

BOOTENEWS

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

OSTSEE

Haff-Sail in Ueckermünde

Das Stettiner Haff ist ungeachtet der Hochwasserlage noch bis morgen, 6. Juni, Schauplatz der 6. Ueckermünder Haff-Sail. Maritime Höhepunkte sollen dabei das Landesfahrtsegelertreffen und die Segelwettfahrten im Hafen und auf dem großen Haff sein. Gesegelt wird im Dreieckskurs Richtung Usedom, Kaminke und zurück nach Ueckermünde. Das rund 900 Quadratkilometer große Stettiner Haff ist der größte Bodden an der deutschen Ostseeküste. Es hat zwei Schiffsverbindungen zur Ostsee, gilt aber wie die Hafenfahrt Ueckermünde wegen der Lage hinter den Inseln Usedom und Wollin noch immer als touristischer Geheimtipp. *dpa*

SEA CLOUD HUSSAR

Stapellauf erneut verschoben

Der Stapellauf des Dreimasters „Sea Cloud Hussar“ wurde erneut verschoben. Die Kreuzfahrtreederei Sea Cloud Cruises geht jetzt davon aus, dass der Großsegler erst 2011 fertig wird, sichergestellt sei dieser Termin allerdings nicht. Ursache für die Verzögerung sind laut Reederei Probleme mit Zulieferern sowie Finanzprobleme der spanischen Werft. Die „Sea Cloud Hussar“ soll mit 135 Metern Länge und einer Segelfläche von mehr als 4000 Quadratmetern das größte bisher gebaute Dreimast-Passagierschiff werden. Ursprünglich sollte das Schiff bereits im Herbst 2009 fertig sein, seitdem wurde der Stapellauf mehrmals verschoben. *dpa*

HAMBURG

Kunsthalle zeigt Segelschiffe

Unter dem Motto „Segeln, was das Zeug hält“ zeigt die Hamburger Kunsthalle noch bis zum 12. September niederländische Gemälde des 17. Jahrhunderts. „Die Bilder wecken beim Betrachter die Sehnsucht nach Meer, nach Weite und Freiheit“, sagt Kuratorin Martina Sitt. Zu sehen sind rund 80 Meisterwerke aus internationalen Sammlungen wie dem National Maritime Museum in Greenwich/London und aus dem Bestand der Kunsthalle. Im Zentrum stehen spektakuläre Werke von den Hauptvertretern dieses Genres – unter anderem Ludolf Backhuysen, Jan Porcellis, Willem van de Velde und Simon de Vliether. *dpa*

MAINZ

Museum wird neu gestaltet

Das Museum für Antike Schifffahrt in Mainz wird für 2,5 Millionen Euro umgebaut und erhält unter anderem ein Solardach. Die Gestaltung, Grafiken und Texte des Museums sollen vollständig überarbeitet werden, sodass die Originalschiffwracks und die Nachbauten besser präsentiert werden können, teilt das Römisch-Germanische Zentralmuseum mit. Zu den neuen Elementen gehören große begehbare Themenwürfel, in denen die Besucher Informationen in Bild, Text, Ton und Film zu den Themen der Ausstellung bekommen. Das Museum ist derzeit geschlossen, die Arbeiten sollen bis Anfang 2011 abgeschlossen sein. *dpa*

So steuern Sie Ihre Yacht per Mausklick

Moderne Schiffe lassen sich über Computer bedienen. Auch aus einigen Kilometern Entfernung

■ VON KARIN LUBOWSKI

„Akka“, die Segelyacht an Steg V, dümpelt unscheinbar im Ostseewasser. Mit 15 Meter Länge, 4,50 Meter Breite und Baujahr 1987 ist sie zumindest in der Neustädter Marina nichts Besonderes. Auf den ersten Blick jedenfalls. Auf den zweiten entpuppt sie sich als Boot mit futuristisch anmutendem elektronischem Innenleben. Wie warm es an ihrem Liegeplatz ist, ob mit ihren Batterien und Motoren alles in Ordnung ist, das kann ihr Eigner schon zu Hause per Notebook abfragen. Und auf dem Wasser erreichen ihn auch in der Kabine Daten zur Navigation.

