

MELDUNGEN

Am Ziel

In Portimão an der portugiesischen Atlantikküste werden wohl heute die Korken knallen. Für diesen Sonntag wird die Ankunft von Boris Herrmann und Felix Oehme nach der fünften und letzten Etappe des Portimão Global Ocean Race rund um die Welt erwartet. Nachdem die beiden jungen Segler aus Norddeutschland drei von vier Etappen gewonnen und auf dem Schlusstück von Charleston an der amerikanischen Ostküste nach Portimão mit ihrer Class-40-Yacht „Beluga Racer“ ein Wertungstor auf dem Atlantik als zweite passiert haben, ist ihnen der Gesamtsieg nicht mehr zu nehmen. Auch die Tatsache, dass Herrmann und Oehme wegen eines Schadens im Rigg zuletzt mit verringerter Segelfläche und reduziertem Tempo unterwegs waren, kann den Triumph nicht verhindern. (Ile.)

Italian Open

Riva hat einen schier unzerstörbar legendären Ruf, seitdem Filmstars und gekrönte Häupter die hölzernen, handlichen Schönheiten aus Italien spazieren führen. Das ist rund 40 Jahre her. Seit dem Jahr 2000 gehört die Marke zur Ferrer-Gruppe und steht für ganz anderes: große Luxus-Yachten bis 35 Meter Länge aus Kunststoff. Die Modellreihe aus bisher zehn Typen wird demnächst erweitert um die 86 Domino, eine 26 Meter lange, glatt und stromlinienförmig gestaltete Yacht der Gattung „Open“, also eine Art Sportcoupé. Der klimatisierte Salon bekommt dank großer Fensterflächen extrem viel Licht und geht achtern



in eine offene Decksfläche über. Unter Deck wird es eine Eigner-Wohnung einschließlich begehrtem Kleiderschrank geben sowie drei Gästekabinen. Ihren Messestand soll die Domino im September in Cannes geben. (Ile.)

Volles Rohr

Die Knierim-Werft am Nord-Ostsee-Kanal hat die Hightech-Yachten Nummer elf und zwölf seit 2002 fertiggestellt. Es begann damals mit der „Uca“ des früheren Arbeitgeberpräsidenten Klaus Murrmann, in der Zwischenzeit wurden unter anderem vor drei Jahren der erste deutsche America's Cupper sowie die spektakuläre STP 65 „Container“ von Udo Schütz (Sonntagszeitung vom 30. November 2008) gebaut. Die jetzt getaufte „Tognum“, 16,40 Meter lang, 4,40 Meter breit, ist, wie der Name vermuten lässt, eine Firmenyacht. Der schlanke, 14,5 Tonnen wiegende Performance-Cruiser, von Judd/Vrolijk gezeichnet, hat einen GFK-Sandwich-Rumpf mit



Schaumkern, einen 3,30 Meter tief reichenden Kiel aus Edelstahlfinne und gefräster Bleibombe sowie einen 26 Meter hohen Kohlefasermast. Das Interieur wird als funktionell und schnörkellos beschrieben. Geschlafen wird in Rohrkojen. Die Jüngste von Knierim ist eine neue „Uca“ für Murrmann: eine extravagante Karbon-Fahrtentacht vom Typ Brenta 60. (Ile.)

Schlank auf Fehmarn

Rank und schlank in Lemkenhafen: Unter diesem Motto findet am nächsten Wochenende auf Fehmarn ein Treffen schnittig-eleganter Yachten statt. Gemeldet sind 21 Boote, vom 95er Schärenkreuzer Baujahr 1911 bis zur 55-Quadratmeter-Tourenschäre von 1979. Schärenkreuzer verschiedener Größen und ein sehenswerter Johan-Anker-Klassiker von 1933 machen den Besuch der Flotte im idyllischen Lemkenhafen auch für Schleute interessant. Weitere Informationen unter www.schaerenkreuzer.info. (bras.)



In der Weite der Lagune: „Molly“, schon am Ziel der Etappe, nimmt die Konkurrenten in Empfang, hier eine Einmann-Nusschale nostalgischen Typs und die Caorlina „Garangbeo“, ein venezianischer Zweimaster

Fotos Walter Wille, Steve Morton

Venedig oder Wie ich das Rugeln lernte

VON WALTER WILLE

Wenn die Hände Ansätze von Blasenbildung zeigen, weil sie den Tag über an Riemen und Schoten gerissen haben, wenn das Gesäß ähnliche Symptome aufweist vom Sitzen auf ungepolsterten Bänken, wenn man wirklich müde ist von der vielen Sonne und der Luft, vom Rudern, vom Segeln und vom Wein, dann ist es auch egal, wenn man abends im Sechsmannzimmer einer einfachen Herberge landet. Zumal ja der König der Schnarcher an seine Zimmergenossen vorsorglich Ohrstöpsel verteilt.

