

BootNews

VEREIN SEGELERHAUS AM WANNSEE

Erik Heil berichtet über Youth America's Cup

Erik Heil zählt zu den besten Berliner Seglern. Gemeinsam mit Thomas Plößel bildet er ein 49er-Team, das Vize-Europameister wurde. Im vergangenen Jahr war Heil aber auch beim Youth America's Cup in San Francisco mit dabei – einer erstmals ausgetragenen Vorregatta des America's Cup, bei dem sich das amerikanische Team als Titelverteidiger gegen Neuseeland am Ende durchsetzen konnte. Der in der ISAF-Rangliste auf dem achten Platz geführte Spitzensegler berichtet in einem Vortrag nun über seine Teilnahme an dieser Regatta, bei der er Steuermann des deutschen Teams gewesen ist. Der Vortrag findet am Sonnabend, dem 8. März, von 15 bis 17 Uhr im Großen Saal des Vereins Seglerhaus am Wannsee statt. Der Eintritt kostet zehn Euro, Jugendliche unter 18 Jahren haben freien Eintritt. Anmeldungen sind nicht erforderlich. Weitere Informationen unter www.vswaw.de BM

EIS-SEGELN

Deutsche Meisterschaft mit Berliner Beteiligung

Auch wenn das Wetter in unseren Breiten nicht unbedingt an einen Winter erinnert und sich auf den Seen schon lange kein Eis mehr befindet – den Eis-Seglern ist es dennoch gelungen, ihre Internationale Deutsche Meisterschaft auszutragen. Das Revier dafür lag aber nicht in Berlin, sondern am Stettiner Haff. Mit dabei waren mit Knut Peters und Günter Kring zwei Segler aus dem Verein Seglerhaus am Wannsee. Die Teilnehmer konnten 15 Wettfahrten in zwei Gruppen segeln. Am Start waren über beide Gruppen verteilt insgesamt 83 Eissegler aus fünf Nationen. Die Berliner Peters und Kring segelten in Gruppe B auf den zehnten und zwölften Platz. Gewonnen haben in der Gruppe A Holger Petzke aus Kiel und in der B-Gruppe Lars Möller aus Dänemark. BM

SCHIFFERGILDE ZU BERLIN

Seminar zu Medizin auf See

Ein zweitägiges Seminar zum Thema „Medizin auf See“ bietet die Schiffergilde zu Berlin am Sonnabend, 1. März, und Sonntag, 2. März, in der Zeit von 10 bis 17 Uhr und von 10 bis 15 Uhr an. Unter anderem werden in dem Kurs praktische Übungen angeboten, darunter Spritzen geben, Verbände anlegen oder das Nähen von kleineren Wunden. Zudem werden häufige Verletzungen und Erkrankungen auf See oder die richtige Zusammenstellung der Bordapotheke als Thema behandelt. Weiterhin ist die medizinische Versorgung an Bord eines Seenotrettungskreuzers Kursinhalt. Das Seminar wird von der Berliner Ärztin und Seglerin Melanie Aalburg geleitet. Es findet beim Segler-Verein Stößensee statt. Der Eintritt beträgt je nach Vereins- oder Verbandsmitgliedschaft zwischen 20 und 70 Euro. Es sind noch Plätze frei. Weitere Informationen gibt es unter www.schiffergilde-berlin.de BM

VORTRAG

Hautkrebsrisiko beim Segeln minimieren

Die UV-Belastung durch die Sonne und das damit verbundene Hautkrebsrisiko sind beim Wassersport besonders hoch. Unter der Überschrift „Wasser, Sonne, Segeln“ klärt Dr. Markus Krause, Dermatologe und selbst begeisterter Segler, am Sonntag, dem 16. März, ab 14 Uhr in einem Vortrag über UV-Belastungen insbesondere beim Segeln auf. Krause erläutert Maßnahmen zur Vorbeugung, geht aber auch auf erste Anzeichen und Formen von Hautkrebs ein. Interessant ist der Vortrag aber nicht nur für Segler, sondern für alle Interessierten, die viel Zeit unter freiem Himmel verbringen und daher intensiver Sonnenbestrahlung ausgesetzt sind. Der Vortrag, der von der Schiffergilde zu Berlin organisiert wird, findet im Klubhaus des Vereins Seglerhaus am Wannsee statt. Der Eintritt ist frei. Weitere Informationen unter www.vswaw.de BM



