

BOOTENEWS

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

SEMINAR

Wettfahrregeln für Einsteiger vom Profi erklärt

Der Seglerclub Oberspree aus Spandau lädt für den nächsten Samstag, 5. Februar, von 10 bis 12 Uhr zu einem Seminar zum Thema „Wettfahrregeln“ ein. Die Veranstaltung richtet sich an Einsteiger sowie an Segler, die sich etwas mehr Regelkenntnis bei Clubregatten wünschen. Referent ist der Wettfahrleiter Alexander Nest vom Seglerclub Oberspree. Für Nichtmitglieder des Vereins wird eine Teilnahmegebühr von 20 Euro für die Jugendkasse erhoben. Noch sind Plätze frei. Anmeldung unter geschäftsstelle@sco-berlin.de BM

TAUWETTER

Hochwasser kann bei Booten zu Schäden führen

Das Tauwetter der vergangenen Tage hat auf den Berliner Gewässern zu Hochwasser geführt. Teilweise liegen die Stege bis zu 30 Zentimeter unter Wasser. Das kann für manchen Bootseigner, der sein Boot über Winter im Wasser gelassen hat, gefährlich werden. Eine brisante Situation könnte etwa im Verein Seglerhaus am Wannsee entstehen. Dort liegen circa 20 Boote im Wasser und die Festmacher zwischen Boot und Steg stehen mittlerweile stark unter Spannung. Steigt das Wasser weiter, könnten sich sogar Boote los- oder Klampen abreißen. BM

REGLEMENT

Sportbootführerschein wird künftig einfacher

Ab 2012 wird es wesentlich einfacher sein, den Sportbootführerschein zu absolvieren. Der Fragenkatalog soll entschärft werden. Auch soll der Führerschein modular aufgebaut werden. Demnach gibt es künftig ein Basismodell mit circa 80 Fragen für Binnen und See, ein spezifisches Seemodul mit 220 Fragen, weiterhin zwei gesonderte Binnenmodule für Motor (rund 220 Fragen) sowie Segeln (rund 50 Fragen). An der Reform des Sportbootführerscheins waren mehrere Partner beteiligt, unter anderem der Bundesverband Wassersportwirtschaft, der ADAC sowie das Bundesverkehrsministerium. BM

HÄFEN

Marina Verbund Ostsee wächst um vier Mitglieder

Der Marina Verbund Ostsee hat vier neue Häfen in Deutschland und Polen aufgenommen. Die Neuzugänge sind die dänische Marina Minde in der Flensburger Förde, Henningsen & Steckmest an der Schlei, die Weiße Wiek in Boltenhagen sowie die polnische Marina Danzig. Damit hat der Interessenverband 17 Mitglieder. In den Mitgliedshäfen können Segler eine Bonuscard nutzen: Im ersten Hafen des Verbundes wird sie ausgestellt und abgestempelt, in jedem weiteren gibt es zwei Euro Ermäßigung auf die anfallende Liegegebühr. BM

KATALOG

„Bootsmarkt 2011“ stellt alle aktuellen Schiffe vor

Mit dem „Bootsmarkt 2011“ hat der Delius-Klasing Verlag nun seinen neuen Katalog zum europäischen Bootemarkt herausgebracht. Auf 402 Seiten werden alle zurzeit gebauten Schlauchboote, Segelboote und Motorboote des europäischen Wassersportmarkts vorgestellt. Eckdaten wie Abmessungen, Material, Segelfläche, Motorisierung und Preise erleichtern den Vergleich von rund 1500 Schiffen. Abgedruckt sind auch die 3000 Adressen inklusive Webanschrift. Der „Bootsmarkt 2011“ kostet 12,90 Euro, weitere Informationen gibt es unter der Adresse www.delius-klasing.de BM

In 1000 Tagen um die Welt

Familie Eitzinger aus Berlin hat sich ein Segelboot gekauft. Demnächst beginnt das große Abenteuer – Kinder inklusive

■ VON BJÖRN ENGEL

Etwas seltsam ist er schon. Nicht David Eitzinger, der mit Frau und Kindern zu einer Weltumsegelung aufbrechen will. Sicher, auch dieser Plan ist gewöhnungsbedürftig und verlangt nach einer Erklärung. Seltsamer mutet jedoch der Gitarre spielende Zweibeiner mit Elefantentrüssel an, der den blauen Strickpulli des künftigen Weltenbummlers ziert. Eitzinger sieht den Blick und versucht sich in einer Erläuterung: „Das ist ein Pulli vom spanischen ‚Potipoti‘-Label.“ Angesagt also. „Meine Frau kann zwar stricken, aber sie findet derzeit keine Zeit, auch mal einen Pulli für mich zu machen.“

Das dürfte künftig wohl anders werden. Zeit sollte nicht das Problem sein. Die gilt es eher totzuschlagen, wenn man Jahre lang auf den schier endlosen Weiten des Ozeans herumdümpelt. Eitzinger winkt ab. „Das wird nichts, Salzwasser und Wolle vertragen sich nur mäßig.“ So wird seine Frau Guillermina noch die Entwürfe für die nächsten beiden Kollektionen ihres eigenen Stricklabels abschließen, um sich auf See demnächst mit Leinen statt mit Garn herumzuergern.