Ein Tastenklick, und es wird hell. Ein Fingerdruck auf das iPhone von zu Hause aus, und die Heizung springt vorsorglich schon einmal an. Verknüpfung von Navigations- und Unterhaltungselektronik zusammen mit Bordsystemen und Elektrik – was auf großen Transportschiffen, Megayachten und bei Kraftfahrzeugen längst üblich ist und was auch für das mögliche Management modernster Hausanlagen gilt, gibt es nun ebenfalls für Boote und Schiffe nahezu aller Größen.

Zugriff über W-LAN

Maßgeschneiderte Bordelektronik für jedermann – das System dafür hat Thomas Dührkop, Chef des schleswig-holsteinischen Unternehmens Global Maritime Management (GMM), entwickelt, seine „Akka“ entsprechend nachgerüstet und gerade bei der Hanseboot Ancora Boat Show vorgeführt – eine Yacht in den besten Jahren in den Weiten der elektronischen Zukunft.

Ein Bild aus längst vergangenen Werbetagen drängt sich angesichts der Control-Panels auf: Götz George, wie er von einem Boot aus via Handy die Technik seines Wohnhauses bedient und versehentlich seine Haushälterin im Bett arretiert. Schon vor neun Jahren hatte sich der Schauspieler mit diesem Spot in den Dienst eines Stromkonzerns gestellt (und demonstriert, wie wichtig ein gutes Feedback der Fernbedienung ist).

Dass auf der Hanseboot Ancora des Jahres 2010 Superyachten wie die Sunseeker nebenan mit dem letzten Elektronik-Schrei ausgerüstet sind, wundert wohl niemanden. Deshalb bittet Dührkop zur Präsentation des Machbaren an Bord seiner vergleichsweise bescheidenen „Akka“. Hier hat er nachträglich Kommunikationsrechner, Navigationscenter, Alarm-Monitoring und Control-Panel installiert. Immerhin findet sich auf 15 Meter Länge auch für die Technik noch Platz. Auf seinem Boot ermöglicht ein WLAN nicht nur den Zugang ins Internet, sondern den Zugriff auf Bordsysteme aus der Ferne. „Die Größe eines Bootes ist dabei unbedeutend“, sagt er.

Überwachung und zentrale Steuerung vom Bildschirm aus, ein Höchstmaß an Bedienungskomfort auch in der kleinsten Koje, Fernwartung – braucht man das? „Zunächst einmal erhöht es die Sicherheit an Bord, weil die Systeme einfach zu bedienen sind“, sagt Dührkop und führt ein



Ob vom Sofa aus oder von der Aussichtsleiter am Strand, viele Funktionen an Bord lassen sich heute auch aus großen Entfernungen steuern

simples Beispiel ins Feld: Wer bei Schietwetter segelt, könne alles bedienen und kontrollieren, ohne sich an Bord bewegen und den grimmigen Elementen aussetzen zu müssen. Und natürlich können nicht nur Kommunikation und Navigation vom Bordrechner gesteuert werden, sondern auch Fernseher und die Hi-Fi-Anlage samt DVD-Spieler.

Bei Gefahr Hilfe von außen möglich

Selbst wenn Letzteres für überzeugte Traditionalisten auf dem Wasser nichts zu suchen hat: Beim Gedanken an die Bedürfnisse von Charter-Unternehmen und deren Kunden sind die Vorteile moderner Bordelektronik überzeugend. „Im Falle eines Problems möglichst schnell und effektiv helfen, darum geht es“, erklärt Dührkop seine Entwicklung für Charter-Betriebe, die sich jederzeit und überall über das GMM-Gateway online mit der Problem-Yacht in Verbindung setzen können. So kann sich der Vercharterer mittels

Kamera ein Bild von der Situation an Bord machen und an einer Lösung arbeiten. Je nach Position der Yacht funktioniert das über GSM/GPR, WLAN oder Satellit.