Neuer Kurs Die „Alexander von Humboldt“ unter Segeln auf dem Weg nach Barbados. Der Törn liegt gut drei Jahre zurück, jetzt liegt das Schiff auf dem Gelände einer Werft

Werbe-Ikone sucht Liebhaber

Einer der bekanntesten Großsegler steht zum Verkauf. Vielleicht wird die „Alexander von Humboldt“ bald ein Hotel

■ VON SANDRA-VALESKA BRUHNS

Sogar bei Ebay in den Kleinanzeigen ist es möglich, nach Yachten zu suchen. Von der heruntergekommenen GFK-Jolle unbekannter Bauart über höchst individuelle Selbstbauyachten bis zu gut ausgestatteten Fahrtenyachten ist alles zu haben. Ein Traditionsegler für rund 750.000 Euro ist aber schon eine Seltenheit. Vor allem, wenn es sich um so ein berühmtes Schiff handelt wie die Alexander von Humboldt I, die vor allem Fernsehzuschauern als das berühmteste Schiff mit den grünen Segeln aus der Werbung für die Bremer Brauerei Beck's in Erinnerung ist.

Doch aktuell kann die „Alex“ nicht unter grünen Segeln majestätisch übers Meer gleiten Sie ist im derzeitigen Zustand nicht fahrtüchtig und steht auf einem Werftgelände in Bremerhaven. Der 62 Meter lange Großsegler ist nun zu verkaufen. Nutzungsmöglichkeiten? Viele. Renovierungskosten? Hoch. Laufende Kosten: ebenfalls hoch.

Der Traditionsegler, durch die Werbespots zu einem der bekanntesten deutschen Windjammer geworden, hat eine lange, wechselvolle Geschichte. Gebaut wurde das Schiff 1906 als eines von vier baugleichen Reserve-Feuerschiffen in Bremen. Unter seinem ersten Namen „Reserve Sonderburg“, benannt nach seinem dänischen Heimathafen, wurde es bis 1986 auf Nord- und Ostsee als mobiler Leuchtturm eingesetzt. Nach einer Kollision mit einem anderen Schiff wurde es 1986 außer Dienst gestellt.

Doch der zu diesem Zeitpunkt schon 80 Jahre alte Rumpf des Schiffes sollte erhalten werden. Auf Betreiben von zwei Kapitänen wurde aus dem Feuerschiff, das in seiner langen Dienstzeit nie eine beachtliche Anzahl von Seemeilen zu-

rückgelegt hatte, eine traditionelle Bark unter Segeln. Das Schiff erhielt zwei große Masten und einen kleinen sowie ein langes Poopdeck zur Unterbringung der Mannschaften. Auch für eine neue Take-lage und einen längeren Klüverbaum wurde Geld investiert. Unter seinem neuen Namen „Alexander von Humboldt“ umrundete das Schiff in seiner neuen Funktion als Schulschiff der Stiftung Sail Training zweimal das berühmte Kap Hoorn und legte über 360.000 Meilen unter Segeln zurück.

Für Aufmerksamkeit sorgte das Schiff vor allem durch den Einsatz in der Werbung für einen Bierbrauer aus Bremen – mit grün lackiertem Stahlrumpf und grünen Segeln an den drei Masten. Ein echter Hingucker, auf See und in der Werbung. Kombiniert wurde der Auftritt mit Joe Cockers eingängigem Song „Sail away“. Dabei war die „Alex“ nicht das erste Schiff, das die Brauerei für ihre Werbung nutzte: Das erste Schiff für die Werbekampagne war die „Activ“ des Hamburger Architekten Volkwin Marg, der unter anderem durch den Bau der Neuen Messe Leipzig und des neuen Berliner Hauptbahnhofs bekannt wurde.

Doch auch wenn das Schiff auf dem Bildschirm unter Segeln die Freiheit des Lebens auf See verkörpert, in der Realität ist es ausgemustert. Die Deutsche Stiftung Sail Training konnte 2011 den Neubau Alexander von Humboldt II taufen. Die Bremer Reederei Rönner, zu deren Verbund auch einige Werften gehören, war für den Neubau verantwortlich und nahm im Gegenzug das alte Schiff in Zahlung. Danach ging es für das berühmte Schiff in wärmere Gefilde. Die „Alex“ wurde für Kurz-Kreuzfahrten in der Karibik genutzt, doch das Konzept rechnete sich nicht. So wurde das Schiff im Frühjahr 2013 wieder zurück zur Bremer

BVT gebracht und wartet nun auf dem Gelände der Werft auf einen Käufer.

