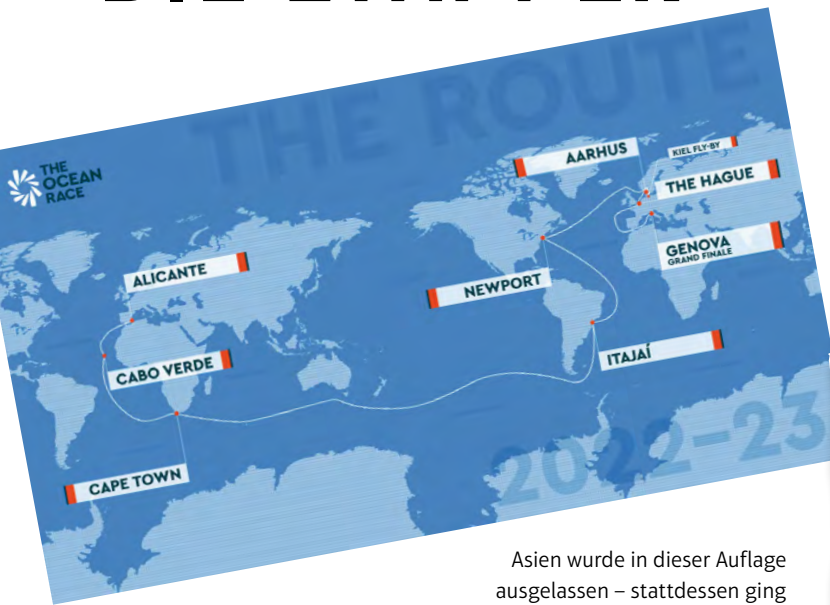
Foto: Sailing Energy/ The Ocean Race



Inhalt

- **Die Etappen**
Von Alicante aus um die Welt
- **Die Teams**
5 Teams – Gemeinschaft statt Gegner
- **Die Geschichten**
Spannung, Dramatik und Orcas

DIE ETAPPEN



Asien wurde in dieser Auflage ausgelassen – stattdessen ging es 12.000 Seemeilen durch den Southern Ocean

Etappe 2

Kapverden – Kapstadt, Südafrika

Kürzeste Distanz: 4.600 Seemeilen

Sieger: Team Holcim-PRB

Zeit: 17 Tage, 19 Stunden, 0 Minuten, 9 Sekunden



Etappe 1

Alicante, Spanien – Kapverden

Kürzeste Distanz: 1.900 Seemeilen

Sieger: Team Holcim-PRB

Zeit: 5 Tage, 11 Stunden, 1 Minute, 59 Sekunden



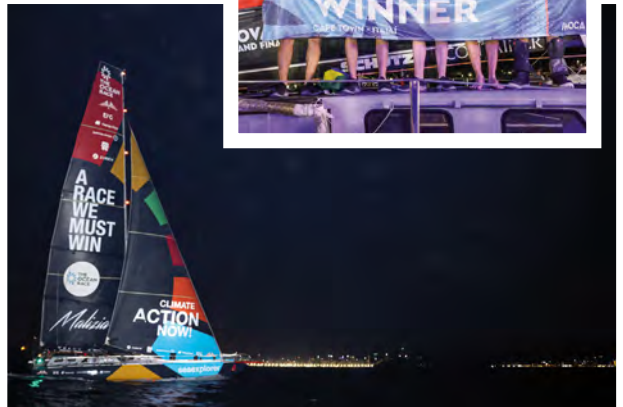
Etappe 3

Kapstadt, Südafrika – Itajai, Brasilien

Kürzeste Distanz: 12.750 Seemeilen

Sieger: Team Malizia

Zeit: 34 Tage, 17 Stunden, 10 Minuten, 28 Sekunden



Etappe 4

Itajai, Brasilien – Newport, USA

Kürzeste Distanz: 5.550 Seemeilen

Sieger: 11th Hour Racing Team

Zeit: 17 Tage, 2 Stunden, 26 Minuten, 41 Sekunden



Etappe 6

Aarhus, Dänemark – Den Haag, Niederlande

Kürzeste Distanz: 800 Seemeilen

Sieger: 11th Hour Racing

Zeit: 2 Tage, 18 Stunden, 11 Minuten, 52 Sekunden



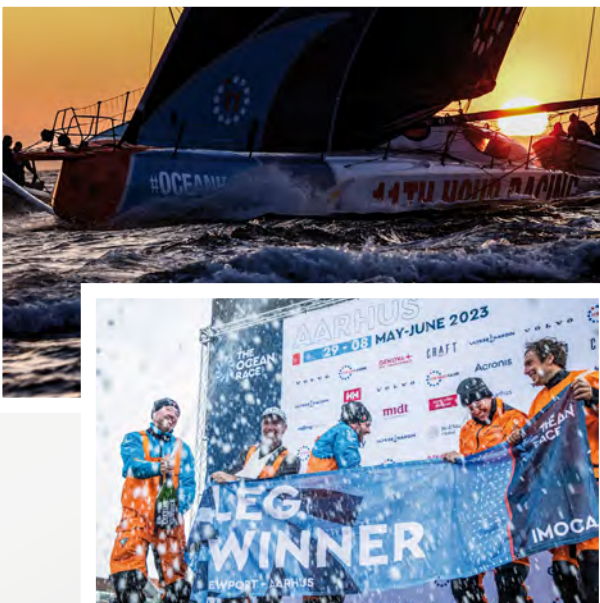
Etappe 5

Newport, USA – Aarhus, Dänemark

Kürzeste Distanz: 3.500 Seemeilen

Sieger: 11th Hour Racing Team

Zeit: 7 Tage, 8 Stunden, 41 Minuten, 49 Sekunden



Etappe 7

Den Haag, Niederlande – Genua, Italien

Kürzeste Distanz: 2.200 Seemeilen

Sieger: Team Malizia

Zeit: 11 Tage, 19 Stunden, 2 Minuten, 51 Sekunden



Die Geschichten

Die Shore-Crews

Nach dem unheilvollen Crash beim Start der 7. Etappe arbeitet die Shore-Crew rund um die Uhr daran, das riesen Loch im Rumpf von 11th Hour zu flicken. Und das nicht in einer Werft, sondern am Schwimmsteg in Den Haag – Hut ab!



Der Crash

Die letzte Etappe. Der Schock. Auf der Kreuz des Inshore-Kurses rauscht Guyot environment Team Europe in die Seite von 11th Hour. Beide Boote müssen die Etappe aufgeben. Am Ende fällt die Entscheidung über den Gesamtsieg am grünen Tisch in Genua.



Deutschland - Segelnation

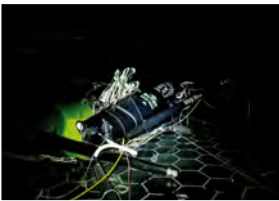
Auf dem Weg von Aarhus nach Den Haag segelte die IMOCA-Flotte eine Runde durch die Kieler Innenförde. Aus ganz Deutschland reisten Fans in den Norden, um sich das Spektakel nicht entgehen zu lassen. Die Deutschen entdecken ihre Liebe zum Segelsport.



Foto: The Ocean Race/Sailing Energy, Amory Ross, Antoine Auriol, Gauthier Lebec, Georgia Schofield

Mastbruch x 2 = Etappe 4

Die Atlantiketappe von Itajai nach Newport forderte Tribut. Gleich zu Beginn brach bei Holcim-PRB der Mast, dann erwischte es Guy-out environment in einem Sturm im Nordatlantik. An Bord blieben alle unverletzt und die Teams schafften es alle zurück ins Rennen!



Teamspirit

Gleich zu Beginn der Southern-Ocean-Etappe bemerkte die Malizia-Crew einen Riss im Mast. Aufgeben? Nein, durch eine enorme Teamleistung konnten sie den Schaden im Kohlefasermast reparieren. Mit dem Carbonflicken im Topp segelte die Malizia dann in der gleichen Etappe zum Sieg!



Wildlife

Der Weg zum Ziel führte an Gibraltar vorbei. Seit drei Jahren berühmt, berüchtigt für allzu neugierige Orcas, die bei einigen hundert Booten die Ruderblätter abbissen. Und tatsächlich bekam die VO65-Flotte dann auch tierischen Besuch. Die Wale beschädigten die Ruder aber kaum.



Die Teams

11th Hour Racing

Charlie Enright bereitete sich gezielt auf dieses Rennen vor. Während die anderen Crews mit ihren Schiffen die Vendée Glibe segeln möchten, ging es für 11th Hour allein um The Ocean Race. Die Mühen wurden belohnt. Drei Etappensiege in Folge führten an die Spitze der Tabelle. Durch den Crash in der 7. Etappe stand der Sieg aber auf dem Spiel.



Biotherm

Das französische Team um Paul Meilhat ging etwas unter, segelte oft hinterher und fand erst zum Schluss zu einer Stammcrew. Die Entscheidung für The Ocean Race fiel auch eher kurzfristig. Am Ende Gesamtrang 4.



Foto: The Ocean Race/Sailing Energy, Amory Ross, Antoine Auriol, Gauthier Lebec, Georgia Schofield

Guyot environment Team Europe

Das deutsch-französische Team zog das Unglück magisch an. Im Southern Ocean delaminierte der Rumpf – Aufgabe der Etappe. Im Nordatlantik brach der Mast – Aufgabe der Etappe. Vor Den Haag rauschte Skipper Benjamin Dutreaux in das Boot von 11th Hour – Aufgabe der Etappe. Gesamtrang 5.



Holcim-PRB

Dominierte die ersten beiden Etappen, wurde durch den Mastbruch auf Etappe 4 zurückgeworfen. Durch den Ausstieg von Skipper Kevin Escoffier kam Unruhe ins Team. Der neue Skipper Benjamin Schwartz gab aber alles. Am Ende Gesamtzweiter.



Malizia

Das Team um Boris Herrmann verbreitete immer gute Stimmung und ließ die Fans am Leben an Bord teilhaben – und eroberte ihre Herzen! Auch sportlich segelte das deutsche Boot zu zwei Etappensiegen, dem 24-Rekord und mehrmals zu den Top-Geschwindigkeiten der Etappe. Gesamtrang 3.



Zeit, Technik und Motoren

Die Firma Marx ist einer jener „Hidden Player“, die in Deutschland den Wassersport erst möglich machen



Seit über 100 Jahren ist der Name Marx ein Synonym für Entwickleregeist, Innovation und Kontinuität auf hohem Niveau. Auch im Bereich der Schifffahrt hat die Friedrich Marx GmbH & Co KG seit Jahrzehnten ein Standbein. Unser Autor Christian Schneider besuchte in Hamburg ein hanseatisches, mittelständisches Traditionsunternehmen, das nicht nur die Freizeitschifffahrt entscheidend mitprägt.

Familienbetrieb in vierter Generation

Das liegt nicht zuletzt an Robert Marx, Inhaber und Geschäftsführer der Friedrich Marx GmbH & Co. KG mit Sitz in Hamburg sowie weiteren Standorten in Bremen und in Schleswig. Das Familienunternehmen ist damit bereits in der vierten Familiengeneration inhabergeführt. Robert Marx ist seit dem Jahr 2002 Präsident des Bundesverbandes Wassersport Wirtschaft (BVWW), einer der beiden großen Fachverbände der Wassersportbranche in Deutschland, und damit einer der Impulsgeber für neue Ansätze, Lösungen und Zielsetzungen im Bereich der Freizeitbootsindustrie in Deutschland und Europa.

Am Anfang war das Taxameter

Die Geschichte des Unternehmens beginnt schon im Jahr 1905, als der Urgroßvater des heutigen Inhabers, Carl Marx das Unternehmen gründet. Carl



Geschäftige Betriebsamkeit: In der Zentrale in Hamburg laufen die Fäden zusammen und werden auch technische Anfragen der Kunden beantwortet und bearbeitet

Foto: Christian Schneider

Die Firmenzentrale der Friedrich Marx GmbH & Co. KG im Rungedamm 29 in Hamburg-Allermöhe mit großem Lager, der Entwicklungsabteilung und der KFZ- und Marinewerkstatt



Marx war gelernter Uhrmacher und erfand seinerzeit das Taxameter für die Abrechnung der Fahrstrecke der ersten Taxis. Im Jahr 1920 übernahm Friedrich Marx, Namensgeber und Großvater von Robert Marx, die Firma. Eine der großen Innovationen des Unternehmens war die Umrüstung der damaligen Automobile auf elektrisches Licht. Nach dem Zweiten Weltkrieg übernahm der Vater von Robert Marx die Führung des Unternehmens. Die Umrüstung englischer Automobile, die über die britische Besatzungsmacht seinerzeit nach Deutschland gebracht wurde, auf die deutschen Standards gehörte bald zum Kerngeschäft.

Jahrzehntelange Erfahrung mit Marine-Motoren

Über die nach Großbritannien entstehenden Kontakte wurde das Unternehmen Importeur von Perkins-Motoren nach Deutschland. Das war der Grundstein für einen weiteren Geschäftsbereich, der heute unter dem Oberbegriff „Antriebstechnik“ einen Schwerpunkt des Unternehmens ausmacht. Im Jahr 1969 wurde das Unternehmen dann Gene-

Robert Marx führt das Traditionsunternehmen bereits in vierter Familiengeneration und ist seit über 20 Jahren Präsident des BVWW



ralimporteur für Motoren der Marke Yamaha. Seit 1979 ist die Friedrich Marx GmbH zudem Generalimporteur für die soliden Dieselmotoren der japanischen Marke Yanmar, die ebenfalls seit über 100 Jahren – zuerst mit Motoren für die Landwirtschaft und später mit Dieselmotoren für die Fischerei – für Zuverlässigkeit und kraftvollen Vortrieb auf den Gewässern der ganzen Welt stehen. Für große Werften wie zum Beispiel die Hanse-Werft in Greifswald, die ihre Motoren direkt von Yanmar beziehen, ist die Firma Friedrich Marx der erste Ansprechpartner →

für den technischen Support oder den After-Sales Bereich.

Auch die nächste große Marke passt perfekt in dieses Portfolio und steht für dieselben Werte: Im Jahr 2019 übernahm das Unternehmen den Generalimport der japanischen Tohatsu-Außenborder. Tohatsu ist einer der ältesten Außenborderhersteller und gilt als der größte Kleinmotorenhersteller auf diesem Gebiet. Motoren bis 30 PS laufen auch unter dem Label eines weltbekannteren anderen Herstellers. Die Motoren, deren Vertrieb in Deutschland über Tohatsu-Fachhändler und die Bauhaus Nautic-Fachcentren läuft, werden in einem modernen Entwicklungszentrum und eigenen Produktionsstätten zu 100 Prozent in Japan entwickelt und auch gefertigt. Ihren Ursprung haben die Tohatsu-Außenborder als Motoren für die Fischerei. Robustheit und Zuverlässigkeit gelten als Markenzeichen. Modelle der Marke Tohatsu waren die ersten Außenborder, die seinerzeit die SOLAS (Safety of Life at Sea) -Zulassung erhielten und so z.B. auch auf Rettungsbooten eingesetzt werden konnten.

Antriebslösungen als starkes Standbein

Die Firma Marx zählt in den Geschäftsbereichen Industrie, Marine sowie Zeit und Sicherheit zu den etablierten Anbietern. Auch wenn der Name des hanseatischen Mittelständlers nicht ständig in aller Munde ist, dürften viele Menschen, die gar nichts davon ahnen, bereits in den Kontakt mit Technik, Marken oder aber technischen Lösungen der Firma Marx gekommen sein, denn ein Geschäftsbereich umfasst Zeit- und Zutrittsysteme rund um die Bereiche Zeiterfassung, Zutrittskontrolle, Personenvereinzelung oder auch Parksysteme. So ist es nicht unwahrscheinlich, dass auch Bootseigner, die selbst nicht mit einer der „Marx-



Tohatsu ist nur eine der großen Motorenmarken des Geschäftsbereichs „Antriebslösungen“, die von Japan aus direkt importiert wird

Marken“ an Bord auf dem Wasser unterwegs sind, irgendwann einmal mit einem Produkt oder einer technischen Lösung des Unternehmens in Kontakt gekommen sind.

Im anderen Geschäftsbereich dreht sich alles um Antriebslösungen für Industrie, Freizeitschifffahrt und gewerbliche Marine-Anwendung. Das Angebot umfasst beispielsweise die Yanmar-Innenborder, Tohatsu-Außenborder, Doen-Waterjets, Mase-Stromaggregate, Schaltungen – unter anderem elektronische Schaltungen und Joystick-Systeme der Marken Glendining und ProPilot aus den USA, Hydrotab-Trimmsysteme und weiteres Marinezubehör – hauptsächlich für Motorboote. Die Firma Marx vertreibt Innenbordmotoren für den Freizeit-

Ein großes Lager sichert die schnelle Verfügbarkeit von Ersatzteilen, wenn es doch mal hakt



Foto: Christian Schneider

bedarf, deren Leistungsspektrum von neun PS bis 440 PS reicht. Dabei erfüllen alle Motoren aus dem Sortiment Anforderungen an Leistung, Zuverlässigkeit, Langlebigkeit und Kraftstoffverbrauch. Bei der Auswahl der Zulieferer stellt Marx die Einhaltung der Abgasemissionsvorschriften sicher. Das Unternehmen bietet zudem Beratung für Kunden an, um den geeigneten Antrieb für verschiedene Anwendungen, wie Segelyachten oder Motorboote, zu finden. Falls notwendig, steht Marx auch für individuelle Einbaulösungen mit technischer Unterstützung zur Verfügung.

Daniel Günther ist Leiter des Geschäftsbereiches Antriebslösungen. Der gelernte Industriekaufmann kann unter anderem auf mehrjährige Berufserfahrung im technischen Vertrieb beim Autohersteller Toyota zurückblicken und ist ein kompetenter Ansprechpartner rund um das Thema Bootsmotoren und Antriebstechnik. Er sorgt dafür, dass Kunden den passenden Motor, das richtige Zubehör, den dazugehörigen Einbausupport sowie einen qualifizierten After Sales Service erhalten. Besonders stolz ist man bei Marx auf die Lagerlogistik und -haltung, die dafür sorgt, dass Motoren und Ersatzteile auch in Zeiten von Lieferengpässen schnell verfügbar sind.

Doch bei Marx versteht man sich nicht nur als Handelspartner, sondern auch als Anbieter technischer Lösungen. Die Techniker und Ingenieure im Hause entwickeln kreativ und engagiert individuelle Lösungen für ihre Kunden in Bereichen, wo es mit etablierten Produkten von der Stange nicht mehr weitergeht. 23 zum Teil international bekannte Marken – wie beispielsweise für Kawasaki Industrie-Benzinmotoren, Delphi Diesel-Einspritztechnik oder Mase Stromgeneratoren und viele mehr – listet das Unternehmen auf seiner Website und rundum das Gesamtportfolio heute ab.