Das wird dann auf einer Stahlyacht der Feltz-Werft sein. Gut 70 000 Euro hat die Skorpion II A gekostet – dafür hätten wohl etliche Omas lange stricken müssen. Weshalb der Kauf des 30 Jahre alten und elf Meter langen Schiffs auch mit anderen Mitteln als dem Verkauf von Strickjacken und Pullovern realisiert wurde. Der 36-Jährige ist Geschäftsmann und hat die Anteile an seinem IT-Unternehmen für seinen Lebensraum verkauft: einmal rund um die Welt.

Allerdings nicht wie Phileas Fogg, der es in Jules Vernes Roman „In 80 Tagen um die Welt“ schaffen wollte. Diese zeitliche Spanne reicht für die Eitzingers gerade bis zur Biskaya. Ende August wollen die Wahlberliner da sein, nachdem sie im Juni aufgebrochen sind. Anfang Dezember sind die Kapverden und der Senegal geplant, während die Atlantiküberquerung im Winter ansteht. Aus der Karibik wollen sie vor Mai weg, „bevor die Hurrikan-Saison beginnt“, sagt der Familienvorstand. Dann werde es dort zu gefährlich, meint der Skipper, der sich selbst als „Sicherheitsfanatiker“ bezeichnet.

Sicherheitsfanatiker? Ein junger Mann aus Österreich (was nicht am Meer liegt) will mit seiner jungen Frau (32, aus Buenos Aires, das zwar am Meer liegt, Guillermina hat ihren Segelschein trotzdem erst seit zwei Jahren) und seinen beiden Kindern (Viola Lila, 3, und Bruno Eros, 5) drei Jahre übers Meer. Sicherheitsfanatiker also. Was auch sonst?

Vom Hippie-Bus auf die Stahlyacht

Auslöser für die Idee war Söhnchen Bruno. Als sein Vater und seine Mutter das erste Mal segelten, soll er in einer der schönsten Buchten von Kroatien entstanden sein. Daraufhin wurde das gesamte bürgerliche Programm gefahren: Kredit aufnehmen, Wohnung kaufen, das nächste Kind, arbeiten, Alltag. Im Februar 2008 saß David Eitzinger allein zu Haus, während Guillermina mit den Kindern in Buenos Aires war. Und es begann zu rattern unterm stets struweligen Blondschopf. „1999 bin ich das erste Mal gesegelt.“ Das sei zauberhaft gewesen. Und doch hatte es etwas gegeben, was störte: „Der Trip hat nur eine Woche gedauert.“ Nicht lang genug für einen, der sich früher die Welt in



Berliner Wasserratten: Mutter Guillermina versucht Bruno und Viola (man achte auf den violetten Socken!) an Bord zu bändigen



Vaters liebstes Spielzeug: Die 30 Jahre alte Stahlyacht der Feltz-Werft ist elf Meter lang, für ihr Alter noch gut in Schuss und David Eitzingers größter Stolz. Dafür verkaufte der Wahlberliner die Anteile an seinem IT-Unternehmen

Zum Lernen muss man nicht unbedingt in die Schule

• **Kochrezepte** An Bord gibt es unterschiedliche Möglichkeiten, die Kinder zu unterrichten. Die Eitzingers bevorzugen eine, die in dem Buch „Kids in the Cockpit“ von Jill Schinas empfohlen wird: „Learning all the time“ heißt das Konzept. „Will man den Kindern etwa Mathematik an Bord beibringen, lässt man

sie in den entsprechenden Situationen beispielsweise beim Kochen Rezepte für mehr oder weniger Personen oder an Deck vielleicht die Geschwindigkeit des Bootes ausrechnen“, erläutert Vater David Eitzinger.

• **Langeweile** Das Buch von Jill Schinas „Kids in the Cock-

pit“ basiert auf persönlichen Eindrücken, die in 13 Jahren auf hoher See erworben wurden. Schinas gibt darin Hilfestellungen unter anderem dafür, wie man die Kinder an das Segeln selbst heranführen kann, für ihre Sicherheit an Bord sorgt und was man gegen ihre Langeweile tun sollte.