Voraussetzung für die Teilnahme am Velalonga Raid in der Lagune von Venedig ist die Fähigkeit, sich nicht müde röheln zu lassen. Das ist aber nicht alles. Unternehmungslust, Geselligkeit sind wichtig, ein wenig Ehrgeiz, aber nicht zu viel davon, Geschick im Umgang mit einem Segelboot natürlich sowie Durchhaltevermögen beim Rudern. Rudern auf einem Segelboot? Jawoll. Manchmal macht man das sogar gleichzeitig, Segeln plus Rudern, das ist erlaubt, das ist eine der Besonderhei-

So was nennt man einfache Regeln: Im Prinzip ist alles erlaubt, was einen voranbringt.

ten einer Regatta der Sorte Raid. Wir reden hier von einer Art Wiking-Abenteuer, nicht zum Zwecke von Raub und Schändung, sondern nur so zum Spaß. Hauptsache, man kommt gut voran, besser als die anderen Boote, egal wie. Und wer eine Abkürzung nimmt, mogelt nicht mal.

Ohne große Umwege führt nach einem mit Abenteuer ausgefüllten Tag der Weg ins Bett. Das steht zum Beispiel im Wohncontainer eines Campingplatzes in Fusina, in den Kasematten der Festungsanlage Mazzorbetto oder eben im Sechsbettzimmer im Fischerort Choggia, weit im Süden der Lagune. Grundsätzlich geht der Nachtruhe ein gemeinsames Abendessen voraus, so dass der Tag noch einmal durchgesprochen und zur Vorsorge gegen nächtliche Geräusche oder auch Mücken weißer und roter Wein eingenommen werden kann.

Bei solch einer Rallye treten Boote an, wie sie unterschiedlicher kaum sein könnten, und die Regeln sind so einfach wie ungerecht: Wer als Erster ankommt, hat die Wettfahrt gewonnen. Es gibt keinerlei Zeitvergütung für langsame Kähne oder Crews in Unterzahl. Immerhin: Da sich in den Gemeinschaftsgemächern alle Konkurrenten gegenseitig beschnarchen, ist wenigstens in dieser Hinsicht Chancengleichheit gewährleistet.

„Molly“ hat die größte Crew: sechs englische Gentleman reifen Alters. Dazu die Gattin des Eigners, die sich ein Zimmer mit Kitty teilt, der Tochter von Claus aus

Hamburg, der mit seinem Boot „Llafurio“ dabei ist. Es gibt an Bord von „Molly“ drei wichtige Regeln: Der Skipper, das ist Geoff, darf nicht mürrisch sein. Die Crew soll zufrieden sein. Und drittens: We have to beat Claus.

Die Mollys kommen aus Henley, der berühmten Stadt der Ruderer an der Themse. Zum Schläfengehen legen sie sogar ihre Sonnenhüte ab sowie ihre Rettungswesten, die sie ansonsten immer tragen. Auch bei Flaute und weniger als einem Meter Wassertiefe. Da herrscht Disziplin. Nur so kann Britannien wieder zur Seefahrer-Weltmacht aufsteigen. Jedes Segel- und Rudermanöver pflegt der Steuermann rechtzeitig anzukündigen – nicht in barschem Befehlston, sondern mit einem freundlich gesungenen „Ready about?“

„Ready“, bestätigt die Mannschaft immer. Von Unwissenden wird „Molly“ leicht unterschätzt, nicht von Claus, der weiß Bescheid. Bei dem schlanken Klassiker handelt es sich um den Nachbau eines amerikanischen Walfangboots von 1820, heutzutage ein exzellentes Raid-Boot und nur schwer zu schlagen: „Molly“ ist ein „Doppelender“ wie ein Kanu, robust und seetüchtig, fast neun Meter lang und nur 1,9 Meter breit, hat ein Gaffelrigg mit Kohlefaser-Spielen, ist mit geringem Tiefgang und aufholbarem Schwert wie gemacht zum Beispiel für die flachen Gewässer des venezianischen Meerbusens. „Molly“ segelt gut, wenn es weht, und kommt bei Flaute zügig voran, wenn gerudert wird. Die Routiniers aus Henley, überwiegend schon im Rentenalter, haben es noch drauf. Und sie haben Riemen aus Karbon.