Daniel Günther ist Leiter des Geschäftsbereiches Antriebslösungen und kompetenter Ansprechpartner, wenn es an Land und auf dem Wasser voran gehen soll

Dackeldame Frieda gehört mit vier Beinen natürlich zum Geschäftsbereich „Antriebslösungen“, und behält die Übersicht



International vernetzt

Seit 2007 hat die Friedrich Marx GmbH & Co. KG ihren Sitz am Rungedamm 29 in Hamburg-Allermöhe. Dort befinden sich der Vertrieb sowie die Bereiche Industrie und Marine, das Logistikzentrum mit mehr als 10.000 Ersatzteilen sowie die KFZ- und Marinewerkstatt mit moderner Wartungs- und Diagnosetechnik. In Bremen ist das Unternehmen im Bereich Zeit und Sicherheit ebenfalls mit Vertrieb und Service vertreten. In Schleswig finden die Kunden den Service für Dieselprodukte.

Insgesamt 45 Mitarbeiter beschäftigt Marx an den drei Standorten in Hamburg, Bremen und in Schleswig an der Schlei. Zahlreiche Industriereservepartner für Deutschland und Marine-Servicepartner für Deutschland, Österreich, Ungarn, Tschechien und die Slowakei arbeiten eng mit der Firmenzentrale in Hamburg Allermöhe zusammen.

„Von Hamburg in die Welt...“, so hieß es schon vor über 100 Jahren, als die Firma gegründet wurde. Damit ist die Friedrich Marx GmbH & Co KG mit ihrer langen Geschichte und der vielfältigen Expertise auch in der maritimen Welt ein kompetenter Ansprechpartner in Deutschland und darüber hinaus und zum angesehenen Partner gerade für Antriebslösungen von Yachten geworden. ◀

Text: Christian Schneider

Kontakt:

Friedrich Marx GmbH & Co. KG
 Rungedamm 29
 21035 Hamburg
 Tel.: +49 40 23779-0
 info@marx-technik.de
 www.marx-technik.de

Gemeinsam neue Wege gehen ...

wandern

DEINE TOUR, DEIN TEMPO

Vor Ort recherchierte Wanderungen als Inspiration zum Nachwandern und Träumen. Entdecke mit uns Deutschlands schönste Seiten und besondere Wanderregionen Europas. Dazu: News, Tipps und umfangreiche Produkttests.

natur

GEMEINSAM ENTDECKEN

Unsere Autoren und Experten bringen dich noch näher an und in die Natur. Entdecke mit uns die kleinen und großen Wunder, die am Wegesrand warten. Besondere regionale Tipps gibt es von unserer Waldbaden-Expertin.

leidenschaft

MIT HERZBLUT VOR ORT

Mit Liebe für das Detail erwandern unsere Autoren Deutschlands facettenreiche Landschaften. Dort treffen wir die Menschen, die in der Region leben, und erzählen ihre Geschichten.





AB 23. JUNI
AM KIOSK!
oder abonnieren auf
[shop.wanderlust-
magazin.de](http://shop.wanderlust-magazin.de)

... das neue
wanderlust Magazin

Teakholz und die Alternativen

Bootsbau trifft auf Nachhaltigkeit. Die Beschaffung von qualitativ hochwertigem Teakholz gestaltet sich immer schwerer. Immer mehr Werften setzen auf Alternativen

Jahrzehntelang galt Teakholz aus Myanmar, auch bekannt als Burmateak, durch seine natürlichen, überaus vorteilhaften Eigenschaften als das Nonplusultra für Decksholz im Bootsbau. Seine enorme Widerstandsfähigkeit gegen Fäulnis, Schädlinge und Wettereinflüsse sowie seine hervorragende Rutschfestigkeit machten es zur unumstrittenen Wahl für die Herstellung von Decks. Die anhaltende Nachfrage nach Teakholz hat indes aber zu einer erheblichen Übernutzung geführt und die Verfügbarkeit dieses wertvollen Rohstoffs stark eingeschränkt.

Die Situation in Myanmar, wo die meisten Teakbäume heimisch sind, ist besonders besorgniserregend. Im Jahr 2016 begannen in dem Land Demokratisierungsprozesse, die auch die Hoffnung auf eine nachhaltige Forstwirtschaft geweckt haben. Doch der erneute Militärputsch 2021 begrub alle Hoffnung. Die Teakprobleme begannen aber schon früher. 2018 hat die zuständige Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) festgestellt, dass es nicht möglich ist, Holz aus Myanmar EUTR-konform in die EU zu importieren, da das Holz zu größten Teilen aus illegalen Abholzungen stamme.

Die europäische Holzhandelsverordnung (EUTR) zielt darauf ab, den Handel mit illegal geschlagenem Holz zu unterbinden, und obwohl sie ein starkes Signal sendet, ist ihre Wirkung begrenzt. Das liegt zum einen daran, dass die Richtlinie von den EU-Mitgliedsstaaten unterschiedlich ausgelegt wird, und zum anderen daran, dass sie nicht für den Rest der Welt gilt. Wie die Europäische Kommission berichtet, besteht das Risiko, dass illegales Teak aus Myanmar über Länder wie China, Indien und Thailand re-exportiert wird.

Die Folgen dieser Situation sind klar: Die natürlichen Teakressourcen neigen sich dem Ende zu. Es besteht ein dringender Bedarf an Alternativen, und die Bootsbauproduktion sollte ihre Rolle bei der Förderung hier zumindest überdenken.

In diesem Zusammenhang ist eine zunehmende Aufmerksamkeit für Alternativen zu Teakholz zu verzeichnen. Ein vielversprechender Ansatz ist die Verwendung von modifizierten Hölzern. Diese Hölzer werden thermisch oder chemisch behandelt, um ihre Eigenschaften zu verbessern. Diese modifizierten Hölzer versprechen die gleiche Langlebigkeit und Wartungsarmut wie Teakholz und sind aus nachhaltiger Forstwirtschaft verfügbar.

Ein weiterer Ansatz ist die Verwendung von synthetischen Materialien wie PVC, das als Ersatz für Tropenholz fungieren kann. Hier entwickelten zahlreiche Hersteller in den letzten 15 Jahren zahlreiche neue Decksbeläge, die im Aussehen und der Haptik dem großen Vorbild sehr nahekommen. Hier kann der Kunde sehr viel Einfluss auf das Er-

scheinungsbild nehmen. Auch die Pflege gestaltet sich wesentlich unkomplizierter als bei einem Holzdeck. Kunststoffdecks sind extrem langlebig und beständig gegen Witterungseinflüsse, Feuchtigkeit, Insektenbefall und Fäulnis. Sie müssen nicht geölt oder gestrichen werden und benötigen in der Regel weniger Pflege als Holzdecks. Der Nachteil: Kunststoff bleibt Kunststoff. Zwar definiert sich Nachhaltigkeit auch durch seine Langlebigkeit – also wie lange ein Produkt genutzt werden kann –, doch es wird auch wieder Kunststoff in den Kreislauf eingeführt. Die gute Nachricht: Decks aus diesem Material können aus recycelten Materialien hergestellt und am Ende ihrer Lebensdauer recycelt werden. Dies ist ein wichtiger Vorteil in einer Zeit, in der die Nachhaltigkeit von Baumaterialien immer wichtiger wird.

Obwohl diese Alternativen vielversprechend sind, bleibt eine Herausforderung: die Verbraucherakzeptanz. Das Ästhetik und das Gefühl von echtem Teakholz sind für viele Seglerinnen und Segler immer noch schwer zu übertreffen – aber auch hier setzt ein Wandel ein. Die wachsende Besorgnis über die Umweltauswirkungen des Holzhandels, zusammen mit der zunehmenden Beschränkung der Verfügbarkeit von Teak, tragen dazu, dass Alternativen zu Teakholz an Akzeptanz gewinnen. Das ist der Weg der Zukunft, ein Weg, der nicht nur ökologisch verantwortlich, sondern auch wirtschaftlich nachhaltig ist.

Ein weiterer Aspekt, der in diesem Kontext zu berücksichtigen ist, ist die Qualität von Plantagenholz. Zwar könnte man argumentieren, dass die Anpflanzung von Teakbäumen auf Plantagen eine nachhaltige Methode zur Produktion von Teakholz darstellt, jedoch gibt es hierbei Herausforderungen in Bezug auf die Qualität des Holzes.

Teakbäume, die in ihrem natürlichen Lebensraum wachsen, benötigen mehrere Jahrzehnte, um die Eigenschaften zu entwickeln, die ihr Holz so begehrt machen: hohe Dichte, natürliche Öle und ein enges, gerades Maserungsmuster. Im Gegensatz dazu wachsen Teakbäume auf Plantagen oft schneller, was

zu einer niedrigeren Dichte und weniger Öl führt, was wiederum die Witterungsbeständigkeit und Langlebigkeit des Holzes verringert.

Des Weiteren weist Plantagenteak häufig eine irreguläre und weite Maserung auf, was zu einer minderen optischen Qualität im Vergleich zu natürlich gewachsenem Teak führt. Diese Faktoren zusammen führen dazu, dass Plantagenteak oft als minderwertig im Vergleich zu Teak aus natürlichen Beständen wahrgenommen wird. Wer auf echtes Teakholz nicht verzichten möchte, sollte daher darauf achten, dass das Holz aus einem nachhaltigen Anbau stammt. ◀



Plantagenholz wächst schneller und hat kleine Nachteile gegenüber langsam wachsenden Teakholz

Text: Name Nachname

Interview: EcoDeck

Das Unternehmen Ecodeck konzentriert sich darauf, qualitativ hochwertige Produkte zu entwerfen, zu entwickeln und herzustellen, wobei stets eine Minimierung der sozialen und ökologischen Auswirkungen angestrebt wird. Ein zentraler Punkt ihrer Strategie ist der schrittweise Ersatz konventioneller Materialien wie Teakholz durch nachhaltige Alternativen. Wir sprachen mit Niels Bruinse über die Rolle von nachhaltigen Materialien in ihrer Produktentwicklung und ihre Anstrengungen zur Reduzierung der Umweltbelastung.

Können Sie kurz die Geschichte Ihres Unternehmens erzählen? Wann und warum wurde es gegründet?

Ecodeck B.V., ein niederländisches Unternehmen mit langjähriger Erfahrung mit Teakholz für die (Super-)Yachtindustrie. Nach und nach entdeckten wir den Wunsch und den Bedarf nach alternativen Materialien für Teakholz. Um der vom Menschen verursachten Abholzung Einhalt zu gebieten, wurde 2012 EcoDeck eingeführt und in Zusammenarbeit mit Herculon Marine eine nautische Deckanwendung eingeführt, die den höchsten Standards in der Superyacht-Industrie entspricht und gleichzeitig die Auswirkungen auf die Umwelt reduziert.



Aussehen und Haptik von Ecodeck entsprechen einem herkömmlichen Teakdeck

Welche Herausforderungen musste Ihr Unternehmen in den Anfangsjahren bewältigen, um erfolgreich zu sein?

Nach 25 Jahren Erfahrung im Bau von Decks aus Teakholz haben wir uns bewusst dafür entschieden, den gesamten Teakholzbestand des Unternehmens zu verkaufen und uns voll und ganz auf das Ecodeck zu konzentrieren; die nachhaltige Alternative zu Teakholz. Wir haben unseren gesamten Produktionsprozess umgestellt und uns vollständig auf das Ecodeck konzentriert, was bedeutet, dass die Produktion von Teakholzdecks eingestellt wurde.

Damit sind wir NICHT von Dritten abhängig und geben der Natur die dringend benötigte Hilfe.

Gibt es einen besonderen Moment oder ein Ereignis in der Geschichte Ihres Unternehmens, auf das Sie besonders stolz sind oder das eine besondere Bedeutung hat?

Im vergangenen Jahr hat EcoDeck B.V. einen bedeutenden Wandel vollzogen und eine neue Strategie festgelegt. Seitdem wurde in eine komplett neue Produktionsstätte, die Professionalisierung der gesamten Organisation und die Intensivierung der Zusammenarbeit mit dem Edelstahlspezialisten Werkreugde Contracting B.V. investiert.

Durch die Investitionen in die neue Produktionsstätte können wir äußerst effizient produzieren, was uns ermöglicht, die Lieferzeiten zu verkürzen, was sich wiederum positiv auf den Preis für den Kunden auswirkt.

Unser Ziel ist es, eine weltweit führende Marke in unserer Branche zu werden. Durch Investitionen in verschiedene Partnerschaften in Deutschland, Italien, Schweden und Australien konnten wir in kurzer Zeit erheblich expandieren und dabei die hohe Qualität und das Niveau der Verarbeitung beibehalten, die zu den renommiertesten in der Branche gehören.

Welche Art von Kunststoff wird verwendet und warum haben Sie sich für diesen speziellen Typ entschieden? Wie hoch ist der Anteil an recycelten Materialien?

Wir verwenden ein so genanntes 2-Komponenten-Polyurethan, das mit erneuerten und lösungsmittelfreien Harzen hergestellt wird.

Das Rohmaterial für die Paneele wurde durch ein giffreies, umweltfreundliches Verfahren so modifiziert, dass es eine hervorragende Formstabilität und Haltbarkeit aufweist.

Da es kesseldruckimprägniert ist und aus acetylierten Holzfasern besteht, die aus einem Restprodukt der Holzindustrie stammen, hält es Feuchtigkeit sehr gut stand. Dieses Herstellungsverfahren macht es noch nachhaltiger als Teakholz.

Darüber hinaus sorgt die Unterlage dafür, dass die Bildung von Luft (Blasen) unter dem Deck vollständig verhindert wird.

Die EcoDeck-Trägerplatte wird mit einem hochwertigen, formaldehydfreien Klebstoff hergestellt, ist einfach in der Anwendung und hält jahrelang. Wenn Sie das Material gut behandeln, wird es Jahrzehnte lang halten!

Wir können also ohne weiteres sagen, dass 50 % des gesamten Produkts aus recyceltem Material besteht.

Wie lange halten sie normalerweise?

Während der Lebensdauer, wobei wir bei ordnungsgemäßer Wartung von mindestens 15-20 Jahren ausgehen, behält es seine Funktionen und ist bei Beschädigungen leicht zu reparieren. Das Material ist rutschfest und lässt sich mit umweltfreundlichen Reinigungsmitteln zu geringen Kosten pflegen.

Welche Maßnahmen ergreifen Sie, um sicherzustellen, dass Ihre Kunststoffdecks rutschfest sind, insbesondere bei Nässe?

Das zähelastische Verbundmaterial verfügt bereits über einen gewissen Grad an Rutschfestigkeit, indem es nach der Verlegung noch einmal angeschliffen wird, was nicht nur eine schöne warme Farbe erzeugt, sondern auch dafür sorgt, dass das Deck rutschfest wird.

Wie ähnlich sind Ihre Kunststoffdecks den traditionellen Holzdecks in Bezug auf Aussehen und Haptik? Wie erreichen Sie diese Ähnlichkeit?

Wir haben Ecodeck mit all seinen warmen Farben, seiner Ästhetik, seiner Eleganz und seinem Stil, für den es bekannt ist, nicht als Ersatz für Teakholz vermarktet, sondern als die würdige Alternative zu Teakholz, wobei Ecodeck nicht nur für Decks verwendet werden kann, sondern eine Reihe von Möglichkeiten bietet, mit denen Ecodeck den Unterschied ausmacht und diesen propagiert.

Was sind die Pflege- und Wartungsanforderungen für Ihre Kunststoffdecks? Wie oft müssen sie gereinigt oder gewartet werden?

Das Ecodeck lässt sich nicht anders behandeln als ein traditionelles Teakholz: (warmes) Wasser für leichte Verschmutzungen, Reiniger für stärkere Verschmutzungen und wenn nach einigen Jahren immer noch Flecken zu sehen sind, die sich mit den oben genannten Mitteln nicht entfernen lassen, haben wir die Möglichkeit, das Deck abzusleifen, wodurch die ursprüngliche Farbe wieder zum Leben erweckt wird. ◀

www.m-ecodeck.com



SEEUNFÄLLE

Misslungene Bergung

Im April des vorigen Jahres starb der Skipper einer Ausbildungsjacht während eines sogenannten Schwerwettertörns von Flensburg nach Marstal in der Flensburger Förde nördlich der Halbinsel Holnis. Er ging über Bord, während er nach einer Halse mit einem Mitsegler auf dem Vordeck die verhakete Vorschot klarierte. Anders als seine fünfköpfige Crew trug der Skipper keine Rettungsweste, und er sicherte sich auch nicht mit einem Lifebelt an dem an Deck gespannten Laufgurt.

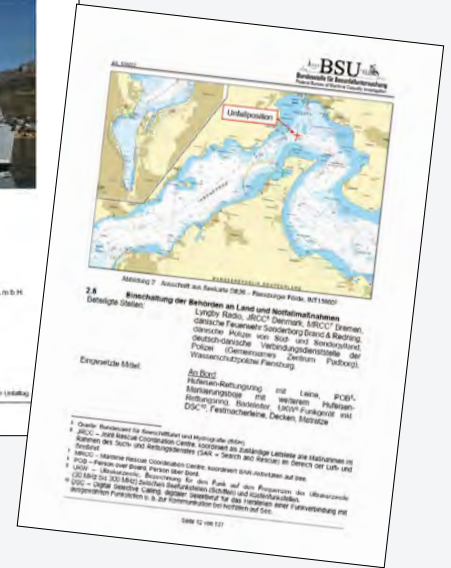
Bei ihrem Versuch, den Überbordgegangenen zu bergen, machte die Crew dann vieles richtig, aber letzten Endes hatten ihre Bemühungen keinen Erfolg. Es gelang den fünf Männern nicht, den Skipper wieder an Bord zu holen. Er wurde schließlich von einem dänischen Hubschrauber aufgenommen, aber die nach seinem Transport im Krankenhaus in Odense vorgenommenen Wiederbelebungsmaßnahmen scheiterten.

Da die Yacht ein gewerblich eingesetztes Fahrzeug ist, durfte der Unfall von der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU) untersucht werden. Ihr umfangreicher Bericht wurde vor einigen Wochen veröffentlicht. Seine Lektüre führt dem Leser keinen spektakulären Vorfall vor Augen, sondern es liest sich wie ein Kompendium altbekannter Unterlassungen und Schwierigkeiten. Vergleichbare Unfälle mit tödlichem Ausgang analysierte die BSU schon früher.