Grundlage dieser vermeintlichen elektronischen Wundersysteme ist die sogenannte Bus-Technologie, die in der Automobilindustrie längst Einzug gehalten hat. Dafür werden herkömmliche Installationsgeräte (Schalter, Taster, Sensoren und anderes) durch intelligente Bus-Module ersetzt; nun miteinander verbunden, kann jedes Modul jedem anderen Informationen und Anweisungen übermitteln. Komponenten und Systeme, die bis dahin jedes für sich als Insellösung in Betrieb waren, werden miteinander verbunden.

„Das macht das Bordsystem ausfallsicherer. Obendrein spart das Gewicht“, sagt Dührkop und spricht bei einer 63-Fuß-Yacht, zu deren Innenleben üblicherweise 1,5 Tonnen Kupferleitungen gehö-

Unfälle auf See

• **Überschätzung** Szenarien, wie sie von Thomas Dührkop, Chef des schleswig-holsteinischen Unternehmens Global Maritime Management (GMM) aufgeführt werden, sind durchaus realistisch: Immer häufiger ver- oder überschätzen sich Segler und geraten in Not. Besonders häufig sind solche darin verwickelt, die Schiffe nur gechartert haben und deshalb mit ihnen nicht so vertraut sind. Aus diesem Grund machen besonders bei den Charterbooten Systeme wie die von GMM Sinn, die eine Steuerung von außen, also von Land aus, ermöglichen.

• **Tote** Im vergangenen Jahr sind auf deutschen Schiffen und in deutschen Gewässern insgesamt 22 Menschen ums Leben gekommen. In der Berufsschiffahrt führten vor allem „klassische Arbeitsunfälle“ und in der Sportschiffahrt „Kenterunfälle und Mensch-über-Bord-Situationen“ zu Todesfällen, heißt es in dem diese Woche veröffentlichten Jahresbericht der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU). 2008 gab es nur neun tödliche Seeunfälle.

• **Unfälle** Auch die Zahl der erfassten Seeunfälle ohne tödlichen Ausfall nahm erneut leicht zu. 2009 wurden insgesamt 137 Seeunfälle an die BSU gemeldet (2008: 122). Nur allzu häufig würden „elementare Sicherheitsgrundsätze für die eigene oder auch die Sicherheit anderer Personen an Bord vernachlässigt werden“, sagte BSU-Leiter Jörg Kaufmann. Insgesamt sei das Unfallniveau im Verhältnis zur Anzahl der Schiffe unter deutscher Flagge und ein Bugstrahlruder von besserer Manövrierbarkeit. „Wenn die ‚Royal Louise‘ im Schleichgang auf den Schlick auflaufen sollte, kann der Kapitän den Rückwärtsgang einlegen und sie vorsichtig wieder zurücksetzen“, sagt Schubert.

ren, von einem Einsparpotenzial von bis zu 50 Prozent: „Dieses weniger an Gewicht verbessert die Segeleigenschaften spürbar.“

Die Datenflüsse kanalisiert Dührkop in Bus-Technologien wie NMEA2000 (National Marine Electronics Association) und Ethernet. „Weil es die schon gibt“, sagt er. „Da musste das Rad nicht erst neu erfunden werden.“ Dührkop hat es lediglich eingebaut. In das System eingebunden sind die GMM-Bordrechner, die in Hitze absorbierenden Aluminiumgehäusen untergebracht sind (Leistungsaufnahme: 18 bis 60 Watt). Angst vor dem Umgang mit der Elektronik müsse niemand haben, verspricht ihr Entwickler. „Im Gegenteil“, sagt Dührkop.

Für Skeptiker modernster Technologie bleibt immerhin der Trost: Auch die „Akka“ sieht noch immer wie eine herkömmliche 15-Meter-Yacht aus, die wie alle anderen Boote bei Flaute auf dem Wasser herumdümpelt.