Außer „Molly“ ist hier beim Velalonga Raid nur ein echtes Raid-Boot am Start: unsere „Llafurio“, die Eigner Claus Riepe und seine Tochter mit VW-Bus und Anhänger von Hamburg über die Alpen nach Venedig gezogen haben, ein handliches Sechsmeterboot der Marke Bay Raider aus Wales mit Ketsch-Takelung und rotbraunen Segeln, Schwert und Ruder, die bei Grundberührung von selbst hochklappen sowie den notwendigen Vorrichtungen zum Rudern. Eigentlich perfekt, doch vor der ersten Etappe ist Claus skeptisch: „Wir sehen hier kein Land.“

Die Italiener sind nämlich mit relativ modernen, leichten GFK-Yachten gekommen, segel- und trimmtechnisch beachtlich ausgestattet. Die sind zwar zum Rudern ungeeignet, dürften aber unter Segeln ziemlich schnell sein. Und überdies die Flotte schlanker venezianischer Traditionsboote aus Holz: Sampierota, Caorlina, Topo und wie die Typen alle heißen – zum Fischen oder als Transportmittel über Jahrhunderte dem Revier angepasst, mit Riesentüchern und ausgesprochen ortskundigen Besatzungen. Rudern kann man die Dinger außerdem noch, den hiesigen Gepflogenheiten nach stehend mit Blick nach vorn.

Was hat das zu bedeuten, wenn ein Boot „Schuften“ heißt? Was treibt einen Segler dazu, sich beim Rudern Blasen an den Händen zu holen? Wir haben es herausgefunden, beim Velalonga Raid 2009.

beim Überholen nicht vornehm in Lee vorbeifahren muss, sondern dem Gegner von der Luvsposition aus den Wind aus den Segeln nehmen kann. Das hat die Mollys beeindruckt.

Sportlicher Ehrgeiz und Kampfgeist sind von Veranstaltung zu Veranstaltung ganz unterschiedlich ausgeprägt. Mal mehr, mal weniger. In Venedig weniger. Die Organisatoren des Velalonga Raid sehen das Ganze entspannt. Skipperbriefings? Sind zum Plaudern da. Pläne? Kann man ändern. Diese Rallye ist noch jung, besteht erst im vierten Jahr, und Marco, Giorgio, Vincenzo vom Verein Circolo Velico Casanova wollen sie nur behutsam ausbauen, denn es ist keine einfache Aufgabe, für alle Teilnehmer Unterkünfte, Verpflegung und Anlegestellen zu organisieren. Für Boote mit wenig Tiefgang ist die Lagune ein Traum



Das wird schwer für „Llafurio“. Auch im Zweikampf mit „Molly“, schließlich sind wir nur zu dritt (Claus, Tochter, Gast) und unsere Riemen aus Holz statt Karbon. Auf dem Walfänger rudern sechs, einer steuert.

Man kennt sich und zelebriert die freundschaftliche Rivalität, die sich im Laufe der Zeit entwickelt hat, bei ähnlichen Veranstaltungen in Schottland, Skandinavien, Holland oder neulich im Golf von Morbihan in der Bretagne. Dort waren es rund 1000 Boote, hier sind es nur gut 20, davon lediglich zwei, die nicht aus Italien kommen. Wo auch immer man sich trifft: Bei einem Raid versammelt sich eine Gemeinschaft Gleichgesinnter, der Umgang ist leger bis familiär, man tauscht sich aus, geht sogar mal beim Gegner an Bord. So hat Claus zuletzt seinen angelsächsischen Freunden gezeigt, dass man

jetzt? Gibt es nun eine Wettfahrt oder nicht? Wann ist der Start, und wo müssen wir lang? Da ist Giorgio schon außer Rufweite. Einige fahren los, andere zögern noch. Und wo ist „Molly“? Hat sich offensichtlich verspätet. Wie auch immer: Wir brechen ebenfalls auf, tun so, als ob, und gehen in den Rennmodus.