Die unvermittelbare Unfallursache liegt auf der Hand, der Verunglückte verzichtete auf jegliche Eigensicherung und hatte bei der Arbeit auf dem Vordeck einen unsicheren Stand. Dazu kann nur noch einmal wiederholt werden, dass es am wichtigsten ist, dafür zu sorgen, dass niemand über Bord geht. Das Tragen einer Rettungsweste steht nicht an erster Stelle, sondern die Unfallverhütung. Erst dann, wenn die Prävention nicht gelingt, kommt die Weste – auch buchstäblich – zum Tragen. Kommt sie zum Einsatz, dann ist schon immer etwas passiert. Das gilt es, möglichst zu verhindern. „Möglichst“, denn es wird immer wieder einmal Umstände geben, unter denen die Eigensicherung nicht greift. Deshalb bleibt das Tragen einer Rettungsweste unverzichtbar. Nach wie vor gilt der Slogan: „Nie oben ohne!“

Die BSU geht in ihrem Bericht dankenswerterweise auf eine ganze Reihe von Gesichtspunkten ein, die mehr oder weniger direkt zu den Voraussetzungen des Unfalls gehören oder dessen Ablauf beeinflussten. Vieles des Gesagten betrifft nicht nur die Unfalljacht, sondern regt auch dazu an, sich zu fragen, welches Verbesserungspotential es im Hinblick auf das eigene Boot und die eigenen Verhaltensweisen gibt. Einige Stichpunkte in diesem Zusammenhang sind das Verständnis für die Anforderungen und Risiken eines Törns, die Eignung und der Umfang der vorhandenen Ausrüstung, die Sicherheitseinweisung der Crew, der Führungsstil des Skippers, das Notfallmanagement und die Rollen an Bord, zu denen auch der Notfallskipper gehört.

Darüber hinaus wird in dem Untersuchungsbericht zweierlei ganz deutlich: Zum einen konnte der Überbordgegangene nur wenige Mi-



nuten aktiv zu seiner Rettung beitragen, zum anderen gibt es nach wie vor kein wirklich zuverlässiges und einfach handhabbares Hilfsmittel, um einen Menschen aus dem Wasser zu bergen.

Was bei einem Sturz ins kalte Wasser, d.h. Wasser mit einer Temperatur von weniger als 20°

Celsius geschieht, ist eigentlich gut bekannt. Die physiologische Kenntnis scheint aber unter Seglern nicht angekommen zu sein, denn oft ist es für die Beteiligten überraschend, wie schnell ein Verunglückter handlungsunfähig wird. In diesem Fall war es dem Verunglückten schon nach einer kurzen Zeitspanne nicht mehr möglich, die Badeleiter der Yacht zu greifen und sich an ihr festzuhalten. Wenn es um die Folgen eines Sturzes ins Wasser geht, denken viele Wassersportler sofort an die Unterkühlung. Ohne Rettungsweste ertrinken die meisten jedoch, bevor die Körpertemperatur überhaupt so weit abgesunken ist. Der Kälteeinfluss auf die Muskulatur bewirkt viel früher das Schwimmversagen, d.h. die ohne Rettungsweste zum Ertrinken führende Unfähigkeit, die Muskeln willentlich zu benutzen.

Einen Menschen wieder an Bord zu bekommen, ist aber nicht allein wegen dessen Hilflosigkeit problematisch. Meistens fehlt es gleichermaßen an geeigneten technischen Hilfsmitteln und an der Fertigkeit, vorhandene Ausrüstung zielgerichtet einzusetzen. Für Yachten unter 12 oder 13 Meter Länge ist auf dem Markt kaum geeignetes Gerät zu finden. So überrascht es nicht, wenn die BSU sich sehr ausführlich mit Leitern am Heck beschäftigt. Sie werden noch immer als Rettungsmittel propagiert und haben sich in der Praxis doch immer wieder als ganz ungeeignet erwiesen.

Der Bericht der BSU liefert reichlich Stoff, sich mit der Sicherheit im Wassersport einmal mehr bewusst zu beschäftigen. Mitglieder des KYCD finden im aktuellen Club-Magazin 2/2023 eine ausführliche Darstellung der Untersuchung. Zu finden ist der Untersuchungsbericht Nr. 138/22 auf den Internetseiten der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (www.bsu-bund.de) in der Rubrik „Neu erschienene Untersuchungsberichte“ (Erscheinungsdatum 01.06.2023).

Markstudie Wassersportfahrzeuge recyceln

In Deutschland gibt es rund 480.000 Sportboote, eine Million Kanus, 10.000 Motorsegler und Segelflugzeuge sowie 8.000 motorisierte Leichtflugzeuge, die vorrangig zu privaten Zwecken genutzt werden. Am Ende der Nutzungsdauer können diese „Gegenstände“ jedoch in den meisten Fällen nicht sachgerecht recycelt werden, da etablierte Verfahren der Abfallwirtschaft meist ungeeignet sind und Kapazitäten für die notwendige individualisierte Aufbereitung fehlen. Grund genug für das Umweltbundesamt sich dieser Thematik in Form einer durchgeführten und jetzt vorgestellten Marktstudie zu widmen.

Das Recycling von Faserverbundkunststoffen (FVK) ist technisch anspruchsvoll und bedingt die getrennte Erfassung sowie eine aufwen-

dige Demontage. Es findet aktuell in Deutschland kaum statt. Hinzu kommt, dass die derzeitigen CFK- und GFK-Abfallmengen gering sind und das Recycling der ressourceneffizienten Leichtbauwerkstoffe als unwirtschaftlich gilt.

Die Marktstudie zeigt die Notwendigkeit auf, ein Kreislaufkonzept für Sportboote, Leichtflugzeuge sowie Bedarfsgegenständen aus CFK zu entwickeln. Um ein hochwertiges Recycling zu ermöglichen, müssen Bauteile aus den genannten Werkstoffen separat erfasst werden. Hier-

zu wurden in der Studie detaillierte Handlungsanweisungen für die Trockenlegung, Demontage und Zerkleinerung von Sportbooten und Leichtflugzeugen sowie Möglichkeiten zur Sammlung und Rücknahme von CFK-haltigen Bedarfsgegenständen erarbeitet – einschließlich der systematischen Wiederverwendung und Vorbereitung zur Wiederverwendung.

Als Fazit der Studie für ein besseres Recycling werden die Entwicklung eines so genannten „digitalen Produktpasses“, die Fortentwicklung bestehender Recyclingverfahren, freiwillige Rücknahmesysteme und die Einführung eines Abfallschlüssels mit Änderung des Europäischen Abfallverzeichnisses genannt.

Download der 356-seitigen Studie unter www.umweltbundesamt.de in der Rubrik „Publikationen“.



Veranstaltungen

20. und 21. Oktober 2023

KYCD-Sicherheitstraining: Den Seenotfall erleben und trainieren ohne in Gefahr zu geraten. Zwei Tage Theorie und Praxis im Einsatzausbildungszentrum Schadensabwehr Marine in Neustadt/Holstein. Der Lehrgang ist World Sailing lizenziert.

28. und 29. Oktober 2023

KYCD-Onlineseminar: Segeln im Gezeitenstrom. Entspannte Törns und sicheres Segeln in Tidengewässern.

17. November 2023

KYCD – Praxisseminar Bootsmotoren in Hamburg: Funktion – Wartung – Reparatur.

In Vorbereitung

Sicher auf See: Rettungs- und Kommunikationsmittel an Bord, Technischer Lehrgang in Bremen.

Die Seminare, Trainings und Workshops werden nicht ausschließlich für KYCD-Mitglieder durchgeführt, segeln-Leser und Gäste sind willkommen. Die jeweiligen Detailinformationen und Anmeldeunterlagen können in der Geschäftsstelle angefordert werden und stehen auf

www.kycd.de zum Download bereit.

Werden Sie Mitglied: Einen Mitgliedsantrag finden Sie unter www.kycd.de

Auszüge aus dem Leistungskatalog des KYCD: Club-Magazin viermal im Jahr mit nautischen Informationen, aktuellen Nachrichten und Clubinformationen; Infoschriften und Broschüren zu nautischen Themen, Seminarreisen, Praxistrainings und Lehrgänge, Törn- und Revierberatung.

Besuchen Sie uns im Internet: www.kycd.de

Hier finden Sie zahlreiche Informationen: aktuelle Club-Nachrichten, News aus der Branche, Downloads der KYCD-Broschüren und Druckschriften; Seminarübersicht mit Terminen und Anmeldeformularen.

Kreuzer Yacht Club Deutschland e. V.,
Neumühlen 21, 22763 Hamburg,
Tel. 040- 741 341 00, E-Mail: info@kycd.de,
Internet: www.kycd.de
Besuche in der Geschäftsstelle nach
Absprache. Von Montag bis
Donnerstag ist sie telefonisch von 10 bis
13 Uhr zu erreichen.

Segler-Zeitung

Mit unserem Vorteils-Angebot erhalten Sie aktuelle Meldungen der Verbände und Klassenvereinigungen.

Hier finden Sie die Mitteilungen aller 16 Landesverbände. Im deutschen Segelsport ist die Zeitschrift deshalb heute nicht mehr wegzudenken.



**Jetzt
abonnieren**

Erscheinungsweise:
12x im Jahr

Ihre Abo-Vorteile

- + Lieferung erfolgt versandkostenfrei
- + Liefergarantie – keine Ausgabe verpassen

Finden Sie Ihr Abo-Paket auf shop.segelreporter.com

oder unter Tel.: +49 731 88005-8205 | kundenservice@ebnermedia.de

BOOTE & AUSRÜSTUNG

Aktuelle Tests, Neue Produkte, Angesagte Gebrauchtboote



Hurtigruten möchte ohne Emissionen unterwegs sein

Mit Segeln und künstlicher Intelligenz

Die norwegische Reederei Hurtigruten hat setzt auf neue Technologien

In ein paar Jahren werden wir eine neue Generation von Schiffen entlang der Küste fahren sehen, ist sich der Chef von Hurtigruten, Gerry Larsson-Fedde, sicher. Die Postschiffreederei ist im Rahmen des Projekts „Sea Zero“ aktuell dabei, emissionsfreie Schiffe zu entwickeln, die speziell an die norwegische Küste angepasst sein sollen.

Die neuen Expressschiffe sollen speziell auf den traditionellen Küstenroutenbetrieb angepasst sein, mit Anläufen in 34 kleinen und großen Häfen entlang der norwegischen Küste. Entsprechend oft könnten dann auch die Batterien geladen werden. Denn die künftigen Hurtigruten-Schiffe sollen elektrisch angetrieben und mit Batterien ausgestattet werden, die beim Anlegen im Hafen aufgeladen werden. Das Schiff soll außerdem mit Luftschmierung unter dem Kiel und einer fortschrittlichen Rumpfbeschichtung zur

Reduzierung des Widerstands im Wasser ausgestattet sein.

Die Schiffsgröße soll in etwa der der heutigen Hurtigruten-Schiffe entsprechen, mit einer Länge von 135 Metern und einer Breite von 21,5 Metern. Das Schiff soll über Platz für rund 500 Passagiere verfügen.

Geplant ist der Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI), um den Kapitän beim effizienteren Manövrieren zu unterstützen. Die KI soll große Datenmenge sammeln, um herauszufinden, wie das Schiff am effizientesten und sichersten von Hafen zu Hafen fahren kann. Auch beim Wetterrouting soll die KI unterstützen.

Die Segelfläche der drei Segel an einziehbaren Masten soll insgesamt 750 Quadratmeter betragen. Die gesamte Segelfläche soll von Solarpanelen bedeckt sein, also insgesamt 1.500 Quadratmeter.

Aufgefallen

Greenpeace-Aktivisten haben mithilfe einer Segelyacht das Auslaufen eines Frachters aus dem Hafen von Mongstad nördliche von Bergen verhindert. Die Organisation will mit der Blockade darauf hinweisen, dass die norwegische Ölindustrie seit 25 Jahren sogenanntes Produktionswasser – ein Nebenprodukt der Ölförderung – nach Dänemark transportiert, um dort in die Gewässer eingeleitet zu werden.

Jährlich werden etwa 150.000 Tonnen des Abwassers auf diesem Handelsweg verschifft, an seinem Bestimmungsort behandelt und schließlich in die Nord- und Ostsee eingeleitet. Diese Praxis verstoße allerdings nach Angaben von Greenpeace gegen die Basler Konvention, das seit 1989 den grenzüberschreitenden Transport gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung regelt. Führende norwegische Rechtsexperten sollen bestätigt haben, dass die Ausfuhr gegen das Basler Übereinkommen verstößt.

Vier Aktivisten von Greenpeace Nordic klebten ihre Segelyacht per Magneten am Rumpf des Tankers „Bothnia“ fest, bevor dieser seine giftige 9.000 Tonnen-Abwasser-Fracht nach Dänemark transportieren konnte. Sie hielten Protesttransparente mit der Botschaft „Equinor = giftig“ in die Kameras, malten die Slogans „EQUITOX“ und „End Fossil Crimes...“ auf den Tanker.

MARKT

Yachten



GRAND SOLEIL

72 Fuß für die ganz lange Reise

Die Grand Soleil 72 Long Cruise soll auf dem Cannes Yachting Festival 2023 vorgestellt werden. Es ist das neueste Modell von Cantiere del Pardo und stellt das Flaggschiff der Grand Soleil-Flotte dar.

Die Grand Soleil 72 Long Cruise wurde in Zusammenarbeit mit Franco Corazza und einem Team von Segelprofis konzipiert, darunter Matteo Polli, Marco Lostuzzi und das Studio Nauta Design aus Mailand. Dieses Modell wurde für Eigner entwickelt, die ihre Törns mit reichlich Komfort und Sicherheit durchführen möchten.

Das Deckshaus zeichnet sich durch ein großes 270-Grad-Panorama-Fenster aus. Im Cockpit wurde der Niedergang zur Seite verlegt, um im Cockpit eine U-Sitzgruppe realisieren zu können. Die beiden großen Sonnendecks am Heck wurden beibehalten.

Die Innenraumgestaltung entspricht dem Stil von Nauta Design. Es wurden verschiedene Lösungen für die Innenaufteilung untersucht: Beide Versionen haben die Eignerkabine im Vorschiff, unterscheiden sich aber in der Anordnung der Pantry, die vorne oder achtern positioniert werden kann, und die Gäste- und Crew-Kabinen können ebenfalls unterschiedlich angeordnet sein.

Cantiere del Pardo baut derzeit zwei weitere Grand Soleil 72 Rümpfe in der Performance-Version: Der erste (Rumpf Nr. 2) befindet sich in der Montage, während sich Rumpf Nr. 3 in der Laminierungsphase befindet. Darüber hinaus plant das Unternehmen, die Grand Soleil 65 ebenfalls auf dem Cannes Yachting Festival 2023 vorzustellen, wobei zwei Rümpfe bereits in Arbeit sind.





MARKT

Ausrüstung

TUTIMA

Neue Modelle der M2 Seven Seas-Reihe

Bei den neuen Modellen der M2 Seven Seas-Reihe in Titan setzt Tutima Glashütte auf intensive und bei Taucheruhren beliebte Signalfarben. Mit Zifferblättern in leuchtendem Orange und Gelb sorgen die robusten Wassersportler für maximale Aufmerksamkeit und beste Ablesbarkeit beim Segeln, Surfen, Schwimmen, Tauchen – und der Zeit an Land dazwischen.

Erstmalig bei der M2 Seven Seas ist neben dem Reintitanband ein Zwei-Komponenten-Band aus Kautschuk und Kevlar erhältlich. Die anschmiegsame Kautschuk-Innenseite und die Naht auf der robusten Gewebe-Außenseite des Bandes sind auf den kraftvollen Zifferblatt-Farbtönen abgestimmt.

Dank verschraubter Krone und verschraubtem Boden sowie 3 mm starkem Saphirglas widersteht das Reintitangehäuse einem Wasserdruck von 50 atm. Optimaler Schutz für das Automatikwerk Kaliber Tutima 330, das mit dem Tutima Goldsiegel-Rotor veredelt wurde und voll aufgezo-gen 38 Stunden Gangreserve bietet. Super-LumiNova-Leuchtmasse auf Zeigern, Indexen und dem Drehlünet-



Die neuen Tutima M2 Seven Seas-Modelle mit 50 Atmosphären druckgeprüftem Gehäuse aus Reintitan, verschraubtem Boden und verschraubter Krone, entspiegeltem Saphirglas, einseitig drehbarer Lünette und Automatikwerk Kal. Tutima 330. Durchmesser: 44 mm

ten-Merkpunkt sollen auch bei Dunkelheit das präzise Erfassen der Zeit ermöglichen.

Erhältlich mit Reintitanband für 2.250 Euro oder Kautschuk-Band für 1.900 Euro (UVP).

ELEKTRO-BOOTE

Torqeedo verdoppelt Deep Blue Batterie-Kapazität

Torqeedo, Hersteller elektrischer Boots- und Schiffsantriebe, hat eine neue Batterieoption für seine leistungsstarken elektrischen Antriebe der Deep Blue-Serie angekündigt: Die Deep Blue Batterie 80.



In Zukunft mit doppelter Energiekapazität: Die neue Torqeedo Deep Blue Batterie 80

Die neue Batterie nutzt die Lithium-Eisen-Phosphat-Chemie (LFP) und bietet eine Energiespeicherkapazität von 80 kWh, doppelt so viel wie die vorherige Generation der Deep Blue-Batterien. Die neue Batterie wurde auf der Electric & Hybrid Marine World Expo in Amsterdam, Niederlande, vorgestellt. Die moderne Cell-to-Pack-Architektur der neuen Batterie integriert einzelne Batteriezellen direkt in ein Paket, ohne dass Zwischenmodule oder -komponenten erforderlich sind. Diese Konstruktion gleicht die geringere Energiedichte von LFP-Batterien aus und ermöglicht eine kompaktere Grundfläche, die in vielen Booten einfacher zu installieren ist. Die hohe volumetrische Energiedichte (278 Wh/L) ist lt. Torqeedo besonders wichtig für größere, schwerere Verdränger wie Fahrtenyachten und kommerziell genutzte Schiffe. Die neue Deep Blue Batterie 80 verfügt über eine zehnjährige Kapazitätsgarantie sowohl im Freizeit- als auch im gewerblichen Einsatz

www.torqeedo.com

E-ANTRIEBE

Bosch präsentiert elektrischen Bootsantrieb

Der deutsche Hersteller Bosch steigt in die Elektrifizierung der Boots- und Schiffsantriebe ein und stellt umfassendes System für die Elektrifizierung von Bootsantrieben vor, um den nahtlosen Übergang zu elektrischen Antrieben im maritimen Sektor zu erleichtern.