• **Auszeit** „Meer als ein Traum: Unter Segeln ins Glück“ von Nathalie Müller und Michael Wnuk ist ein anderer Lesenswerter Klassiker des Familienregens. Was als zweites Abenteuer und mit der Zielsetzung drei Jahre Auszeit beginnt, endet sieben Jahre später inklusive zwei in-between geborener Kinder.

einem „richtigen alten VW-Hippie-Bus“ erobert hatte. Also spukte der Plan im Kopf herum, so einen Trip möglichst lange auszudehnen. Aber wie, mit zwei Kindern und einer Wohnung auf Kredit?

Eitzinger tat das, was ein Zahlenmensch am besten kann. Er begann zu rechnen und zu kalkulieren. Zwei Wochen lang beschäftigte ihn die Frage: Ist das überhaupt möglich? Er kam zu dem Ergebnis: Ja, es geht. Aber nur noch jetzt, bevor die Kinder eingeschult werden und erste enge Freundschaften schließen. Also rief er in Buenos Aires an: „Wärs du für eine Weltumsegelung zu haben?“

Sie war. Alles andere hätte ihren Mann wohl auch sehr verwundert. Denn Guillermina – der Name ist übrigens eine spanische Variante von Wilhelmine – hat selbst ein umtriebige Wesen. An der Pariser Sorbonne studierte sie zunächst Philosophie, lernte David bei einem Kurztrip nach Wien kennen, kehrte wieder nach Argentinien zurück und schlug letztlich in Kreuzberg auf, um bei einer Zeitschrift ein

Praktikum zu machen. Da die Zimmerbuchung aus Übersee nicht funktioniert hatte, stand sie schließlich nach einem zweifelhafte Telefonat vor der Tür ihres heutigen Mannes. Und so jemand, der fünf Sprachen fließend spricht, soll Angst vor der Durchquerung der sieben Weltmeere haben?

Unter österreichischer Flagge

Auch Sorgen wegen der Ausbildung der Kinder macht sich niemand. Wenigstens nicht mehr, nachdem sich die Eitzingers gründlich informiert hatten. Formal sind sie ohnehin auf der sicheren Seite. Da unter österreichischer Flagge gesegelt wird, herrscht an Bord nur die in Österreich herrschende Unterrichts- im Gegensatz zur deutschen Schulpflicht. „Die allgemeine Schulpflicht kann ferner durch die Teilnahme an häuslichem Unterricht erfüllt werden“, heißt es dort laut Gesetz.

Doch was formal zählt, ist die eine Seite. Entscheidender war für den Vater, wie es um die Inhalte und den Anschluss der

Kinder in Zukunft bestellt ist. „Erst nachdem ich eine ganze Reihe Bücher zu dem Thema gelesen habe, habe ich meine Angst diesbezüglich verloren“, sagt Eitzinger. Wenn Seglerkinder in die Schule kommen, so der einstimmige Tenor in der Literatur, haben sie in der Regel weder Anpassungsschwierigkeiten noch großen Nachholbedarf und können problemlos altersgemäß eingeschult werden – wenn jede sich bietende Situation an Bord zum Lernen genutzt wurde (s. Info-Kasten).

Etwas, was auch die Eltern für sich selbst begreifen mussten. Als Guillermina ihr zweites Kind bekam, hatte sie den Eindruck, ihre Kreativität verloren zu haben. „Also begann sie zu stricken“, erzählt David Eitzinger. „Eigentlich nur, weil sie es so schön meditativ fand.“ Mittlerweile ist daraus das Label Coquito („kleine Kokosnuss“) entstanden, dessen Klamotten sich laut Eitzinger „sensationell gut“ verkaufen. Es wirkt nicht so, als ob man sich Sorgen darum machen müsste, dass die Eitzingers mal untergehen.

Auszeichnungen auf der „boot“: Mehr Komfort statt Tempo

Wer hätte gedacht, dass auch Schiffe ein Ersatzrad brauchen? Diese Entwicklung der letzten fünf Jahre erfreut sich mittlerweile größter Beliebtheit, weil das Segeln damit noch komfortabler wird. Ein Steuerrad backbord, eins steuerbord – ohne dieses Feature braucht man heutzutage bei Segelyachten ab einer gewissen Größe kaum aufzulaufen, wenn die Gunst wohlhabender Käufer oder einer internationalen Jury gesichert werden soll.