Miniatur-Fregatte „Royal Louise“ auf Wannsee unterwegs

Zehn Zentimeter Wasser unterm Kiel, das muss reichen. Viel mehr Platz wird es an der flachsten Stelle, wo die Miniatur-Fregatte „Royal Louise“ vor Anker geht, nicht geben. „Ich habe alles noch mal zehn Meter vor unserer Spundwand ausgelotet“, sagt Klaus Schubert, der den Besuch des historischen Lustseglers im Hafen des American International Yacht Club Berlin (AIYCB) organisiert hat. Anlass ist der seit Mitte der 90er-Jahre ausgetragene Challenge Cup auf dem Wannsee. Die erste Wettfahrt war bereits für Freitagabend geplant, heute sollen die Fahrten zwei und drei folgen.

Ausgetragen werden sie von Kielbooten, Jollen und Jollenkreuzern. Die unterschiedlichen Vor- und Nachteile der Schiffe werden mittels des sogenannten Yardstick berechnet und ausgeglichen. Doch das sind nur die trockenen Rahmenbedingungen. Der Glamourfaktor kommt erst mit der „Royal Louise“ ins Spiel. Dabei ist das Schiff eigentlich nur ein Nachbau. Als Vorbild dienten die englischen Fregatten des 18. Jahrhunderts, die aber dreimal größer waren und auf Unterhavel und Wannsee schnell auf Grund gelaufen wären.

Deshalb ließ sie der englische König Wilhelm IV. auf 26 Meter Länge und 4,4 Meter Breite eindampfen und 1831 in Woolwich vom Stapel laufen. Ziel war Berlin, wo die Lustyacht künftig für den preußischen Monarchen Friedrich Wilhelms III., eines Veters des englischen Königs, vor Anker gehen sollte. Schon damals wird das eine gehörige Herausforderung gewesen sein, zumal der originale Miniatur-Nachbau noch nicht über die Segnungen moderner Technik verfügte.

1,50 Meter braucht die „Royal Louise“ für ihren Tiefgang, 1,40 Meter sind es nur auf der Höhe des Krans Am Sandwerder 17–19 vor dem Gelände des AIYCB. Doch der Nachbau der Miniatur-Fregatte verfügt heutzutage über eine 136-PS-Maschine und ein Bugstrahlruder für besseren Manövrierbarkeit. „Wenn die ‚Royal Louise‘ im Schleichgang auf den Schlick auflaufen sollte, kann der Kapitän den Rückwärtsgang einlegen und sie vorsichtig wieder zurücksetzen“, sagt Schubert.

Dieses Feingefühl für den Dreimaster muss heute um 17.30 Uhr der Erste Kapitän an Bord, Lothar Voß, aufbringen. Doch sollte das für den erfahrenen Bootsbauer, der in der DDR als Leiter der Seesportbund-Zentrale mehr als 1000 Schiffe unter sich hatte, kein Problem sein. Schließlich hat Voß Feingefühl und Händen bereits von 1996 bis 1998 bewiesen, als unter seiner Regie in einer ABM-Maßnahme 68 Langzeitarbeitslose die „Royal Louise“ wieder auferstehen ließen.

50 Jahre hatte damals das Geschenk des englischen Königshauses nur noch als Erinnerung in den Köpfen der Marinehistoriker gelebt, nachdem es 1947 in Kiel abgewrackt worden war. Von daher ist es auch heute noch eine große Show, den kleinen Windjammer in Bewegung zu sehen. Wer dieses Spektakel nicht verpassen möchte, muss sich allerdings bei Klaus Schubert (0173/980 10 03) vorab telefonisch anmelden, weil das Gelände des AIYCB nicht frei zugänglich ist. *Björn Engel*

Vom Wind verlassen: Das Jüngstenfestival in Tegel

Wenn man Rasmus schon mal braucht, dann kommt er nicht. Der Herrscher über die Winde wird gemeinhin mit dem ersten Schnaps über Bord von Seglern um Unterstützung gebeten. Aber wie ihn besänftigen, wenn die Segler allesamt minderjährig sind? So warteten rund 80 Kinder beim Tegeler Jüngstenfestival und den 2. Berliner 29er-Tagen verzweifelt bei lang anhaltender Flaute auf den Wind.