Das Herzstück des Systems von Bosch ist ein Elektromotor, der in zwei Leistungsstufen (90 kW und 140 kW) erhältlich ist und durch seine hohe Leistungsdichte und außergewöhnlichen Wirkungsgrad bestechen soll. Mit ihren kompakten Abmessungen lassen sich die Motoren lt. Hersteller leicht in bestehende Maschinenräume integrieren, was die Nachrüstung für Schiffseigner erleichtert. Es soll als Lösung für Sportboote und Motoryachten bis ca. 24 Meter Länge angeboten werden, mit denen Werften, Bootsbauer und Systemintegratoren die Antriebselektrifizierung schnell und einfach umsetzen können. Neben dem Elektromotor umfasst das System von Bosch ein optionales Getriebe, einen Wechselrichter mit integriertem DC/DC-Wandler und eine elektrische Steuereinheit. Dadurch entsteht eine umfassende und skalierbare Lösung, die auf die spezifischen

Die Integration des elektrischen Antriebssystems bietet lt. einer Pressemitteilung von Bosch zahlreiche Vorteile. Das dynamische Verhalten des Elektroantriebs soll für ein neues Steuererlebnis von Yachten und Sportbooten sorgen. Durch die Kompaktheit und einfache Installation des Wechselrichters wird eine nahtlose Integration gewährleistet. Das geringe Gewicht der Komponenten trägt den Herstellerangaben zufolge zur Gesamtleistung bei, soll die maximale Reichweite der Boote erhöhen und ihre Effizienz steigern

Die Komponenten nutzen bewährte Technologien aus dem Pkw- und Nutzfahrzeugbereich sowie aus anderen kommerziellen Anwendungen. Die Zuverlässigkeit der Komponenten wurde lt. Hersteller über Jahre hinweg erfolgreich getestet und validiert. Die Kunden haben die Flexibilität, entweder das gesamte Antriebssystem als Komplettpaket zu übernehmen oder einzelne Komponenten in ihre bestehenden Systeme zu integrieren. Bosch unterstützt zudem bei der Integration des Antriebssystems und der Optimierung seiner Leistung gemäß den spe. Das System ist bei einem Pilotkunden den Angaben zufolge bereits in Serie gegangen und wurde erstmals auf dem Salone Nautico in Venedig der Öffentlichkeit vorgestellt.

bosch-engineering.com/de



LESERSERVICE: 0731 88005-8205

Abo/Heftbestellung:

Telefon +49 731 88005-8205 Mo.-Do. 9:00 Uhr bis 17:00
 Fax +49 731 88005 5203 Uhr, Fr. 9:00 Uhr bis 15:00 Uhr
kundenservice@ebnermedia.de

FRAGEN an die Redaktion

Ebner Media Group GmbH, Borselstraße 20, 22765 Hamburg
 E-Mail: segeln@ebnermedia.de

VERLAG: Ebner Media Group GmbH & Co. KG

PERSÖNLICH HAFTENDE

GESELLSCHAFTERIN: Ebner Ulm MGW GmbH

GESCHÄFTSFÜHRER: Marco Parrillo

MANAGING DIRECTOR BUSINESS CLUSTER

PASSIONS:

Silvan Dahl

REDAKTION

CHEFREDAKTEUR:

Kai Köckeritz +49 (731) 8800545 -81
 E-Mail: kai.koeckeritz@ebnermedia.de

CHARTER UND REISE: Carl Victor

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE:

Detlef Jens, Katrin Heidemann, Maren Budahn

INTERNET: www.segelreporter.com

ART DIRECTOR: Marie-Luise Steinkühler

GESTALTUNG: EMG DESIGN UNIT

Dagmar Breitenbauch,
 Simone Köhnke,
 Károly Pokuta,
 Birte Rosinski

DRUCK:

Walstead Central Europe,
 ul. Obr. Modlina 11, 30-733 Kraków

RECHTE:

© **segeln**, soweit nicht anders angegeben. Keine Haftung für unverlangt eingesandte Manuskripte, Bilder, Dateien und Datenträger. Kürzung und Bearbeitung von Beiträgen und Leserbriefen bleiben vorbehalten. Zuschriften und Bilder können ohne ausdrücklichen Vorbehalt veröffentlicht werden.

segeln ist das offizielle Mitteilungsblatt des

Kreuzer Yacht Club Deutschland e.V.,
 Neumühlen 21, 22763 Hamburg.

Für Mitglieder des KYCD ist der Bezug im Mitgliedsbeitrag enthalten.

ANZEIGEN/ONLINEVERMARKTUNG:

Nadine Fliß – Head of Media Sales
 Tel.: +49 731 88 00 545-08
[nadine.fliss\[at\]ebnermedia.de](mailto:nadine.fliss[at]ebnermedia.de)

Sönke Grahlf, +49 731 8800545-85
[soenke.grahlf\[at\]ebnermedia.de](mailto:soenke.grahlf[at]ebnermedia.de)

Sandra Reddersen, +49 731 8800545-88
sandra.reddersen@ebnermedia.de

Britta Stein, +49 731 8800545-16
britta.stein@ebnermedia.de

ANZEIGENVERTRETUNGEN:

NIELSEN IV: MAV Media Anzeigen-Verkauf
 GmbH Tel: 089 7450830
 E-Mail: info@mav-muenchen.com

PREISE:

ABONNENTENPREIS: 12 Hefte
 Inland: 64,90 €
 Österreich: 76,90 €
 Schweiz: 114,00 sFr
 Bestellung von Einzelheften:
 Nur gegen Bank- oder Kreditkarten-
 Abbuchung beim Kundenservice Service oder
 E-Mail: kundenservice@ebnermedia.de
 Internet: shop.segelreporter.com

VERKAUFSPREIS EINZELHEFT: 5,90 €

ISSN 0342-7528

segeln

Segelreporter

SAIL24.com

sport
schipper

BOOTS
BORSE

WASSERSPORT
WIRTSCHAFT

Segler-Zeitung

Motor
Boot

EBNER
MEDIA
GROUP

segeln erscheint monatlich in der
 Ebner Media Group GmbH & Co. KG
 Karlstraße 3, 89073 Ulm

Komfort und Segelspaß

Die französische Werft treibt die Erneuerung ihrer Modellpalette voran – und das mit innovativen Ansätzen. Mit der neuen Dufour 41 geht die Werft in vielen Details neue Wege. Wir segelten das Schiff in der Bucht von Palma





Testdaten

Test-Revier: Spanien/Balearen, Palma

Test-Bedingungen: 4 Windstärken

Konzept: Fahrtenyacht

Bereits seit einigen Jahren setzt die Werft aus der Nähe von La Rochelle in der Bretagne Akzente in der Welt der Seriensegelyachten. Mit der schrittweisen Erneuerung der Modellpalette geht Dufour zwar auch die allgemeinen Trends hin zu mehr Volumen und Fenstern in Rumpf mit, aber noch einen Schritt weiter und überrascht regelmäßig mit neuen, innovativen Ideen in Bezug auf das Leben an Bord. Besonders zu nennen ist hier beispielsweise die Dufour 32, die durch Ideen wie eine aufblasbare Badeplattform am Heck oder das „Sail in Boom“ – eine Art starres Segelkleid – Aufmerksamkeit erzeugte. Die im Jahr 2022 vorgestellte Dufour 37 zeigte zuletzt, wo die Reise mit Dufour hingeht: mehr Platz für eine Crew, der Komfort und Lifestyle wichtig ist. So reagiert Dufour auch auf einen Wandel, der sich seit einiger Zeit auf dem Segelmarkt vollzieht und der durch diese neue Zielgruppe geprägt wird.

Dass bei der Ausrichtung auf Komfort und Segel-Lifestyle das Segeln nicht hintenanstehen soll, möchte die Werft jetzt vor allem mit der neuen Dufour 41 zusätzlich unterstreichen. Denn bei der neuesten Dufour beschreitet die Werft in vielen Details neue Wege. Dabei bleibt sie sich aber treu und setzt unter anderem auch wieder darauf, Details von größeren Modellen auf die kleineren zu übertragen. Hierbei geht die Werft auch sehr selbstbewusst mit der Modellbezeichnung um: Eine Rumpflänge von unter zwölf Metern entspricht nicht unbedingt einer Länge von 41 Fuß. Doch das Schiff soll sich eben anfühlen wie ein Schiff der größeren Klasse. Zieht man den langen Bugspriet mit der Ankeraufhängung in die Berechnung mit ein, lassen sich die 41 Fuß aber durchaus realisieren. Vor Mallorca wollten wir uns von den Segeleigenschaften ein Bild machen und das neue Konzept des Schiffes besser verstehen.

Die Bucht von Palma ist ein Garant für gute Segelbedingungen. Und so werden wir auch an diesem Tag Ende Juni nicht enttäuscht. Mit zwölf Knoten Wind, in Böen 15, streicht ein angenehmer Wind über das azurblaue Wasser, auf dem sich leichte Schaumkronen bilden. Am Himmel zeigt sich keine Wolke, als wir am Vormittag zu unserem Testschlag aufbrechen.

In gewohnter Dufour-Manier wird auch das neue Modell in drei verschiedenen Ausführungen angeboten: Easy, Ocean und Performance. Um es vereinfacht darzustellen: Die Easy-Version zielt auf den Chartermarkt ab, während die Ocean-Version speziell für Fahrtensegler konzipiert wurde. Die Performance-Version hingegen wurde entwickelt, um Seglern, die mehr aus dem Potenzial des Schiffes herausholen möchten, gerecht zu werden. Unser Testschiff segelt in der Ocean-Ausführung, die sich auch nur durch einige, wenige Punkte von der Easy-Ausführung unterscheidet. Größer werden die Unterschiede aber erst in der Performance-Ver- →



Gemessen und getestet

Konstruktion:	Felci Yacht Design
Interieur:	Ardizio Design
Werft:	Dufour Yachts
Länge über alles:	12,75 m
Rumpflänge:	11,99 m
Länge Wasserlinie:	11,20 m
Breite:	4,30 m
Tiefgang:	2,10 m
Ballast:	2,6 t
Kojenzahl:	6 (+2)
Wassertank:	250 l

Diesel:	
Motor:	50 PS
Preis:	ab 230.000 Euro (exkl. MwSt.)

Wichtige Daten zur Beurteilung einer Yacht:

Längen-Breiten-Verhältnis:	2,79 : 1
Theoretische Rumpfgeschwindigkeit:	8,13 kn

Kontakt:
 Dufour Yachts
 11 rue Blaise Pascal
 17180 Périgny
 Frankreich
Tel.: +33 5 46 30 07 60
Web: www.dufour-yachts.com
E-Mail: info@dufour-yachts.com



An Deck/Cockpit

1. Die Werft realisierte ein großes und komfortables Cockpit auf der 41er, damit das Leben draußen stattfinden kann
2. Groß- und Genuaschot laufen nach achtern auf die selbe Winsch – Klemmen ermöglichen den Einsatz von nur einer Winsch auf jeder Seite
3. Fallen und Strecker laufen auf dem Kajütdach auf
4. Bequemer Sitz am Ruder, das Rad wird von allen Positionen aus erreicht, und das Achterstag ist auch nicht im Weg
5. Die Mechanik, um die Badeplattform auszuklappen. Von ihr ist auch der Plancha-Grill am Heck zugänglich
6. Der Getränkehalter versteckt sich in einer Wendplatte im großen Cockpittisch
7. Sehr solide und hohe Fußreling



Unter Deck



1. Der „Bogen“ zum Vorschiff stammt aus der neuen Zusammenarbeit mit Luca Ardizio. Es gibt auch eine Ausstattungsvariante mit Teakoptik anstatt wie hier Eiche
2. Achtern befinden sich zwei geräumige Kabinen mit ausreichend Stauraum für Gäste
3. Längspantry mit großem, dominierendem Kühlschrank
4. Das U-Sofa an Backbord im Salon
5. Die Eignerkabine im Vorschiff



Hinter der Badeplattform versteckt sich die Rettungsinsel



sion, die etwas mehr Segelfläche besitzt. Deutlichster Unterschied zwischen Ocean(+Easy) und Performance ist die Führung der Großschot. Auf unserem Schiff läuft die Großschot als German Mainsheet-System ohne Traveller auf dem Aufbau. In der Performance-Ausführung wandert die Großschot zurück in das Cockpit, wodurch der Baum auch etwas länger wird – was den leichten Unterschied in der Segelfläche erklärt.

Bevor wir zu den Segeleigenschaften kommen, noch ein paar weitere Sätze zu den Ausstattungsvarianten. Denn unter Deck bietet die Werft zweieinhalb Ausführungen an: eine Vier-Kabinen-Version (zwei im Vorschiff, zwei achtern) für den Chartermarkt und eine Drei-Kabinen-Version (eine im Vorschiff, zwei achtern) für Eigner. Bei der letzteren ließe sich anstatt von drei Nasszellen auch eine separate Dusche oder Stauraum realisieren. Zusätzlich gibt es noch die Möglichkeit, das Ambiente unter Deck durch das Holzfinish zu beeinflussen. Es gibt die Wahl zwischen einem hellen (Signature) und einem dunkleren (Heritage) Ausbau, der sich an der Farbgebung von Teakholz orientiert.

Durch die Großschotführung auf dem Kajütdach bleibt das Cockpit schön frei. Gerade auf das Cockpit sei man besonders stolz, erzählt Nicolas Béranger, Sales Director bei Dufour. Das Cockpit gehöre zu den größten in dieser Größenklasse, sodass für die Crew mehr Komfort und Bewegungsfreiheit entstünde. Das steht auch mit dem Ziel im Einklang, das Leben an Bord nach draußen zu verlagern. Die Geräumigkeit des Cockpits sticht auch uns ins Auge, als wir zum ersten Mal das Schiff betreten. Es wird weder durch die beiden Steuerstände eingeengt noch durch den zentralen Cockpitisch. Das wird unter anderem durch die Breite von 4,30 Meter erreicht. Aber es wurde auch Richtung Mast verlängert. Ein Kunststück ist hier besonders gelungen: Es bietet nämlich dennoch Halt und gibt

Dem Team um Umberto Felci ist es zu verdanken, dass die Dufour trotz des erhöhten Freibords und Aufbaus nicht gedrungen wirkt

der Crew Sicherheit – was auch an dem Konzept eines achtern geschlossenen Cockpits liegt. Neben dem Cockpit wuchs auch die Höhe des Freibords und des Aufbaus an, um genügend Stehhöhe unter Deck zu realisieren. Verantwortlich für das Rumpfdesign zeichnet sich erneut Felci Yacht Design. Dem Team um Umberto Felci ist es zu verdanken, dass die Dufour trotz des erhöhten Freibords und Aufbaus nicht allzu gedrungen wirkt. Der Rumpf wird durch große Fensterflächen, Chines und einer kleinen Kante auf Höhe der Rumpffenster optisch gestreckt.

Der Mast sitzt ein Stück weiter achtern, als bei vergleichbaren Booten und ragt auch etwas weiter in den Himmel. Das soll die Leichtwindeigenschaften des Schiffes verbessern, erzählt Nicolas Béranger. Die Kunden sollen auch bei Leichtwindbedingungen segeln und ihren Urlaub genießen können.

Unter Segeln

Über zu wenig Wind können wir uns an unserem Testtag nicht beklagen. Bei zwölf Knoten Wind läuft die Dufour bei 60 Grad am Wind wie auf Schienen, während sich die Geschwindigkeit bei sieben Knoten einpendelt. Der Blick in die Segel und voraus ist sehr gut – sowohl von Lee als auch aus Luv. Die Räder haben die richtige Größe, um entweder im Stehen steuern können oder sich auf die Kante zu lümmeln und mit einer Hand zu steuern. Fußrasten gibt es trotz der Breite von über vier Metern im Übrigen nicht. Auf dem Papier sieht das Fehlen eines zusätzlichen Halts für die Füße bei Lage nach einem Problem aus. Nach einigen Stunden auf See haben wir Fußrasten allerdings auch nicht vermisst. Das Flexiteak bot den Schuhen (und auch barfuß) genügend Grip.

Bei Dufour widerstand man dem Trend einer Doppelrudieranlage, sodass es zwar einen →

Doppelsteuerstand gibt, aber nur ein Ruderblatt vorhanden ist. Aber das mindert nicht unbedingt die Manövriereigenschaften des Schiffes. In Böen ist ein leichter Druck am Rad zu spüren – Feedback ist also da. Die Kursstabilität könnte etwas besser sein, sodass am Ruder aufmerksamer gesteuert werden muss. Auf das Ruder reagiert die 41er gut, nicht so direkt wie ein moderner Performance-Cruiser, aber sehr komfortabel und fahrtentauglich. Das zeigt sich auch im Seeverhalten, welches sich nur als komfortabel bezeichnen lässt.

Die Winschen sitzen jeweils vor den beiden Steuerständen. Hier laufen sowohl die Groß- als auch die Genuaschot auf. Je nach Bedarf halten Klemmen die jeweiligen Schoten. So ergab sich bei unserem Testschlag, dass wir in Luv die Großschot auf der Winsch fuhren und in Lee die Genua. Bei einer Wende wurde entsprechend gewechselt. Auf der Kreuz funktioniert das auch mit kleiner Crew ganz passabel, wenn die Großschot in den Klemmen dichtgesetzt wird. Bei einer Halse muss das Timing und Zusammenspiel der Crew hingegen sehr gut funktionieren. Für reines Einhandsegeln liegen die Winschen allerdings ungünstig, da sie vom Steuerstand aus nicht zu erreichen sind. Unter Autopilot allerdings kein Problem, da die Konsolen mit den Instrumenten relativ flach gehalten sind und auch von der anderen Seite aus bedient werden können.

Mit dem Ausrollen des Code 0 nimmt der Segelspaß weiter zu. Er wird an einem Endlosfurler am Buggspriet gefahren. Bei einem Windeinfallswinkel von 100 Grad prescht die Dufour mit fast neun Knoten durch die Bucht von Palma. Das wird auch daran liegen, dass unser Testschiff nicht beladen ist und die Tanks leer sind. Das Schiff arbeitet leicht in der Welle, und zieht mit leichter Lage seine Bahn. Zeit für uns zu schauen, wie es sich beim Segeln unter Deck anfühlt.



Bei der Entwicklung wurde Wert auf gute Segeleigenschaften gelegt

Unter Deck

Für das Interieur ging Dufour mit der 41er ganz neue Wege. Zwar zeichnete Felci den Rumpf, doch das Interieur stammt von Luca Ardizio, der sich nach einigen Jahren bei Beneteau selbstständig gemacht hat. Laut seiner Aussage sollte an Bord alles einfach und funktional gehalten sein. Die größte Veränderung liegt an Bord der 41er im Verborgenen beziehungsweise unter den Bodenbrettern. Recht mittig verlaufen unter den Bodenbrettern von achtern bis ins Vorschiff zwei Kanäle für Kabel und Schläuche – mehr oder weniger ein Rückgrat für sämtliche Installationen an Bord. Ziel war es, alles zugänglich zu machen. Und das ist gut gelungen. Die Kanäle sind von jedem Punkt aus zugänglich und bieten reichlich Reserve für mehr. Das soll es Eignern erleichtern, nachzurüsten oder Reparaturen durchzuführen. Anstatt durch das Schiff zu kriechen und mit zahlreichen Verrenkungen blind etwas zu ertasten, soll es an Bord der 41er genügen, die entsprechenden Bodenbretter hochzuheben. Außerdem werden entsprechende Steckverbindungen benutzt, um schnell einzelne Segmente erneuern zu können. Das soll natürlich auch dem Aftersales helfen und Arbeitszeiten bei Reparaturen reduzieren.