Alle Preisträger, die auf der „boot“ in Düsseldorf als „European Yacht of the Year“ ausgezeichnet wurden, verfügen deshalb über ein zweites Steuer. Alle bis auf eine. Nur der kleinste Preisträger, die Saffier 23 (7,11 Meter), kommt mit einem tiefen Spatenruder aus, fährt auch eineinhalb Stunden elektrisch und kostet ab 45 500 Euro. Sie war die Einzige, deren Triumph in der Kategorie „Special Yachts“ nicht ein fehlender zweiter Steuerstand verhinderte. In den Kategorien Family-Cruiser (Sieger: Sun Odyssey 409, ab 128 740 Euro), Performance-Cruiser (Elan 350, ab 127 318 Euro) und Luxury-Cruiser (XC-38, ab 282 200 Euro) hingegen ist die Doppelradsteuerung obligatorisch.

„Das ist natürlich auch eine Modeerscheinung“, sagt Geschäftsführer Eugen Munz, der die X-Yachts in Süddeutschland, der Schweiz und Österreich vertritt. Doch gebe es auch eine ganze Reihe von Booten, bei denen die Doppelradsteuerung dem Skipper das Leben sehr erleichtere. Bei der Fahrt lässt sich dank Steuerwechsels einfacher das Vorsegel einsehen. Beim Anlegen ist die Entfernung zum Steg leichter abzuschätzen. Die Doppelkonstruktion, die auch auf der elfeinhalb Meter langen XC-38 zu finden ist, erleichtert auch den Durchgang zur Badeplattform.

Segeln wie beim America's Cup

Auch lässt sich mit einem zweiten Steuer fast so segeln wie beim America's Cup, wo das 2010 siegreiche Team von BMW Oracle Racing auf seinem Trimaran ebenfalls über zwei Steuerstände verfügte. „Die Bootsbauer haben viel Innovationsfreude gezeigt und aktuelle Entwicklungen etwa aus der Regattaszene aufgenommen“, bestätigt Jochen Rieker, Chefredakteur des Fachmagazins „Yacht“, das die Auszeichnung „European Yacht of the Year“ initiiert hat. Nachdem der Trend der vergangenen Jahre darum kreiste, „wer das größte und komfortabelste Wohnmobil aufs Wasser stellt“ (Rieker), steht mit der Ehrung 2011 der aktive Segelsport im Mittelpunkt. Die Elan 350 eifert dabei unter den Preisträgern am besten dem America's Cup nach. Sie hat neben zwei Steuerständen auch zwei Ruder. Dadurch bleibt bei großer Schräglage ein Ruderblatt im Wasser, das Schiff ist länger kontrollierbar.

Bei der motorisierten Konkurrenz, für die ebenfalls in sechs Kategorien der Preis „European Powerboat of the Year“ vergeben wurde, liegt der Schwerpunkt an anderer Stelle. Dort geht es gerade nicht mehr darum, „die letzten Knoten aus jedem Boot herauszukitzeln“, sagt Torsten Moench, Chefredakteur der Fachzeitschrift „Boote“, die federführend bei der Ausrichtung des Wettbewerbs war.

Im Fokus stehe, Maschinenräume zu verkleinern und frei gewordenen Platz in mehr Komfort umzumünzen. Bestes Beispiel dafür sei die Magellano 50 (ab eine Million Euro) des italienischen Branchenführers Azimut. Sieger bei den Sportbooten bis 50 Fuß, „Die haben früher nur Sprit fressende Riesenyachten mit 40 Knoten und mehr Höchstgeschwindigkeit gebaut und kommen jetzt mit einem Elektro-Diesel-Hybridantrieb“, sagt Moench.

Ob die Gewinner Quicksilver Activ 675 Open (bis 30 Fuß, ab 34 500 Euro), Jeanneau NC II (bis 40 Fuß, 225 184 Euro), Monte Carlo Yachts 76 (über 50 Fuß, ab 2 500 000 Euro) oder Holtermann 60 (Verdränger-Klasse, ab 1 725 000 Euro) heißen: Alle wollen den Komfort und nicht die Leistung steigern. Björn Engel

Wasser / Sport / Camping

Motorboote

www.allertmarin.de
BAVARIA- und GREENLINE-Yachten in unserer Ausstellung Motor- und Segelyachten – Neu- und Gebrauchtboote
Zur Uferaua 1 - 14542 Werder/Havel
Telefon 03327/423 30

Jede Woche der Wassersportmarkt der Berliner Morgenpost – am Sonnabend.