Unter Vollzug kommen wir ordentlich voran, manch anderer jedoch besser. „Llafurio“ ist ein Boot, das viel Wind braucht. Ohne Rudern keine Chance, wir packen die Riemen aus, erpullen uns einen Extraknoten Geschwindigkeit und lassen alsbald die Traditionsschiffe mit den bunten Segeln hinter uns. Erfreut nehmen wir zur Kenntnis: Die Italiener haben es mit dem Rudern nicht so. Als die Insel Murano querab liegt, sind wir schon ganz vorn dabei. Wird ein Fahrwasser gequert, kommen wir uns im

veglia, nehmen wir den geraden Weg über extrem flaches Wasser dicht an Lazzaretto vorbei. Das traut sich sonst keiner – das hat auch einen Grund: Die Tiefe des trüben Wassers nimmt dramatisch ab. Ein knapper halber Meter noch, für den normalen Yachtsegler der zu Tode erschrickt, wenn das Echolot nur anderthalb Meter anzeigt, eine weitere neue Erfahrung. Als das Klappschwert rumpelt, weil es über den Boden schrappt, zeigt der Tiefenmesser noch 30, dann sogar nur 20 Zentimeter Wasser unterm Rumpf an. „Solange die Möwen noch nicht stehen können, ist alles in Ordnung“, sagt Claus. Na gut, er kennt ja sein Boot. Wir ziehen eine Spur von aufgewühltem Lagunenboden hinter uns her wie der Airbus seine Wirbelschlepe.

Bald ist es wieder tief, das heißt: ein Meter. Jetzt benötigen wir schon das Fernglas, um die anderen achteraus zu erspähen. Wir stellen das Rudern ein und belassen es beim Segeln. Zeit für einen

Für amphibische Abenteuer braucht man nicht viel. Handschuhe wären nicht schlecht.



Familiäre Atmosphäre: Pause im Päckchen rund ums Versorgungsboot. Raid-Boote wie „Molly“ (links, ausnahmsweise asynchron) und „Llafurio“ (oben; unten Claus Riepe und Tochter Kitty) werden gesegelt und gerudert.



Verkehrsgetümmel all der Taxi-, Bus-, Transport-, Polizei- und Müllabfuhrboote vor wie in der Rushhour auf der Stadtautobahn.

Es brist auf. „Schöner Wind, gib ihm“, sagt Claus und zupft an den Trimmleinen. Bei 2,5 Knoten Flaute und weniger wird gerudert, lautete der ursprüngliche Plan. Jetzt machen wir schon 4,5 Knoten und pullen immer noch wie die Ochsen. Ein komisches Gefühl, segeln und rudern, während das Boot zunehmend krängt. So rugeln wir uns an die Spitze – oder nennt man das sedern? Das walisische „Llafurio“ bedeutet „Schuftent“, und der Gast weiß inzwischen den Grund für den Namen.

Als wir um die Südspitze Venedigs herum sind, liegt das gesamte Feld achteraus, und wir beschließen den finalen taktischen Schachzug: Anstatt im Bogen dem Fahrwasser folgend zum Inselchen Po-

Pastis. Den zweiten nehmen wir nach der Ankunft in Poveglia. Wenn das eine Wettfahrt gewesen sein sollte, dann haben wir gewonnen. Haushoch. Wenn nicht, ist es auch nicht wichtig. Entscheidend ist, dass Giuseppe mit seiner buntemaltem „Paradiso“ schon wartet. Die schwimmende Versorgungsstation begleitet uns über die Tage. Es gibt Wein, Salat und Pasta. Klappt doch, die Organisation.

So geht es ein paar Tage lang, kreuz und quer durch dieses spezielle, überraschend große Gewässer, durch den Trubel rund um Venedig, durch entlegene, menschenleere Teile der Lagune, die üblicherweise nur ein paar Fischer zu sehen bekommen. Statt Alltag ein amphibisches Abenteuer mit venezianischer Leichtigkeit. Alles, was man dafür braucht, passt in eine wasserdichte Tasche: Shorts, T-Shirt, Sonnenbrille, Zahnbürste, Schlafsack, Fotoapparat. Der Raider ist auf Zeit ein einfacher Mensch, der mit wenig zufrieden ist und auf viel zu verzichten vermag. Sogar auf Ohrstöpsel, denn Rugeln macht müde. Handschuhe wären nicht schlecht: „In Schottland hatten wir Hände, die waren durchgerudert“, sagt Claus. „Irgendwann gehen die Blasen auf.“

Nach und nach klappt das sogar mit den gemeinsamen Starts, und wer als Erster am Ziel ankommt, merkt sich die Reihenfolge der nächsten. So geschieht es, dass am Ende eine Art Rangliste ermittelt wird und eine Preisverleihung stattfindet kann. „Molly“ landet schließlich vor „Llafurio“, es musste so kommen. Weil: „We have to beat Claus.“