In der Performance-Version würde die Großschot im Cockpit angeschlagen



Die Aufteilung unter Deck ist ansonsten recht traditionell – wenn auch mit kleinen Abweichungen vom traditionellen Bild einer Yacht. Die Ausbaugqualität ist durchaus solide für eine Serienyacht und hat noch etwas Luft nach oben. Achtern liegen jeweils zwei Kabinen mit Doppelkoje und ausreichend Stauraum. Der Salon besteht aus einem U-Sofa an Backbord und einer Längspantry an Steuerbord. Auf einen Kartentisch wurde verzichtet. Durch das große Cockpit und dem weit achtern stehenden Mast wurde der Platz für den Salon verkürzt, sodass für einen Kartentisch kein Platz mehr war. Das Elektronikpaneel sitzt daher hinter dem U-Sofa in der Ablage und wurde auf das Wesentliche reduziert. Das gefiel uns sehr gut. Das UKW rutsch-

Fotos: Kai Köckeritz



Das Seeverhalten ist äußerst angenehm

te dadurch allerdings an einen Platz mittschiffs – hier sollte unbedingt ein Tochtergerät im Cockpit nachgerüstet werden.

Die Längspantry ist recht interessant aufgeteilt. In der Mitte ragt die Gefrier- und Kühleinheit hervor und trennt den Gasherd von der Doppelspüle. Zum einen wird so eine große Arbeitsfläche geschaffen und man kann sich etwas einkeilen (wenn auch suboptimal), zum anderen muss man zur Spüle immer einmal um den Kühlschrank laufen. Bei Lage mit einem Topf voll Pastawasser eventuell ungünstig.

Die Eignerkabine befindet sich im Vorschiff. Angeschlossen ist eine eigene, sehr komfortable Nasszelle mit WC und Dusche. Die Koje steht bis auf das Kopfende recht frei im „Raum“. Stauraum befindet sich in Schränken und Schapps mehr als ausreichend – recht erfreulich, da hier oft zugunsten von Wohnraum gespart wird. Unter der Koje befindet sich ebenfalls Stauraum. Optional lässt sich dort ein zweiter Wassertank einbauen.

Was unter Deck sofort auffällt: jeder Teil des Schiffes wird von Licht geradezu durchflutet. Dazu tragen die vielen Fenster und Luken im Aufbau bei, aber auch die Rumpffenster. Die indirekte LED-Beleuchtung trägt dazu bei und setzt entsprechende Akzente. Außerdem setzt Ardizio auf einen Materi-



Zahlreiche Fensterflächen lassen viel Licht unter Deck

almix und variiert mit Farben und Haptik. Dominierend sind zwar die Holzflächen, doch die Deckenpaneele beispielsweise sind mit einer Stoffbespannung versehen. Das schafft nicht nur farblich Kontraste, sondern auch haptisch. Laut der Werft sollen diese auch leicht zu reinigen sein. Das wirkt durchaus gelungen.

Es fehlen allerdings Handläufe unter Deck. An Back- und Steuerbord neben dem Niedergang befindet sich an der schmalsten Stelle noch zwei ausreichend große Handläufe, doch bis zum Vorschiff gibt es keine mehr. Während unseres Testschlages konnten wir uns dennoch gut und sicher unter Deck bewegen. Der zentrale Kühlschrank bietet etwas Halt und die Füße können am Hocker des Salontisch abgestützt werden. Sollte das Schiff im See-gang richtig bocken, wird der Gang nach vorne vielleicht etwas zu abenteuerlich. Dann spielt sich das Leben an Bord aber auch eher achtern ab. ◀

Getestet von Kai Köckeritz

Fazit

Pro

- Großes Cockpit
- Stauraum
- Installationen gut zugänglich

Contra

- Fehlende Handläufe unter Deck
- Lange Optionsliste

Kommentar | segeln-Tester Kai Köckeritz



Neue Kundschaft im Visier

Mit der Dufour 41 zeigt die französische Werft, dass sie bereit ist, innovative Ideen umzusetzen, anstatt auf Altbekanntes zu setzen. Das mag bei der 41er nicht so offensichtlich zu sein, wie bei der 32er, doch gerade im Verborgenen hat die Werft viel getan. Die Wartungskanäle und die gute Zugänglichkeit aller Installationen erleichtern das Leben an Bord deutlich. Bei Rumpffenster scheiden sich ja etwas die Geister, doch das Mehr an Licht ist schon erstaunlich. Dufour beschreibt sich selber mit dem Slogan „Instinctive sailing“. Die Dufour 41 kommt dem schon sehr nahe – wenn auch mit kleinen Kompromissen im Handling. Die Segeleigenschaften sind für ein Fahrtenschiff sehr gut, das Konzept äußerst durchdacht. Kurz: ein Schiff, auf dem man wirklich gerne leben und segeln würde. Und wenn es auch nur für einen Urlaub ist. Mit einem Preis ab 230.000 Euro bewegt sich das Schiff für die Größe im Vergleich auf einem soliden Level. Bei einem Blick auf die Optionsliste zeigt sich aber auch, dass hier noch reichlich Platz nach oben ist. Unser Testschiff kommt beispielsweise schon auf 334.720 Euro.

Segelschulen

Segelschule Yachtcharter INSEL RÜGEN
mola Pension ... im Norden ganz oben!

Segel- & Motorbootausbildung
 aller amtlichen Scheine (SBF, SKS, SSS ...)
 SKS-/SSS-Praxis-Prüfungstörns, Skippertraining,
 UBI-/SRC-/LRC- Funkausbildung,
 Kindersegeln/Jüngstenschein,
 Urlaubs-, Mitsegel- & Meilentörns



S&Y MOLA GmbH ... *kostenlosen Kurs- und Törnplan anfordern!*
 Boddenweg 1-2, 18556 Breege/Rügen info@mola.de
 Tel.: 03 83 91 - 432 0 Fax: - 432 11 www.mola.de

Segelschule Plau am See
- Tor zur Müritz



Theorie
 -ONLINE-

Lehrgänge mit
 Praxis und Prüfungen
 Binnen-Motor und Segeln
 + Sportbootführerschein
 See | Funk UBI SRC

Kindersegelkurse auf Optimistenjollen

Seestraße 2b | 19395 Plau am See
 Tel. 038735 45 539 | segelschule-plau.de

Bootsmarkt

SCHEPENKRING
 Yachtbrokers

DYNAMIC 2000	7.35 m	1988	€ 12.000
DEHLER 29	8.75 m	2000	€ 49.000
ETAP 30	9.10 m	1986	€ 19.500
ALBIN BALLAD	9.12 m	1976	€ 19.500
FF 915	9.15 m	2015	€ 54.500
BAVARIA 32 CR.	9.99 m	2012	€ 85.000
WAARSCHIP 1010	10.10 m	1989	€ 26.500
DIAMANT 3000	10.30 m	1999	€ 39.000
STANDFAST 33	10.00 m	1981	€ 24.500
GRAMPIAN 34	10.30 m	1976	€ 25.000
FREEDOM 35	10.60 m	1991	€ 49.000
BIANCA 111	11.10 m	1984	€ 44.000
J BOAT J39	12.00 m	1992	€ 59.000
COLIN ARCHER	12.50 m	1983	€ 65.000
STERN ALU.	14.96 m	2007	€ 424.200

WWW.SCHEPENKRING.DE
 Tel.: +31 (0)320/71 13 40

Ausrüstung und Zubehör

Eberspächer
 Bootsheizungen
J. A. SCHLÜTER SÖHNE
 seit über 50 Jahren
 Eberspächer Kompetenz-Center
 Tel.: 040 / 788 16 -86
 ivg@schlueter-soehne.de

Versicherungen

Exzellente in Yachtversicherungen.

WEHRING & WOLFES

www.wehring-wolfes.de Telefon +49(0)40-87 97 96 95 info@wehring-wolfes.de

Segelfachsportgeschäft

★ Spritzlackierung
 ★ Osmose
 ★ Strahlen
 ★ Korrosionsschutz
 ★ Folieren



Peter Wrede
 Yachtlackierung

www.yachtlackierung.de · 04103-91 72 0

Northman-Yachten

**Sportboothandel
 & Service**



Ihr
 Premium-
 Partner

© 0170 - 9 04 68 13

Markus Johannsen
 04509 Delitzsch
 mj@brodauer-bootshaus.de

SICHERHEIT an BORD



- Hightech Dyneema-Seile
- Festmacher-, Anker-, Land- + Not-Leinen an Deck auf Edelstahl-Rollen

www.easyroll.de



Masten · Bäume · Rollanlagen
 komplette Riggs
 Saison-Service · Gutachten



www.hahnfeld-masten.de
 Telefon +49 4206 3054671

HAHNFELD-MASTEN

Hahnfeld GmbH & Co. Mastenvertrieb KG
 3-K-Weg 18 · 28816 Stuhr · Germany
 mail@hahnfeld-masten.de

facnor
 FURLING SYSTEMS

SPARCRAFT
 Performance Engineering

Charter- und Segelurlaub Mittelmeer

www.schaefercharter.de
Segelyachten · Katamarane
Motoryachten · Weltweit
charter@schaefercharter.de · Telefon: 05225 85 95 40



Yachtcharter Kroatien
 Bei uns macht Segeln Spaß



www.ams-yachting.de - 0049 9523 6024

Charter- und Segelurlaub weltweit

www.syg.de Niedrigpreise – Charter & Flüge
 Mitsegeln & Törns
 weltweit · Sun Yachting Germany Tel.030-395 70 96 Info@syg.de

Kojencharter-mitsegeln weltweit
 www.syg.de Tel: 030-395 70 96

Charter Nord- und Ostsee

Privat Charter Ostsee
über 500 Yachten
Wir vermieten Ihre Yacht!



www.pco-ostsee.de

YACHTSCHULE EICHLER
 Wer's hier lernt, kanns überall!



www.yachtschule-eichler.de

Törns ab Hamburg
 • Helgoland • Sylt • England
 • Schottland • Norwegen

Kurse
 • SEE bis SHS+LRC
 • Vor Ort + **Online**



Charter Binnen

MÜRITZ
www.sun-sailing-mueritz.de
 Mobil 0171/4520062
 Suchen Mitarbeiter für Service und Technik

Ihr Kontakt zur Anzeigenabteilung:
 Sönke Grahl, Tel. +49 (731) 8800545-85
 Soenke.grahl@ebnermedia.de

Verschiedenes



Die Nr. 1* Partnervermittlung, auch Nr. 1 in der Kundenbewertung!***
 Gratisruf 0800-222 89 89
 Täglich 10-20 Uhr auch am WE
 www.pv-exklusiv.de
*Nr. 1 mit Werbung in akadem. Fachzeitschriften
 **Nr. 1 mit positiven Kundenbewertungen (Google!)

Markus Poniewas, seit 1985 Partnervermittler



Exklusives & großzügiges Anwesen in Rostock





Wohnfläche ca. 383m² - Grundstücksfläche ca. 1.418m² - 9 Zimmer - 3 Bäder
 gehobene Ausstattung - Terrasse - Doppelgarage - 6 Stellplätze - 10min. zur Ostsee
(0381) 7007 333 - www.falkenhayn-isk.de



✓ Revierberichte
 ✓ Yachttests
 ✓ News aus der Szene

SegelReporter

berichtet,
 erklärt,
 steckt an

Jetzt
 Mitglied
 werden

www.SegelReporter.com

Verschiedenes

LEPPER marine

...wir teilen Deine Leidenschaft
...mit 28.741 Artikeln online

Angebote
Aug. 2023

Raymarine

ab **929,-€***



Raymarine Element 9s
Der kostengünstige Einstieg für die Navigation an Bord. Unterstützt NMEA2000 sowie WLAN Radar. In 7" bereits ab 519,- €

em-trak 

ab **779,-€***



em-trak AIS Transceiver der B900 Serie
Die neue B9xx Serie bietet wahlweise 2W CSTDMA, 5W SOTDMA, WiFi, Bluetooth und / oder Antennenweichen.

Raymarine

ab **3399,-€***



Raymarine Evolution Autopilot EV200 Linear Komplett-Set inkl. EV-1, ACU200, p70s sowie dem kurzen Typ1 Linearantrieb. Starkes und zuverlässiges Autopilot-Paket zum Einbau.

 **SELDÉN**

ab **1177,-€***



Seldén Furlex 104s
Bei uns finden Sie das komplette Seldén Furlex Programm sowie Umrüstsätze auf elektrische Bedienung. Zum Beispiel die neue Furlex 104s für Vorstage von 4-6mm und Vorstagslängen von 8,10-12,90m. Sprechen Sie uns an.

Hy-ProDrive 
Marine Steering Technology

ab **1429,-€***



Professionelle Autopilot Antriebe
Wir lieben Autopiloten und wir können Autopiloten. Aus diesem Grund finden Sie bei uns viele passende und hochwertige Komponenten. Zum Beispiel die Hy-Pro All-In-One Linearantriebe.

MASTERVOLT
THE POWER TO BE INDEPENDENT

ab **1204,-€***



Mastervolt CombiMaster C-Zone
Kombinierte Wechselrichter und Ladegeräte mit erstklassiger Benutzerfreundlichkeit, die gleichzeitig den MasterBus sowie die Kommunikation mit NMEA2000 kompatiblen Geräten unterstützen.

RONSTAN

ab **15⁹⁰,-€***



Ronstan Orbit Blöcke
Die genialen Orbit Blöcke von Ronstan gibt es in zahlreichen Größen und Ausführungen. Machen Sie sich das Segeln leichtgängiger und unbeschwerter.



Verkaufen können viele - einige können noch beraten. Wir beraten, verkaufen, **installieren und programmieren**. Von allen renommierten Herstellern zertifiziert. Sprechen Sie uns an. Offizielles GARMIN BlueChart & Garmin Navionics Seekarten Outlet!

B&G
LOWRANCE

Raymarine
BY FLIR

SIMRAD

-  **Verständliche Produktdetails**
-  **Rund 1.600 Produkt Downloads**
-  **Kompetente Beratung**

 LEPPER marine GmbH & Co. KG
www.lepper-marine.de
service@lepper-marine.de

Am Alten Lothringer Schacht 2
D-44805 Bochum
Tel. 0234-64066222
Fax 0234-64066225




* Alle Preise inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten



Spende und werde ein Teil von uns.
[seenotretter.de](https://www.seenotretter.de)

OHNE
DEINE
SPENDE
GEHT'S
NICHT

Einsatzberichte, Fotos, Videos und
Geschichten von der rauen See erleben:

    [#teamseenotretter](https://www.instagram.com/teamseenotretter)



— Spendenfinanziert —

segeln in September

ERSCHEINT AM
23.08.
2023

REISE

Kroatien: Unser Schwerpunkt-Thema der Ausgabe 9! Wir durchsegeln das Land an der Adria von Nord nach Süd.



AUSRÜSTUNG

Digitale Seekarten: Überblick über digitale Seekarten und Anwendungen aus der Praxis.

PRAXIS

Richtig Stauen: Wie soll der große Haufen auf dem Steg an Bord? Wir geben Tipps zum richtig Verstauen.

BOOTE

Domani S32L: Das L steht für Lounge. Wir segelten den neuen Daysailer aus Belgien auf der Ostsee.

segeln erhalten Sie garantiert in Fachgeschäften mit diesen Logos:



PRESSE-EINZELHÄNDLER



BAHNHÖFE UND FLUGHÄFEN

Hier finden Sie heraus, wo Sie **segeln** am schnellsten finden:



Motor Boot

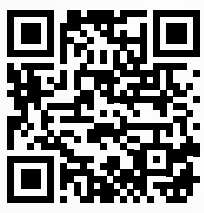
MAGAZIN 04'23

www.motorbootonline.de

12 Ausgaben für nur 67,20 Euro im Jahr!



Jetzt bestellen unter:
shop.motorbootonline.de
Tel.: +49 731 88005-8205
kundenservice@ebnermedia.de



Kurs online!

www.motorbootonline.de

Sehnsuchtsziel

Manchmal könnte man denken, dass heute alle Welt um eben diese herum segelt. Oder es zumindest geplant hat. Warum? Muss ich mit einer Weltumsegelung eigentlich irgendetwas beweisen? Als Segler: Nein. Und sonst auch nicht, jedenfalls solange die Tatsache, dass die Erde, die ja zum größeren Teil aus Wasser besteht, tatsächlich rund ist, auch noch allgemein als solche akzeptiert wird.

Bei vielen Segelnden aber sitzt der Traum der Weltumsegelung offenbar tief. Das kann man verstehen, reiht man sich als Weltumsegelnder doch ein in die beste Gesellschaft von legendären Seefahrern wie Magellan, Slocum, Dumas, Chichester, Knox-Johnston, Hiscock, Koch, Erdmann. Und vielen anderen. Denn jetzt wird es etwas inflationär im Zuge betreuter Abenteuer in organisierten Weltrallys. Oder moderner Megayachten, ausgerüstet wie Mondfähren, die ihre technikbegeisterten Passagiere schon heil um die Welt bringen werden – solange all die Luft- und Raumfahrttechnologie an Bord funktioniert.

Ist der legendäre Bernard Moitessier eigentlich jemals „offiziell“ um die Welt gesegelt? Darauf kam es ihm ganz sicher nicht an. Immerhin brach er das erste Golden Globe Rennen ab, um letztendlich nicht nur einmal, sondern anderthalb Mal um die Erde zu segeln, alleine und ohne unterwegs anzuhalten. Und doch gilt sein damaliger Konkurrent Robin Knox-Johnston, ein ebenso großartiger Seemann, bis heute offiziell als der Mensch, der als erster nonstop und alleine die Welt umsegelte. Weil er, im Gegensatz zu Bernard, das Rennen tatsächlich beendete. Aber was schert sowas einen großen, philosophischen Geist wie Moitessier. Er lebte mit und auf dem Ozean, das war ihm wichtig. Vieles andere auch. Aber ob er nun ein „Weltumsegler“ sei? Das gehörte wohl eher nicht dazu.

Ganz anders sieht es – wie gesagt – bei vielen jetzt Segelnden aus, oft auch Anfängern. Ihnen reicht es nicht, einfach „nur“ die wunderbaren Meere dieser Welt zu befahren. Nein, eine Weltumsegelung soll es schon sein. Vielleicht geblendet von zu vielen Videos, die eine zu schöne Zeit unterwegs zeigen? Oder von den Versprechen einiger Yacht- oder Zubehörhersteller? Oder gar Büchern? Glücklicherweise jedenfalls die, die sich zunächst die Zeit neh-

men, die Realität auf einem kleineren Törn kennenzulernen, bevor sie gleich nach Panama oder zum Kap Horn aufbrechen. Und die dann, womöglich, auch noch weise oder mutig genug sind, um sich einzugestehen, dass die Weltumsegelung noch ein paar Jahre warten kann. Oder vielleicht doch gar nicht so dringend nötig ist für ein erfülltes (Segler-)Leben.