Bootshäuser/-stände/Campingplätze

Liegeplätze bis 13 m als Sommerliegeplatz oder ganzjährig mit Winterlager
Yachthafen BLAU-ROT, Spandau, Scherfe Lanke 103/107, Tel. 30 06 83 23 / 361 46 25, www.yachthafen-blau-rot.de

Möchten Sie wissen, wie ein erstklassiger Boots-Verkäufer aussieht? Sie halten ihn in der Hand. Anzeigen für den Wassersportmarkt können Sie aufgeben unter Tel.: 030/58 58 69, Fax: 030/58 58 69, E-Mail: bm-anzeigen@axelspringer.de

www.marina-zernsee.de
– freie Liegeplätze und Yachtservice in modernen, komfortablen Freizeit Häfen – Zur Uferaua 1 - 14542 Werder/Havel
Telefon 03327 / 4 23 30

Pachtparzelle (ca. 130 m² E+W) für Wohnwagen nahe Glienicke See. Tel.: 030-404 53 05

Wasserliegeplatz bis 12 m, Strom und Wasser, ruhige Lage, Südpolsee (Berlin-Wannsee), Tel. 805 12 27

Wir bringen jedes Angebot in Fahrt. In Berlin und Brandenburg findet sich für jeden Bootstyp schnell der passende Interessent. Der Wassersportmarkt der Berliner Morgenpost – jede Woche mit vielen Angeboten.

Tipps vom Flaggschiff.

Der Bootsteil der Berliner Morgenpost.

Berliner Morgenpost

Hier ist die Hauptstadt. Wir sind die Zeitung.

Mastbruch und Notstopps beim World Race

Wie sehr ein Segelrennen um die Welt für Überraschungen gut sein kann, zeigt derzeit das „Barcelona World Race“. Denn dass sich mit der Einfahrt ins Südpolarmeer einen Monat nach dem Start der Hochseesegelregatta endgültig das Feld zu teilen schien, hing mehr oder weniger von erzwungenen Notstopps ab. Doch dann geschah noch etwas Unvorhersehbares.

Aber der Reihe nach: Das erste Eisgatte passierte vor wenigen Tagen zunächst das Spitzenduo mit der „Virbac-Paprec 3“ (Jean-Pierre Dick/Loïc Peyron) knapp vor der „Foncia“ unter Michel Desjoyeaux und François Gabart – alle aus Frankreich. Die Teams hielten die Verfolger damit mehrere Hundert Seemeilen auf Distanz.

Der Vorsprung war vor allem Glück zu verdanken: Beide Schiffe mussten einen Notstopp in Recife in Brasilien einlegen – die „Foncia“ war auf See mit einem Gegenstand kollidiert, die „Virbac-Paprec 3“,

erlitt Materialbruch. Beide Boote wählten daher die westlichste aller Atlantikrouten, um zu ihrem Nothafen zu gelangen. Das Risiko lohnte sich: Beide profitierten anschließend von konstanten Winden von schräg hinten, während der Rest des Feldes in Windlöchern gefangen blieb. Zumindest zum Zeitpunkt der Notstopps hatte die abgeschlagene Konkurrenz gehofft, wieder Anschluss zu finden. Die Hoffnung erfüllte sich jedoch nicht.

Dann hielt das Rennen die nächste Überraschung bereit: Die zweitplatzierte „Foncia“ erlitt Mastbruch. Desjoyeaux und Gabart konnten unversehrt den Hafen in Kapstadt ansteuern, gaben aber auf. Nun hält allein die „Virbac-Paprec 3“ den Rest der Skipper in gebühlichem Abstand von knapp 600 Seemeilen.

In fast doppelter Distanz segelt der deutsche Teilnehmer Boris Herrmann gemeinsam mit seinem Co-Skipper Ryan

Breymaier aus den USA an Bord der „Neutrogena“ auf Platz sieben der zwölf im Rennen verbliebenen Teilnehmer. In einer Liveschaltung über Satellit erzählte Herrmann auf der Messe „boot“ in Düsseldorf über das Leben an Bord: „Der Wind hat leider wieder abgenommen, es herrschen nur noch 14 Knoten. Wir agieren bisher etwas unglücklich“, sagte Herrmann. In der Tat war die „Neutrogena“-Crew seit dem Start bereits dreimal in Flaute gefangen und hatte immer wieder Strecke einbüßen müssen. Oft wurde mit Durchschnittsgeschwindigkeiten vor lediglich drei Knoten gesegelt.

Doch es könnte noch schlechter laufen, wie der Mastbruch der „Foncia“ zeigt. Allerdings: Bis ins Ziel der Nonstop-Regatta rund um die Welt sind noch etliche Tausend Seemeilen zu bewältigen – lange genug, damit sich das Glück auf den Booten noch mehrfach wenden kann. BM/kl