Doch irgendwann hatte auch Rasmus ein Einsehen und belohnte den Nachwuchs. So konnte das Jüngstenfestival, das jährlich vom Tegeler Segel Club mit dem Club Nautique Française de Tegel auf dem Tegeler See veranstaltet wird, doch noch stattfinden. Neben der Einhand-Klasse Optimist starteten die Segler auch in der Teeny-Klasse, einem Zweimann-Boot, welches durch den großen Spinn-

ker durchaus anspruchsvoll zu segeln ist. Das zweite Mal waren die 29er dabei.

„Die 29er sind eine sehr spannende Jugendklasse, sozusagen das Warm-up-Boot für den 49er“, sagte Wettfahrleiterin Jessica Jürgens. Bei diesen gewannen Enno und Theo Trebs vom Tegeler SC, bei den Opti Anna Heldt vom SC Gothia und bei den Teeny Erik Kliche und Tom Hammer (Tourensegler Vereinigung). *BM*

Auf dem Weg in die Weltspitze

Junge Berliner Teams schaffen bei den 470ern den Anschluss an die Elite

In der deutschen Rangliste sind sie schon auf Platz vier, international wird das noch etwas dauern. Aber Daniel Zepuntke und Dustin Baldewein waren beim Weltcup der 470er im holländischen Medemblik jetzt immerhin zum ersten Mal in Schlagweite zum Finale. Nur knapp segelten die Berliner vom Verein Seglerhaus am Wannsee (VSaW) am Medaillenrennen vorbei und landeten am Ende in der Gesamtbilanz auf Rang zwölf in einem Starterfeld von 80 Mannschaften.

Generationswechsel steht bevor

„Die beiden werden uns noch viel Freude machen“, sagte Nadine Stegenwalner, die Sportdirektorin des Deutschen Seglerverbandes. „Sie sind auf dem Sprung vom Landes- in den Bundeskader, haben gerade erst ihr Abitur gemacht und konzentrieren sich jetzt voll auf den Leistungssport.“ Mit Erfolg: „So weit vorne wie in Medemblik waren sie noch nie.“

In den Niederlanden schafften es neben Zepuntke und Baldewein noch zwei weitere Berliner Teams unter die ersten 30: Der Zweite der Deutschen Rangliste Jan-Jasper Wagner vom VSaW mit seinem Partner Lennart Scheuffler (Platz 27 in Medemblik) sowie Lucas Zellmer und Heiko Seelig (Platz 28), die Führenden der nationalen Wertung.

Doch Zellmer vom Spandauer Yachtclub und Seelig vom Yachtclub Berlin-Grünau sind bereits eine „ganz erfahrene Mannschaft“, wie Stegenwalner sagt. Was danach in der Rangliste kommt, „ist fast alles jünger. 2008 hat ein großer Schwung von Erfahrenen aufgehört, so dass wir vor

einem Generationswechsel stehen. Solch einen Sprung hat es im Deutschen Seglerverband schon lange nicht mehr gegeben.“

Für diese werden die Olympischen Spiele 2012 in London wohl noch etwas zu früh kommen, der Fokus des Verbandes liegt deshalb stärker auf 2016. „Nicht dass diese jungen ambitionierten Teams in zwei Jahren noch keine Chancen hätten, aber Segeln ist nun mal eine Erfahrungssportart“, sagt Stegenwalner.

Die heutige Sportdirektorin war vor ihrer Tätigkeit beim DSV zunächst für den Berliner Seglerverband tätig und kennt Daniel Zepuntke noch aus ihrer Zeit in der Hauptstadt. „Das ist ein ganz ruhiger, akribischer Arbeiter, der sehr viel Talent mitbringt“, sagt Stegenwalner. Auch seine Trainer würden sich immer wieder begeistert zeigen, wie „er sich auf dem Boot bewegt, was er sieht und auch welche Entscheidungen er trifft“.



Daniel Zepuntke und Dustin Baldewein auf ihrem 470er