Wie die berühmten zwei Ameisen von Joachim Ringelnatz:

In Hamburg lebten zwei Ameisen,
Die wollten nach Australien reisen.
Bei Altona auf der Chaussee
Da taten ihnen die Beine weh,
Und da verzichteten sie weise
Denn auf den letzten Teil der Reise.

So will man oft und kann doch nicht
Und leistet dann recht gern Verzicht.

Aktuell würde eine Weltumsegelung allerdings dann, wenn öffentlich behauptet und wieder geglaubt wird, dass die Erde in Wirklichkeit doch eine Scheibe ist. In dieser Hinsicht und im Zeitalter der alternativen Wahrheiten scheint ja nichts Unmögliches mehr unmöglich, nichts Undenkbares mehr undenkbar zu sein. Angeraten wäre dann jedoch eher eine halbe Weltumsegelung. Dann könnte man irgendwann einfach hinter dem Horizont verschwinden und würde vom Mob vergessen und in Ruhe gelassen werden – vermutlich in dem Glauben, man sei vom Rande der Scheibe ins Weltall gestürzt.

Detlef Jens segelt seit Kindheit und war auch etwa sieben Jahre am Stück unterwegs. Dabei arbeitete er als Journalist für verschiedene Zeitungen und Magazine, auch gehörte er zur Redaktion von „Seafile“ und des „Reed's Nautical Almanach“. Mehr über ihn, seine Bücher und Segelromane auf Literaturboot.de.



BOOTS BÖRSE

AKTUELLE MARITIME ANGEBOTE



Privater Anzeigenschluss für die nächste BOOTS BÖRSE ist am Dienstag, 25.07.2023 um 16 Uhr

Coupon senden an: Boots-Börse, Borselstraße 20, 22765 Hamburg. Oder per Mail an: bb@boots-boerse.de **Neue Telefonnummer 0731-880054545**

Wählen Sie ein Paket (Auswahl ankreuzen)	Admiral	Kapitän	Matrose	Bootsjunge (nur Online)	Bootsjunge XL/XXL	Ausrüstung (Nur in den Rubriken 100, 110, 116, 500 – 860)
Print max. 180 Zeichen				✓		
Print max. 360 Zeichen	✓	✓	✓		✓ (XL)	✓
Print max. 600 Zeichen					✓ (XXL)	
Online mit Bild	✓	✓	✓			✓
Print mit Bild		✓				
Print mit Bild zweispaltig	✓					
Paketpreis (pro Monat)	89,- Euro	49,- Euro	19,- Euro	Kostenlos*	5,-/10,- Euro*	5,- Euro*
Paketbuchung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Die Anzeigen der Rubriken 130 bis 250 Segelyachten, sowie 514 Segel, erscheinen nur in segeln und Segler-Zeitung, 310 bis 360 Motorboote erscheinen nur im MotorBoot Magazin.
*Bei telefonischer oder postalischer Annahme/ Annahme per E-Mail oder Fax 9,90 Euro Bearbeitungsgebühr

Pflichtangaben Bootsverkauf

Werft/Marke: _____ Bootstyp: _____ Länge: _____ Breite: _____ Tiefgang: _____ Baujahr: _____ Unbekannt

Anzeigentext kostenlos bis 180 Zeichen

Rubrik: _____ suche bietet Preis: _____

E-Mail: _____ Telefon: _____

Kontaktdaten des Auftraggebers

Vorname: _____ Nachname: _____ Telefon: _____

Straße: _____ PLZ: _____ Ort: _____

Zahlungsangaben

Lastschrift Die Rechnung wird Ihnen per Post oder E-Mail zugestellt.
Bitte buchen Sie von folgendem Konto den Rechnungsbetrag ab:

Inhaber: _____
 IBAN: _____
 BIC: _____ Datum, Unterschrift: _____

SEPA-Lastschriftmandat:
 Ich ermächtige die Ebner Media Group GmbH & Co. KG, Karlsruh. 3,89073 Ulm, Gläubiger-Identifikationsnummer DE67ADS00000047069, den Rechnungsbetrag von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der Ebner Media Group auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Foto: Shutterstock

JETSKIS UND WETBIKES – BIETE



POLARIS MSX110 , L: 3.60 m, Bj: 2004, Zustand: gut, **4.200,00 €**,
T: 0049 176 96736599,
www.best-boats24.net/p/0czpyvn

RUDER & BEIBOOTE – BIETE

+ Video
www.sailbird.de
Segelspaß mit Ihrem Schlauchboot nachrüstbar
 für Längen von 2,20 bis 4,00 m
 (andere Längen auf Anfrage)
 tribell GmbH . 22301 Hamburg . 040-2791766
www.sailbird.de#

SEGELJOLLEN – BIETE

Drascombe-Lugger , L: 5.72 m, B: 1.90 m, T: 0.25 m, Bj: 1978, Drascombe-Lugger, Schwertboot, Gaffel mit Besan, sehr guter Zustand, komplett, ohne Motor, Gesamt-Persenning, Deck mit Teakholz-Auflage ausgelegt, (Evinrude 4 AB als kostenlose Zugabe. Muß gewartet werden.), Trailer TÜV 10/23, Standort Hannover, Preis, **6.950,00 €**,
0172 54 19 721



Segeljolle der Bootsklasse Korsar , Bj: 1972, Schönes Holzboot mit Doppelboden, Segelnummer G 2130, mit allem Zubehör abzugeben wegen Aufgabe des Segelsports. Dazu gehören Alumast, 1 Großsegel und 1 Fock wie neu, weitere Segel, Spinnaker, Spi-Baum, Persenning, Trapezbeschläge, Rollfock, einfacher Slipwagen, Trailer, frisch TÜV abgenommen. Der Korsar (mit kleinen Gebrauchsspuren) wurde von einem Bootsbauer für eigene Zwecke gebaut und ist eine sportliche Gleitjolle mit Spinnaker und Trapez.
1.990,00 €, **Mail: marianne.borgeltetweb.de oder per Tel.: 0174 38 75 060.**

Privater Anzeigenschluss für die nächste
BOOTS BÖRSE
 ist am Dienstag,
 25.07.2023 um 16 Uhr

SEGELYACHTEN BIS 8 METER – BIETE



FRIENDSHIP 22 FAMILY , L: 7.30 m, B: 2.50 m, T: 1.10 m, Bj: 1981, Gew: 1500 kg, Kielboot, Motor: Mercury, Sailpower 10PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Segel: 2, Zustand: gut, Trailer vorhanden, **12.950,00 €**,
T: 49 160 90709118,
www.best-boats24.net/p/0s62op5



TES YACHT 720 TB , L: 7.20 m, B: 2.50 m, T: 0.40 m, Bj: 2009, Gew: 1500 kg, Kielschwert, Motor: Honda Bf 5a 5PS, Kabinen: 1, Kojen: 4, Segel: 2, Zustand: neuwertig, Trailer vorhanden, **68.000,00 €**,
T: 0048 532 805805,
www.best-boats24.net/p/1h0wx6l



Verkaufe Segelboot COMET 21 One design , L: 6.22 m, B: 2.50 m, T: 1.44 m, Bj: 2010, Verkaufte Segelboot Comet 21 One design --- • Länge: 6,22 Meter - Gewicht: 548 KG - Tiefgang: 1,44 Meter, • Großsegel: 17,5 m² - Vorsegel: 8,7 m² - Gennaker: 38,0 m². • Aus Kohlefaser sind Mast (drehbar), Baum, Genackebaum und Ruderanlage. • 2 Garnituren Segel: 1 x Neuwertig (Kohle), 1 x Trainingsset (gebraucht), 2 x Gennaker. • Incl. Lazybag Großsegel, Vorsegel Persenning und Vollpersenning, Badeleiter und Motorhalterung. • Incl. Anhänger Pongratz – Tandemachse – Plateau mit Schiffsauflagen (auf jedem Hänger montierbar. (Boot auch ohne Anhänger möglich. -- www.comaryacht.com/modelli/smart/comet-smart-21-od/ -- Standort: Österreich, Zeller See, **13.000,00 €**,
Martin Neumayr - Email: martin.neumayr@sbg.at



WAARSCHIP WAARSCHIP 660 SPEZIAL , L: 7.20 m, B: 2.50 m, T: 0.95 m, Bj: 2003, Gew: 1200 kg, Bleiballastkiel, Motor: Honda 8PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Segel: 2, Zustand: gut, Trailer vorhanden, **12.500,00 €**,
T: +49 02543 8306,
www.best-boats24.net/p/0dgo826

SEGELYACHTEN BIS 10 METER – BIETE



BIANCA YACHT BIANCA 28 , L: 8.60 m, B: 2.60 m, T: 1.60 m, Bj: 1982, Gew: 2500 kg, Bleiballastkiel, Motor: Yanmar 7PS, Kabinen: 2, Kojen: 5, Zustand: gut, Trailer vorhanden, **12.500,00 €**,
T: 0160 939 13772,
www.best-boats24.net/p/1239hnn



Brunsbuetteltyp , L: 9.00 m, B: 3.00 m, T: 2.10 m, Bj: 1979, Kleinstserie aus Brunsbuettel, Schwertboot Tg 1,0(2,10) m wattengaengig, Holzmast, neue Fallen, Rollfock, 1 Satz Segel, 2010/11 Unterwasserschiff mit Ilmopox saniert, Buhk DV 20, Drehfluegel, Lavac Toilette, Stb Puetting reparaturbeduerftig, Gebrauchsspuren, aus beruflichen Gruenden mit Puett und Pann, event. Hafentrailer, **VB 6.200,00 €**, **via WhatsApp +55 47 99202 4880**

Cumulant I , L: 9.50 m, B: 2.65 m, T: 1.40 m, Bj: 1973, Wegen Vergrößerung zu verkaufen, **VB 9.570,00 €**, **0171-7855362**



Dufour Arpege , L: 9.00 m, B: 3.00 m, T: 1.35 m, Bj: 1969, Beta Marine BD722 Wanten Achterstage neu Rollfock Furlex 204 S Großsegel neu Windfahne Pazific 2. Batterie Batteriemonitor BCM1 Stromkreisverteiler Serie 200 Philippi Funk Simrad Navtext 147 Wetterinfobox Wibe B&G Kartenplotter Vulkan 7R Gps Compass WS320 B&G Titon Dst 800 Log Lot Wireless Windpaket Polster Salon neu , **VB 12.900,00 €**,
+491718117136



HALLBERG-RASSY HR 29 , L: 9.00 m, B: 2.98 m, T: 1.45 m, Bj: 1985, BauNr 243, Seekreuzer, umfangreiche Zusatzausstattung für große Fahrt: Sprayhood mit feststehender Schutzscheibe, Rollreff in Großbaum mit E-Winsch, Buganker mit E-Spill und 50 m Edelstahlkette, UKW Funk, 200 m Vorwärts-Echolot, Werkzeug, ... Ausrüstungsliste u. weitere Fotos per Mail, auf Anfrage. Liegeplatz Überlingen/Bodensee, **85.000,00 €**,
rolf.briddigkeit@web.de



SCHOECHL SUNBEAM 27 , L: 8.50 m, B: 2.50 m, T: 1.25 m, Bj: 1989, Gew: 1900 kg, Kielboot, Motor: Yanmar 9PS, Zustand: gut, Trailer vorhanden, **26.500,00 €**,
T: +49 170 7715305,
www.best-boats24.net/p/0s17b13



Segelyacht Contest 31 zu verkaufen , L: 9.54 m, B: 2.83 m, T: 1.40 m, Bj: 1972, Gepflegtes Boot mit diversen Neuteilen: Selbststeueranlage, Batterien, LED-Beleuchtung, **VB 14.000,00 €**,
+4917645782149



TES YACHT 32 DREAMER , L: 9.69 m, B: 2.98 m, T: 1.75 m, Bj: 2014, Gew: 4000 kg, Kielschwert, Motor: Krautler Kabinen: 2, Kojen: 5, Segel: 3, Zustand: neuwertig, **99.500,00 €**,
T: 0049 172 7703087,
www.best-boats24.net/p/0gcodmr

SEGELYACHTEN BIS 12 METER – BIETE



2 Mast Gaffelketch , L: 11.00 m, B: 2.80 m, T: 1.50 m, Bj: 1930, ehem. Rettungsboot, Stahl genietet, Gewicht: 9 t, Langkiel, Motor: 50 PS, 4 Kojen plus Hundekoje, 4 Segel, Zustand: alt aber gepflegt, aus Altersgründen abzugeben, **VB 15.450,00 €**,
r.schmitzer@t-online.de



Phantom 34 für Refit , L: 10.07 m, B: 3.15 m, T: 1.40 m, Bj: 1973, aus aufgegebenem Refitprojekt, Faryman 22 PS, div. Segel, schwerer Hafentrailer dabei, Abholung selbst zu organisieren! 500€, **500,00 €**,
hivaskipper@yahoo.de



Delta 36 , L: 10.80 m, B: 3.00 m, T: 1.75 m, Bj: 1979, sehr gepflegt, GFK, Motor Bukh DV 24 ME, Windpilot neuwertige elektrische Steueranlage für die Pinne, Liegeplatz Rendsburg, Aus Altersgründen abzugeben., **26.000,00 €**, **01573 6565126**



Stahlyacht Rob T 34 , L: 10.50 m, B: 3.30 m, T: 1.70 m, Bj: 1982, Hochseetaugliche und hochseerprobte, slupgetakelte Stahlyacht, Doppelknickspant Rob T 34, 1982. Innenausbau individuell. Rumpf weiß, Deck weiß gesandet. Lack-Refit 2009. Unterwasserschiff gesandstrahlt und neu aufgebaut 03/2021. Kurzkieler mit Skag. 3-fach gelagerte Ruderwelle, Pinnensteuerung. Einhandsegeln möglich (Rollreffanlagen). Wetterfax Furuno, Wetterinfofox (WIBE Europa). Windsteueranlage „Hydrovane“, Liegeplatz in Deutschland, Nordsee, bis 2024 bezahlt., **Preis VB**,
+49 173 7624153

Bootsgutachten- und Bewertungen Kaufbegleitung, Wertgutachten, Schadensgutachten, Nachlassbewertung, **Stahlrumpfbeurteilung**, Ultraschall-Dickenmessung
www.liermann-nautic.de

www.liermann-nautic.de

MOTORBOOTE BIS 6 METER – BIETE



GALEON GALIA 565 , L: 5.61 m, B: 2.43 m, T: 0.50 m, Bj: 2006, Gew: 1860 kg, Bodenseezulassung, Motor: Mercury 100PS, Kabinen: 1, Kojen: 2, Zustand: gut, Trailer vorhanden, **19.500,00 €**,
T: 0049 171 7508432,
www.best-boats24.net/p/1skybws

Hellwig Tiger V8 DDR mahagoniboot Oldtimer , L: 5.50 m, B: 2.20 m, T: 0.50 m, Bj: 1980, Zu verkaufen ist ein Hellwig Tiger, 5,5 x 2,2 m eins von vielleicht 15 gebauten Booten ,jeder kennt den Panther aber echte Wasserski Boote wurden von Hellwig in senzig nur auf Bestellung gebaut wie dieses Unikat ,es wurde von fa Bothe in Caputh in Auftrag gegeben und ist bis heute im Original Zustand ,dieses Boot war im wasserskiclub Potsdam im Einsatz, Historie ist bekannt Es wurde umfangreich restauriert ,es wurde das komplett Polyester entfernt und von Unterwasserbereich neu aufgebaut mit GFK und mit 1,5 Kilo kupferpulver mit epoxy als ewiges antifouling,im Überwasserbereich wurde ein neues stark Furnier 8mm mahagonie in Leistenoptik mit epoxy geklebt und mehrfach mit 2 k versiegelt ,das Ruderblatt bzw Wellenführung wurde von innen mit viel Edelstahl verstärkt ,das Ruderblatt wurde neu aufgebaut als sogenanntes Beulenruder so sind jetzt extreme Manöver zu fahren ,neue Edelstahlleisten inkl 2 t Trailer
12.500,00 €, **017622017189**

Motorboot mit Bodenseezulassung – Hardy 20 River Pilot , L: 6.00 m, B: 2.40 m, T: 0.60 m, Bj: 1988, Boot ist Führerscheinfrei auch auf dem Bodensee. Boot und Motor haben eine Bodenseezulassung, diese muss beim Eigentümerwechsel verlängert und umgeschrieben werden. Kajüte hat Stehhöhe und bietet gemütlichen Schlafplatz für 2 Personen. Ideal für Urlaub auf dem Bodensee oder Flussfahrten. Außenborder: 8 PS gedrosselt auf 6 PS (wegen Bodenseezulassung). Sparsamer Verbrauch. Boot ist 6m lang und 2,40m breit und hat 0,60m Tiefgang. Das Boot wiegt 1000 kg. Inklusive passender Tandem-Trailer. Zuglast Trailer + Boot: 1500-1600kg Fragen oder Kontaktaufnahme bitte nur Telefonisch unter: +491797399586, **VB 9.900,00 €**,
+491797399586



QUICKSILVER 605 PILOTHOUSE CAPTUR 605 PILOTHOUSE , L: 5.75 m, B: 2.54 m, T: 0.46 m, Bj: 2018, Gew: 1345 kg, Angelboot, Motor: Mercury F115 Xlpt Efi 115PS, Kabinen: 1, Zustand: gut, Trailer vorhanden, **41.500,00 €**,
T: + 49 0228 621214,
www.best-boats24.net/p/0eke4nk



SEA RAY 190 SPX , L: 5.94 m, B: 2.54 m, T: 0.88 m, Bj: 2020, Sportboot, Motor: Mercruiser 4,5 Mpi 250PS, Zustand: neuwertig, Trailer vorhanden, **52.500,00 €**,
T: +49 5459 9149124,
www.best-boats24.net/p/0iv4ha0

MOTORBOOTE BIS 8 METER – BIETE



BAYLINER MERCUISER , L: 6.86 m, B: 2.50 m, Bj: 1997, Sportboot, Motor: Capri 2352ls 260PS, Kabinen: 1, Kojen: 3, Zustand: neuwertig, Trailer vorhanden, **18.500,00 €**,
T: 049 06124 1707,
www.best-boats24.net/p/1z04n9j



CRESCENT 625 MC , L: 6.14 m, B: 2.45 m, T: 0.41 m, Bj: 2014, Gew: 1000 kg, Angelboot, Motor: Suzuki Df140a 140PS, Kabinen: 1, Zustand: gut, Trailer vorhanden, **30.000,00 €**,
T: +49 4251 3632,
www.best-boats24.net/p/04jv84r



CROWNLINE 225 BR , L: 6.70 m, B: 2.59 m, Bj: 2000, Sportboot, Motor: Volvo Penta 7,4 Gl Zustand: gut, Trailer vorhanden, **22.000,00 €**,
T: 035028 80614,
www.best-boats24.net/p/19jsssg



CROWNLINE CR 264 , L: 7.99 m, B: 2.55 m, Bj: 2014, Motoryacht, Motor: Mercruiser 300PS, Kabinen: 1, Kojen: 2, Zustand: neuwertig, Trailer vorhanden, **89.000,00 €**, T: +49 5163 6157, www.best-boats24.net/p/18ggscy



ISLOEP RAPIDA 750 , L: 7.50 m, B: 2.35 m, T: 0.60 m, Bj: 2015, Gew: 1500 kg, Runabout, Motor: Craftsman 80PS, Kojen: 2, Zustand: neuwertig, Trailer vorhanden, **38.000,00 €**, T: 0049 178 4985931, www.best-boats24.net/p/03vsng9



Janmor 700 Prestige , L: 8.00 m, B: 2.75 m, T: 0.50 m, Bj: 2017, Janmor 700 mit Vollausstattung - EW 2018, Sommer LP in Werder bez., V-Koje, Unterflurkoje, Bad mit el.WC-KW+WW+Dusche, Gasherz 2-flammig, Kühlschl., **VB 65.000,00 €**, +491714111669



MALIBU BOATS WAKESSETTER 24 MXZ , L: 7.44 m, B: 2.59 m, T: 0.60 m, Bj: 2013, Wasserskiboot, Motor: Yanmar Monsun 380PS, Zustand: gut, **79.000,00 €**, T: 0041 76 3697484, www.best-boats24.net/p/0xg8k9a

Privater Anzeigenschluss für die nächste
BOOTS BÖRSE
ist am Dienstag,
25.07.2023 um 16 Uhr

Motorboot Skibsplast 675 HT BJ2003 / 140PS Suzuki AB BJ2006 , L: 6.75 m, B: 2.50 m, T: 0.50 m, Bj: 2006, Das Boot ist in einem gutem Zustand. Gewicht mit Trailer (2 Achsen) sind 2,5 Tonnen. Gelcoat ist ok. Hydraulische Trimmklappen sind vorhanden. Eine von 2 Batterien (Start-/Aufbau) ist neu, die andere gebraucht. Landanschluss mit Ladegerät Dometic msa 1215 ist vorhanden. Der Trailer ist im Kaufpreis enthalten. TÜV 09/23. Seitdem ist der Hänger maximal 500km bewegt worden. Es hat keine 100 km/h Zulassung. (2,5 t Gewicht) auch abhängig vom Zugfahrzeug. Eine E-Winde mit zusätzlicher Batterie, Kabel und Funkfernbedienung ist vorhanden. Folgendes Zubehör ist mit vorhanden: Raymarine Elements 9HV GPS Echolot; Spiegelheckgeber HV-100; Funkgerät Ray53; Der Motor ist ein 140 PS Suzuki AB als Benziner. Inspektion wurde 2020 durchgeführt. Alle Anoden wurden getauscht. Seitdem vielleicht 10 Stunden gelaufen. Rechnung ist vorhanden. Kleine Restarbeiten müssten noch durchgeführt werden., **VB 35.000,00 €**, 041724319051 wt@digital-elektronik.de



NAUTIQUE 216V CROSSOVER , L: 6.38 m, B: 2.41 m, T: 0.74 m, Bj: 2009, Gew: 1898 kg, Sportboot, Motor: Pcm 409PS, Zustand: gut, **56.900,00 €**, T: 0043 1 2982020, www.best-boats24.net/p/1fqsm8a



PERFORMANCE 707 , L: 7.50 m, B: 2.50 m, Bj: 1991, Sportboot, Motor: Volvo Penta Aq280 254PS, Kabinen: 1, Kojen: 3, Zustand: gut, **21.900,00 €**, T: 0049 173 6043530, www.best-boats24.net/p/118rz0m



SAVER 750 WA , L: 7.80 m, B: 2.55 m, T: 0.60 m, Bj: 2022, Gew: 2400 kg, Sportboot, Motor: Mercury 225PS, Kabinen: 1, Kojen: 2, Zustand: neuwertig, Trailer vorhanden, **99.500,00 €**, T: 0049 176 44492284, www.best-boats24.net/p/1gdu4tp



SEA RAY 250 SLX INKL. TRAILER , L: 7.89 m, B: 2.59 m, T: 1.08 m, Bj: 2019, Gew: 2630 kg, Sportboot, Motor: Mercury 350PS, Zustand: gut, Trailer vorhanden, **100.000,00 €**, T: 0049 4162 91450, www.best-boats24.net/p/075k4ay



STINGRAY 250 CS , L: 7.60 m, B: 2.59 m, T: 0.89 m, Bj: 2012, Gew: 2250 kg, Motoryacht, Motor: Volvo Penta 320PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Zustand: gut, Trailer vorhanden, **56.000,00 €**, T: +49 7122 829020, www.best-boats24.net/p/0ahqkoj

Tuckerboot , L: 8.00 m, B: 2.50 m, T: 0.70 m, Bj: 1950, Schweren Herzens und wegen Zeitmangel verkaufe ich mein schwedisches Tuckerboot. Ich habe es 2015 aus Familienbesitz in Schweden gekauft., An Bord haben ca. 10 - 12 Personen Platz. Das Führen des Bootes erfordert keinen Führerschein aber ein gutes technisches Verständnis für den Motor. Hier ein paar Eckdaten, weiteres gerne auf Anfrage, Standort Bremen Mitte, auf der Weser, Eichenholz geklinkert, 8 m lang, 2,25 m breit, Tiefgang 70 cm, 1-Zylinder-Glühkopfmotor mit 5 PS, Handstart, Teil-Perrenning, Inkl. Hafentrailer, nicht für die Straße zugelassen, 2 getrennte elektrische Lenzpumpen, Elektrische LED-Innen- und Navigationsbeleuchtung, Baujahr ca. 1950, laufend instand gehalten, letzte Maßnahme im Winter (Teilaustausch einer Planke), Ersatzmotor (funktionsfähig!) kann optional erworben werden. Ebenso ein kleiner Kühlschrank, den ich immer schon mal einbauen wollte, sowie eine Lichtmaschine mit Spannungsregler., Das Schiff wird übergeben mit Leinen, Fendern, Anke, **VB 12,50 €**, Olaf.Hadre@kabelmail.de

MOTORBOOTE BIS 10 METER - BIETE



AXOPAR 28 CABIN , L: 9.20 m, B: 2.95 m, T: 0.95 m, Bj: 2020, Gew: 2700 kg, Daycruiser, Motor: Mercury 300PS, Kabinen: 1, Kojen: 2, Zustand: neuwertig, **149.500,00 €**, T: 0049 03301 529915, www.best-boats24.net/p/0zlhld8



CROWNLINE 268 CR , L: 8.25 m, B: 2.59 m, T: 0.80 m, Bj: 1989, Gew: 2800 kg, Motoryacht, Motor: Mercruiser Mag350 300PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Zustand: gut, Trailer vorhanden, **49.000,00 €**, T: +49 173 2521345, www.best-boats24.net/p/0y8zbc5



CRUISERS 2870 ROUGE , L: 9.60 m, B: 3.05 m, T: 0.60 m, Bj: 1999, Gew: 4800 kg, Bodensee Zulassung, Motor: Volvo Kad 44 265PS, Kabinen: 2, Kojen: 5, Zustand: gut, Trailer vorhanden, **69.500,00 €**, T: 0049 07025 2706, www.best-boats24.net/p/12l0zpd

DD 9.40 mit H-Trailer und Beiboot m.AB , L: 10.00 m, B: 3.25 m, T: 1.10 m, Bj: 1982, Motor Volvo TMD40A ca 4700 B- Std. Voll ausgerüstet wegen altersb. Wassersportaufg., **VB 34.900,00 €**, Mmstruve@aol.com



DRAGO 27 OLYMP YACHTLINE WIDEBEAM , L: 8.00 m, B: 2.55 m, T: 0.60 m, Bj: 2013, Gew: 2700 kg, Kajütboot, Motor: Honda Marine Bf135xu 135PS, Kabinen: 3, Kojen: 5, Zustand: gut, **59.999,00 €**, T: 49 6861 9191592, www.best-boats24.net/p/0bv43yz



HAUSBOOT / WOHNBOOT ECON MARINE RL900 , L: 9.00 m, B: 3.40 m, T: 0.45 m, Bj: 2020, Hausboot, Motor: Mercury 40PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Zustand: gut, **84.900,00 €**,
T: +49 151 74564543,
www.best-boats24.net/p/0hkir13



JEANNEAU CAP CAMARAT 9.0 CC , L: 9.12 m, B: 2.94 m, T: 0.65 m, Bj: 2019, Gew: 2380 kg, Sportboot, Motor: Yamaha 250PS, Kojen: 4, Zustand: neuwertig, **158.000,00 €**,
T: +49 040 0000,
www.best-boats24.net/p/1yqzppi



MARTIN YACHTEN KOMPAKTKREUZER TYP 3 , L: 9.85 m, B: 3.15 m, T: 0.80 m, Bj: 1970, Gew: 6500 kg, Bodensee-zulassung, Motor: Mercruiser 250PS, Kabinen: 2, Kojen: 6, Zustand: bastler, **14.500,00 €**,
T: 0049 171 7508432,
www.best-boats24.net/p/0rcafpc



MAXUM 3100 SE DIESEL , L: 9.80 m, B: 3.00 m, T: 8.00 m, Bj: 2006, Gew: 6000 kg, Motoryacht, Motor: Mercruiser 500PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Zustand: gut, **62.000,00 €**,
T: +49 172 2420677,
www.best-boats24.net/p/1o2lj22

Motorboot Made Dänemark Mön 27 Bj 1986 , L: 9.00 m, B: 3.00 m, T: 1.00 m, Bj: 1986, 3t. Bukh-20, Welle, bei 5kt ca. 1,5L Verbrauch. Von Innen komplett neu ausgebaut. 2 Kajüten, Küche mit Kühlschrank, Gasherd, Marinetoilette, neue Persenning, Batterie, Warmwasser, Dieselheizung, LP Lübeck,
VB 21.000,00 €, **0170-6454349**



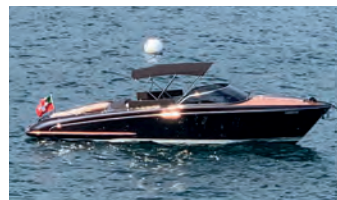
Oldtimer, gepflegt, klar zum Urlaub , L: 8.00 m, B: 2.25 m, T: 0.85 m, Bj: 1967, Verkaufe Kajütboot nach Winterüberholung, Antifouling Jährlich neu, umfangreiche Ausstattung, 2017Neuaufbau Unterwasserschiff, 2021 Elektrik neu, sparsamer Diesel 1,2 L ,
VB 9.980,00 €, **015783917648**



PARKER VOYAGER 850 , L: 8.90 m, B: 2.80 m, Bj: 2021, Gew: 2700 kg, Cruiser, Motor: Mercury 300PS, Kabinen: 1, Kojen: 4, Zustand: neuwertig, Trailer vorhanden, **161.500,00 €**,
T: +49 171 5002299,
www.best-boats24.net/p/1ypna1g



QUICKSILVER 855 WEEKEND AKTIV , L: 9.02 m, B: 3.00 m, T: 0.68 m, Bj: 2016, Gew: 4200 kg, Daycruiser, Motor: Mercruiser 300PS, Kabinen: 2, Kojen: 2, Zustand: gut, **98.000,00 €**,
T: 0049 0172 3756511,
www.best-boats24.net/p/1ex0srm



RIVA ISEO , L: 8.24 m, B: 2.50 m, T: 0.90 m, Bj: 2013, Gew: 3500 kg, Daycruiser, Motor: Yanmar 320PS, Zustand: neuwertig, **260.000,00 €**,
T: 0041 79 6102382,
www.best-boats24.net/p/1n2mpa2



SARINS SARGO MINOR , L: 9.70 m, B: 3.25 m, T: 1.05 m, Bj: 2014, Gew: 5500 kg, Offshore, Motor: Volvo Penta 330PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Zustand: neuwertig, **194.500,00 €**,
T: 049 4421 8064880,
www.best-boats24.net/p/1vejx5y



SEA RAY SDX 270 , L: 8.28 m, B: 2.58 m, T: 0.90 m, Bj: 2019, Gew: 2567 kg, Sportboot, Motor: Mercury 6,2 350PS, Kabinen: 1, Zustand: neuwertig, **112.000,00 €**,
T: 0049 163 6153003,
www.best-boats24.net/p/08rnjpc



SEA RAY SUNDANCER 250 DA , L: 8.05 m, B: 2.59 m, T: 0.82 m, Bj: 1995, Gew: 2700 kg, Daycruiser, Motor: Mercruiser 5,7l 260PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Zustand: gut, Trailer vorhanden, **31.500,00 €**, **T: 030 4743578**,
www.best-boats24.net/p/0z3hub4



Stahlboot mit neuem Inborder , L: 8.40 m, B: 3.20 m, T: 0.80 m, Bj: 1987, Beachcraft 840, Stahlboot, Länge 8,4m Breite 3,2m, Bj.1987, passt in die Sportbootschleusen, Innen und Aussensteuerstand, breites Gangbord und neue Reling, Schiebetüren links und rechts am Steuerstand, Einbaumotor 42 PS neu 2017, zus.Außenborder 30 PS neu 2020, kompl. sandgestrahlt und lackiert inkl. Unterwasserschiff 2020, Decksbelag Flexiteak neu 2020, Innenausbau noch nicht fertig aber Boot ist voll nutzbar und fahrbereit, Liegeplatz Saarkanal kann übernommen werden, Liegeplatz und VNF Vignette 2023 bezahlt, **VB 25.000,00 €**, walther-landstuhl@web.de / **06371-63970**



Verkaufe Hochwertiges Motorboot , L: 8.40 m, B: 2.80 m, T: 1.00 m, Bj: 2006, Verkaufe Motorboot Nordstar 26 oder auch Tausch gegen Wohnmobil oder kleines Angelboot mit Wertausgleich. Bj. 2007, L:8,40, B:2,80, T.:1,00, Motor Volvo Penta D4/225 1 Kabine, 3 Schlafplätze, Toilette mit Waschbecken und Dusche, 300 L Dieseltank, 100 L Wassertank, Trimmklappen, Autopilot Raymarine, Kartenplotter 12", Bugstrahler, elektr. Ankerwinde, 2 Fischkisten mit Ablauf, Kühlschrank, 1 Sitzgruppe, Suchscheinwerfer 2019 neu Anlasser, Lichtmaschine, Turbolader überholt, Bugstrahlruder Getriebe, Extrabatterie für Bugstrahl. u. Ankerwinde, Durchbruchgeber für Echolot, Zylinderkopf überholt, Getriebe ab Schwungscheibe und andere Kleinigkeiten. Rechnungen vorhanden, Boot wurde jährlich gewartet, Rauwasserboot Kl. B, ideal geeignet zum Schleppfischen, Angeln und Freizeit. Für Fragen bin ich jederzeit erreichbar, auch telefonisch 01729530322 Dieses ist ein Privatverkauf, **VB 65,00 €**, **01729530322**

zum Fertig stellen / Bastler , L: 10.00 m, B: 3.30 m, T: 0.80 m, Bj: 1976, mit Bodensee Zulassung Motor Volvo Penta TMD 41 6 Zy 150 Ps Rumpf würde gestrahlt und mit Antifouling gestrichen es muss das Deck und Innenausbau noch gemacht werden Boot steht in Emden, **13.000,00 €**,
Onkel.Pitti@web.de

MOTORBOOTE BIS 12 METER - BIETE



BOARNSTREAM 35 AK FLY , L: 10.40 m, B: 3.60 m, T: 1.00 m, Bj: 1989, Gew: 9000 kg, Motoryacht, Motor: Volvo Penta 41 A Diesel Kabinen: 2, Kojen: 5, Zustand: gut, **55.000,00 €**,
T: 0049 03302,
www.best-boats24.net/p/0qoecht



Forbina 10000 CC , L: 10.00 m, B: 3.45 m, T: 0.80 m, Bj: 2000, Schwedisches Qualitätsboot aus der Forsberg Werft Karlstadt, EW. 2000, Volvo-Penta 6 Zyl. Diesel, Turbo+Compressor, 260 PS Z-Antrieb hydraul. Duoprop, hydraul. Trimm tabs. Elektronik Schaltung und Lenkung, Bugstrahl, 500L Dieseltank, 150L Trinkwasser, 35L Heißwasserboiler, 90L Abwasser, Sat-Anl., Schlauchboot, div. Zubehör., **VB 110.000,00 €**, **05472/2160**



GALEON 330HT , L: 10.12 m, B: 3.50 m, T: 0.95 m, Bj: 2008, Gew: 6400 kg, Motoryacht, Motor: Volvo Penta Duoprop 360PS, Kabinen: 2, Kojen: 5, Zustand: neuwertig, **118.895,00 €**, **T: +49 176 23571069**, www.best-boats24.net/p/0mcudr9



GRUNO 36 SPORT , L: 11.50 m, B: 3.55 m, T: 1.05 m, Bj: 1998, Gew: 11000 kg, Kajütboot, Motor: Mercedes 120PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Zustand: gut, **98.500,00 €**, **T: 0049 385 59364000**, www.best-boats24.net/p/1pejis7



Historische Motoryacht Adler 34 für Liebhaber , L: 10.35 m, B: 3.20 m, T: 0.95 m, Bj: 1972, angeboten wird eine wunderschöne Motoryacht, fahrbereit, an Liebhaber zu verkaufen., **VB 19.500,00 €**, **0170/8017999**



JEANNEAU NC33 , L: 10.53 m, B: 3.32 m, T: 0.96 m, Bj: 2019, Gew: 5442 kg, Motor: Volvo D3 220 Dp 220PS, Kabinen: 2, Kojen: 5, Zustand: neuwertig, **229.000,00 €**, **T: +49 8131 78949**, www.best-boats24.net/p/1yld3yj



LAMARE LAMARE APART LL , L: 11.30 m, B: 4.20 m, T: 0.70 m, Bj: 2006, Hausboot, Motor: Honda 40PS, Kabinen: 3, Kojen: 6, Zustand: in Charter gelaufen, **147.000,00 €**, **T: +49 03529 5986381**, www.best-boats24.net/p/01ase67



MAREX 360 CC , L: 11.49 m, B: 3.49 m, T: 0.97 m, Bj: 2021, Gew: 6800 kg, Motoryacht, Motor: Volvo Penta D6-480 480PS, Kabinen: 2, Kojen: 2, Zustand: neuwertig, **449.000,00 €**, **T: +49 30 2181328**, www.best-boats24.net/p/1fc7rd9



NIMBUS 365 COUPE , L: 11.56 m, B: 3.45 m, T: 1.10 m, Bj: 2012, Motoryacht, Motor: Volvo Penta D6 435PS, Kabinen: 2, Zustand: gut, **265.000,00 €**, **T: +49 03581 729459**, www.best-boats24.net/p/0evkszf



PEDRO-BOAT PEDRO 34 , L: 10.60 m, B: 3.30 m, T: 0.95 m, Bj: 1986, Gew: 7500 kg, Motorkajütboot, Motor: Volvo Penta 63PS, Kabinen: 1, Kojen: 6, Zustand: gut, **23.900,00 €**, **T: 49 0151 65724270**, www.best-boats24.net/p/1ameylr



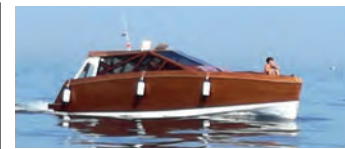
PERFORMANCE 1201 , L: 11.80 m, B: 3.00 m, T: 0.90 m, Gew: 5500 kg, Offshore, Motor: Mercruiser 8,2 L 430PS, Kabinen: 1, Kojen: 4, Zustand: neuwertig, **T: 0032 474 025403**, www.best-boats24.net/p/05s4em8

Pikmeerkruiser , L: 10.00 m, B: 3.20 m, T: 0.90 m, Bj: 1976, Stahl (9t), Peugeot/Indenor 52 PS, Persenning neu, 2 Batterien neu, Diesel-Heizung neu, elektr. Toilette neu, Komplett-Lackierung 2017, Mahagonie-Interieur, top gepflegt, Liegeplatz: Wusterwitz, **39.900,00 €**, v.mattern@gmx.net



PRINCESS 35 FLY , L: 10.90 m, B: 3.70 m, T: 0.90 m, Bj: 1986, Gew: 6000 kg, Motoryacht, Motor: Volvo Tamd 200PS, Zustand: gut, **69.000,00 €**, **T: +49 175 6041428**, www.best-boats24.net/p/17h2ixt

Proficiat/Gruno, 10,60m x 3,25m x 0,85m , L: 10.60 m, B: 3.25 m, T: 0.85 m, Bj: 1978, 6 Zylinder Peugeot Indenor dtn 75, Diesel 250l, Wasser 200l, Bugschraube, Landanschluss (mit Automatik-Ladegerät), TV-SAT, Motorboot- und Stützsegelmast (ca. 5m mit Segel) wahlweise montierbar, Davits, Beiboot, Trailer, usw. -- Das Boot steht seit 12 Jahren in einer Halle in der Umgebung von Emden, **VB 24.500,00 €**, BZBIB@t-online.de



SAARE PAT PROFESSIONELLER EIGENBAU , L: 11.60 m, B: 3.55 m, T: 1.00 m, Bj: 2011, Gew: 8200 kg, Motoryacht, Motor: Gm V8 Marine Turbodiesel 280PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Zustand: neuwertig, **T: 0043 67684 7715501**, www.best-boats24.net/p/02gvfgh



SEA RAY 355 SUNDANCER , L: 10.82 m, B: 3.48 m, T: 0.90 m, Bj: 2005, Gew: 6500 kg, Motoryacht, Motor: Mercruiser 350mag 300PS, Kabinen: 2, Kojen: 3, Zustand: gut, **97.500,00 €**, **T: 0043 664 5390780**, www.best-boats24.net/p/0e8ww88



SEA RAY 375 SDA , L: 11.95 m, B: 3.66 m, T: 0.94 m, Bj: 2004, Gew: 8194 kg, Sportboot, Motor: Volvo-penta Kad 300 270PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Zustand: gut, **95.000,00 €**, **T: 0049 911 681516**, www.best-boats24.net/p/1dgqjx



SEA RAY 375 Sundancer , L: 11.95 m, B: 3.66 m, T: 0.94 m, Bj: 2004, gebraucht, in sehr gutem Zustand. Weitere Ausstattungsmerkmale gerne per Anfrage., **89.000,00 €**, **Geissler Tel: 0049 911 681516**, **Mobil: 016094863011**



SUNSEEKER TOMAHAWK 37 MKII , L: 11.28 m, B: 3.20 m, T: 0.90 m, Bj: 1992, Gew: 5500 kg, Daycruiser, Motor: Volvo Penta Aq570dp 250PS, Kabinen: 1, Kojen: 2, Zustand: gut, **44.900,00 €**, **T: 0049 160 4401770**, www.best-boats24.net/p/08hw6py



WINDY GRAND MISTRAL 37 , L: 11.00 m, B: 3.45 m, Bj: 1999, Gew: 5700 kg, Motoryacht, Motor: Yanmar 300PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Zustand: neuwertig, **115.000,00 €**,
T: 0049 171 4809875,
www.best-boats24.net/p/1otn01h

MOTORBOOTE BIS 15 METER – BIETE



ABSOLUTE 45 , L: 13.70 m, B: 4.19 m, T: 0.90 m, Bj: 2006, Gew: 12000 kg, Motoryacht, Motor: Volvo Penta 350PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Zustand: neuwertig, **230.000,00 €**,
T: 0043 664 2536951,
www.best-boats24.net/p/19fk5uz



AZIMUT MAGELLANO 43 HT , L: 13.35 m, B: 4.40 m, T: 1.20 m, Bj: 2021, Gew: 17580 kg, Motoryacht, Motor: Cummins Qsb 6.7 355PS, Kabinen: 3, Kojen: 5, Zustand: neuwertig, **560.000,00 €**,
T: +49 0431 64735068,
www.best-boats24.net/p/1rg6zxw



BENETTI 40 OFFSHORE , L: 13.70 m, B: 2.90 m, T: 0.90 m, Bj: 1991, Gew: 6500 kg, Offshore, Motor: Caterpillar 435PS, Kabinen: 2, Zustand: gut, **69.000,00 €**, **T: +49 171 4470005**,
www.best-boats24.net/p/09eo7b3

Privater Anzeigenschluss
für die nächste
BOOTS BÖRSE
ist am Dienstag,
25.07.2023 um 16 Uhr



FRITZ BAUSCH HAFENBARKASSE , L: 12.50 m, B: 3.00 m, T: 1.10 m, Bj: 1937, Kajütboot, Motor: Volvo Penta D2-75 80PS, Kabinen: 2, Kojen: 1, Zustand: gut, **39.000,00 €**,
T: +49 172 5175917,
www.best-boats24.net/p/058x6bc

**Stahlrumpf !!
Ultraschallwandstärkenmessung
Stahlrumpfbeurteilung
Kaufbegleitung
Wertgutachten, Schadengutachten
www.liermann-nautic.de**

www.liermann-nautic.de



MAGNUM 40 , L: 12.90 m, B: 3.60 m, T: 1.50 m, Bj: 1991, Gew: 6500 kg, Sportkreuzer, Motor: Seateck 820PS, Kabinen: 1, Kojen: 3, Zustand: neuwertig, **185.000,00 €**,
T: 0033 0626 597 949,
www.best-boats24.net/p/00w6jdx



**PRINCESS 45 FLY MK II, VOLLAUSS
45 FLY MKII / VOLLAUSSSTATTUNG** , L: 13.92 m, B: 4.29 m, T: 1.09 m, Bj: 2007, Gew: 15000 kg, Motoryacht, Motor: Volvo Penta D9 500PS, Kabinen: 3, Kojen: 4, Zustand: gut, **349.000,00 €**,
T: 0049 172 9226923,
www.best-boats24.net/p/1a9103c



SEA RAY 410 EXPRESS , L: 13.87 m, B: 4.22 m, T: 1.00 m, Bj: 2000, Gew: 10000 kg, Motoryacht, Motor: Caterpillar 350PS, Kabinen: 2, Zustand: gut, **109.000,00 €**,
T: 0049 177 7447142,
www.best-boats24.net/p/0089g97



SEALINE S42HT , L: 12.89 m, B: 4.16 m, T: 1.20 m, Bj: 2005, Gew: 11000 kg, Motoryacht, Motor: Volvo Penta D6 350PS, Kabinen: 3, Kojen: 4, Zustand: gut, **195.000,00 €**, **T: Xxx Xxxx Xxxx**,
www.best-boats24.net/p/03nqi3p



SESSA C 42 , L: 13.12 m, B: 3.85 m, T: 1.00 m, Bj: 2006, Gew: 10000 kg, Motoryacht, Motor: Volvo-penta 310PS, Kabinen: 3, Kojen: 6, Zustand: gut, **169.000,00 €**,
T: 0049 172 4111618,
www.best-boats24.net/p/0xh76sr



Stahlboot mit Flybridge Unikat , L: 12.50 m, B: 3.00 m, T: 1.25 m, Bj: 1969, Zum Verkauf steht ein Verdränger aus dem Jahr 1969 (1979 verbreitert und verlängert). Das Stahlboot ist ein Unikat der Fiege-Werft. 2 feste Schlafplätze im Bug. 2 weitere Schlafplätze in Kitchenette. 2 Steuerstände. Toilettenraum mit Waschbecken. Komplett ausgestattete Kitchenette. Dieselheizung sowie Holzofen vorhanden. Bug- und Heckanker. Küstentauglich. Aufgrund der geringen Breite ist Nutzung der Sportbootschleusen möglich. Sofort reisefertig, **VB 25.000,00 €**,
Eva.wittbecker@freenet.de



SUNSEEKER SUPERHAWK 48 , L: 14.81 m, B: 3.25 m, T: 1.30 m, Bj: 2000, Gew: 10000 kg, Motorkajütboot, Motor: Volvo Penta Kad44 804PS, Kabinen: 2, Kojen: 4, Zustand: gut, **139.000,00 €**,
T: 0049 177 1765696,
www.best-boats24.net/p/1tinihl



VEHA SHANDOA , L: 12.00 m, B: 4.00 m, T: 1.30 m, Bj: 1993, Motorkajütboot, Motor: Volvo 360PS, Kabinen: 3, Kojen: 3, Zustand: gut, **175.000,00 €**,
T: 0049 07666 602600,
www.best-boats24.net/p/1k575bc

MOTORBOOTE ÜBER 15 METER – BIETE



**SRF HARLINGEN CRUISING HOME
TRAVELLER XL1500** , L: 15.00 m, B: 5.50 m, T: 1.20 m, Bj: 2017, Gew: 33000 kg, Hausboot, Motor: John Deere 200PS, Kabinen: 4, Kojen: 1, Zustand: gut, **490.000,00 €**,
T: 0049 0178 6123404,
www.best-boats24.net/p/0fig447

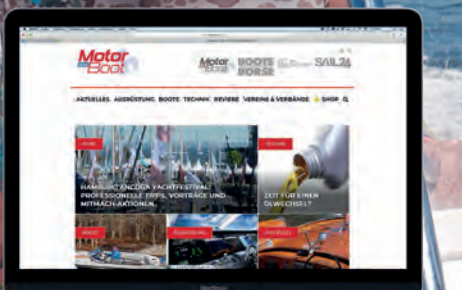


TECNOMARINE T62 , L: 20.00 m, B: 5.25 m, T: 1.45 m, Bj: 1990, Gew: 40000 kg, Motoryacht, Motor: Dd/mtu 900PS, Kabinen: 4, Kojen: 7, Zustand: neuwertig, **225.000,00 €**,
T: 0041 77 4131147,
www.best-boats24.net/p/1bkracp



www.motorbootonline.de

**Kurs
online!**



► **Noch mehr Anzeigen auf boots-boerse.de**

AUSSENBORDMOTOREN – BIETE

Elektro Aussenbordmotor ePropulsion Navy 3.0 Evo-S (5PS) mit Garantie , Bj: 2021, Betr.std: 10 h, 5,00 PS, Elektro Aussenbordmotor, Navy 3.0 Evo Aussenbord-Motor mit 3 kW (5 PS) Leistung. Neupreis 2350,- Praktisch neuwertig. Benötigt 48V Batterie (4 x 12V Bleiakkus in Serie, oder LiFePo-Batterie z.B. von ePropulsion). Enorme Schubkraft. Verkauf wegen Verkauf des Bootes. Herstellergarantie bis Mitte 2023., **1.950,00 €**, reinhold.lutz@t-online.de

MOTORENZUBEHÖR – SUCHE

Wir suchen Wendegetriebe Wendegetriebe neu - gebraucht - defekt , MS4A – MS4B – MS5A – MS5B – HS1A! Sollten Sie solche Wendegetriebe verkaufen, so teilen Sie uns bitte den Zustand und Ihre Preisvorstellung mit, , **Funtime GmbH – Tel. 02631-344057 – E-Mail: toni.graef@funtime-parts.de**

TECHNISCHES BOOTSZUBEHÖR – BIETE



**Über 25 Jahre Qualität
Made in Germany**

www.solara.de

TRANSPORTE – BIETE

YACHTTRANSPORTE
Günter Obst Tel. 0431 / 805 805-0
mobil 0171 / 315 05 93
Kiel, München, Europa. Fax: 0431 / 805 805-1
www.trans-yacht.de

www.trans-yacht.de

MITSEGELN & CHARTER – BIETE

SBF/SKS aber wenig Praxis? , Möchtest Du gängige Anfängerfehler vermeiden und Hafenmanöver einfacher gestalten? Willst Du dem Anker in Zukunft vertrauen können und Bojenmanöver elegant meistern? Zudem Techniken erlernen mit denen Du eine Yacht nicht nur sicherer, sondern sogar alleine segeln kannst? Diese praxisorientierte Fortbildung ist auf eine Gruppengröße von maximal 4 Teilnehmern begrenzt, um sicherzustellen, dass jeder Teilnehmer ausreichend Zeit und Aufmerksamkeit erhält. Auf Wunsch sind auch Einzelkabinen möglich., **Preis auf Anfrage, +43-699-10297942**

WINTERLAGER – BIETE

Winterlagerböcke und Systemböcke für Segel- und Motoryachten bis 18 t. , Die Winterlagerböcke „Kieler Modell“ und Systemböcke sind aus kräftigem feuerverzinktem Profilstahl hergestellt und demontierbar. Sie geben der Yacht auch in stürmischen Zeiten einen sicheren Stand. Die Gestelle werden mit Top-Gewindespindeln und variablen Halteplatten geliefert. Damit ist gewährleistet, dass an den Halteplatten max. Anpressdruck an Ihr Unterwasserschiff hergestellt werden kann • stabile und zuverlässige Konstruktion beweisen hunderte von verkauften Einheiten • solide Kielaufgabe • Top-Gewindespindeln zur Feineinstellung plus Stützplatten und Schwenklager, professionelle Feuerverzinkung – für extreme Langlebigkeit und guter Wiederverkaufswert. Wir liefern an Yachteigner, Winterlagerbetreiber, Yachthändler und Vereine. Wir beraten professionell und geben ein Angebot ab., **Yachttechnik Frommholz UG, Brückenstraße 15, 24148 Kiel, Telefon: 0431-726061 - Fax: 726063 - Email: frommholz@yachttechnik-kiel.de**

KONTAKTE/GESCHÄFTSANGEBOTE – BIETE

Bootsüberführungen Binnen , Einmal anderswo fahren? Einwegfahrt? Wir bringen Ihr Boot hin und zurück! Pensioniertes Ehepaar aus der Schweiz mit langjähriger Bootserfahrung macht günstige Überführungen auf allen Binnen-Wasserwegen. Ausweise: SBF Binnen, UBI / SRC., **Preis auf Anfrage, dpfmalt@bluewin.ch**

SONSTIGES – BIETE

GRUSS AUS DER KOMBÜSE , 101 einfache Rezepte für Boot, Camping und Kleinküchen - von Eva Lorenz/ Rolf Marfeld - Leckeres mit wenig Aufwand, wenigen Zutaten und wenig Kochgeschirr. Fast alles ist mit zwei Töpfen/Pfannen auf zwei Flammen zu realisieren. Auf zahlreichen Bootstouren erprobt. - © 2022, ISBN 9783755795544 , **13,49 €**, **Revierfuehrer.Friesland@t-online.de**

Entsorgung von Schiffen, Booten und sonstigen Wasserfahrzeugen aller Art. Von Privat oder Gewerbekunden. Abholung oder vor Ort Demontage. Restwertanrechnung je nach Alter/Zustand möglich.
Tel.: +49 (0) 176 219 111 26
E-Mail: wrecksolutions@online.de
Webseite: www.wrecksolutions.de

www.wrecksolutions.de

Segelhersteller

JAN-Segel GmbH
Segelmacherei · Meisterbetrieb

Am Kai 23 · 23775 Großenbrode
Tel. 0 43 87 / 98 77-0
Fax 0 43 87 / 98 77 11
www.jansegel.de
jansegel@t-online.de



ROLLY TASKER SAILS
INTERNATIONAL SAILMAKERS

ERSTKLASSIGES HANDWERK

Individuelle und präzise Fertigung
von Segeln, Polstern, Persenningen,
Bootsverdecken u.v.m.



Rolly Tasker Sails Salinenstr. 24 · 17489 Greifswald
Tel.: 03834-77 65 64 · info@rollytasker.de

www.rollytasker.de

Legendary
sailmaking



elvstromsails.com



www.schultz-segel.de



info@schultz-segel.de
TELEFON 0431/72 3979

SCHULTZ
SEGELMACHER




SEGELWERKSTATT STADE

www.segelwerkstatt.de
Tel. 0 4141|4 5782 · info@segelwerkstatt.de

Ihr Kontakt zur
Anzeigenabteilung:

Sönke Grahl
Tel. +49 (731) 8800545-85
soenke.grahl@ebnermedia.de

Segel-Tipp des Monats



BOHN-SEGEL

... Ihr Segelmacher mit Ideen

**Segel aus Elmshorn
in Touren- und
Performance-Qualität**

BOHN-SEGEL.de



DREAM YACHT WORLDWIDE

Erkunden Sie die
Welt mit uns

AMERIKA · KARIBIK · BAHAMAS · MITTELMEER · PAZIFISCHER OZEAN · INDISCHER OZEAN · ASIEN · SKANDINAVIEN

Wohltuende salzige Luft, das Flüstern der Wellen an der Küste, weicher Sand unter den Füßen. Es gibt keinen besseren Weg, um sich mit dem zu verbinden, was am wichtigsten ist. Wo auch immer Sie hinwollen und welche Art von Flucht Sie auch suchen, wir haben Ihren Traum-Segelurlaub. Mit mehr als 50 Reisezielen rund um den Globus und über 900 Yachten kann Sie niemand anders weiter bringen.

Reservieren Sie Ihre Yacht an einem unserer vielen idyllischen Reiseziele auf den luftigen Bahamas, der sonnenverwöhnten Karibik, den bezaubernden Inseln Tahitis oder den exotischen Seychellen. Oder segeln Sie etwas näher an der Heimat und entdecken Sie unsere Mittelmeerziele wie Griechenland, Italien, Kroatien, die Türkei oder sogar die Balearen. Lassen Sie sich den Sommer nicht entgehen.

Das Meer. ein Land zum Entdecken

RESERVIEREN SIE JETZT UND SICHERN SIE SICH IHRE WUNSCHTERMINE UND IHRE YACHT!

+49 32 221 099350

kontakt@dreamyacht.com

DreamYacht.com/de/

Weitere
Informationen