Nutzung als Hotel

Nach Einschätzung von Schiffsmakler Jürgen Saathoff, der mit dem Verkauf beauftragt wurde, ist das Schiff für eine Nutzung als Hotel mit angeschlossenem Restaurant gut geeignet. „Im vorderen Bereich können die einzelnen Zimmer mit separatem Bad eingebaut werden, im Heck Familienzimmer“, sagt er. „Hinzu kommen eine große Küche und Gasträume.“ Für den Umbau des Schiffes rechnet er mit rund 750.000 Euro – genauso viel soll das Schiff im gegenwärtigen Zustand auch kosten, wobei der geforderte Preis als Verhandlungsbasis gilt.

Seiner Einschätzung nach sind viele Stadthäfen daran interessiert, einen Großsegler fest vor Ort an der Kaimauer liegen zu haben und bereit, die Kosten für den Liegeplatz wirtschaftlich zu kal-

kulieren. „Natürlich wäre es noch besser wenn die „Alex“ wieder segeln würde“, sagt Saathoff. „Doch ein Schiff dieser Größenordnung braucht immer eine Stammbesatzung von 18 bis 20 Mann. Das treibt die monatlichen Unterhaltskosten in die Höhe.“

Hinzu kommt, dass nach seiner Einschätzung die Begeisterung von Seglern, ihren Urlaub auf einem Großsegler zu verbringen, bei dem viel von Hand gezogen werden muss und der Komfort relativ gering ist, in den vergangenen Jahren abgenommen hat. Anbieter von Segel- und Ausbildungstörns auf Großseglern wie der Alexander von Humboldt II oder der Thor Heyerdahl, die in Vereinen organisiert sind, berichten von einer guten Auslastung der Schiffe. Doch damit ist die Nachfrage in Deutschland nach romantischen, authentischen Segeltörns auch gesättigt. Alternativ sieht Saathoff nur Chancen für eine Luxussanierung

wie bei der Sea Cloud, die nun Kreuzfahrten auf höchstem Niveau anbietet, bei der viele der schweren Arbeiten an Bord aber hydraulisch und nicht mehr mit Muskelkraft erledigt werden.

Interessenten für die Alexander Humboldt I gibt es einige, schon aus purer Neugier wurde die Verkaufsofferte bei ebay innerhalb von zwei Tagen über 100.000 Mal angeklickt, fast 30 seriöse Anfragen gingen bei Saathoff ein. Ein Erfolg, wenn man bedenkt, dass das Schiff seit August 2013 bereits zum Verkauf angeboten wird. In den nächsten Wochen wird Saathoff zahlreiche Besucher über das Schiff führen. Die ihm bekannten Konzepte der potenziellen Besitzer sind so exotisch wie vielversprechend. Die Ideen reichen vom luxuriösen Ausbau zu einer Privatyacht bis hin zu einem Hotelschiff vor der Küste Myanmars.

Hamburg als möglicher Standort

Offensiv mit seinen Kaufabsichten ist der Hamburger Bootsausrüster A.W. Niemeyer in die Öffentlichkeit gegangen. Das Unternehmen plant das Schiff nach Hamburg zu holen, ist aber noch mit der Ausarbeitung verschiedener Nutzungskonzepte beschäftigt. „Wir von A.W.N würden die „Alex“ am liebsten wieder segeln sehen. Um heraus zu finden, ob dies finanziell überhaupt darstellbar ist, müssen wir zunächst die Meinung von Experten einholen. Wenn dies nicht sinnvoll erscheint, haben wir andere Lösungen parat“, sagt Christian Hofmann, geschäftsführender Gesellschafter der Firma.

Insgesheim hoffen viele Fans der grünen „Alex“, dass es gelingt einen Bremer Investor für das Schiff zu finden, so dass die Bark in der Stadt liegen kann, deren Stadtwappen – der Schlüssel – sie als Werbeträger in alle Welt getragen hat.

Maritime Klassiker der Städte

Bremerhaven Die Idee, traditionelle Segelschiffe in Hotels und Restaurants umzufunktionieren, ist nicht neu. Es gibt dafür zahlreiche Beispiele: Vis-a-vis zum Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven liegt die „Seute Deern“ und bietet maritime Spezialitäten. Die Bark lief 1919 als Viermastgaffelschoner nahe der Mississippi-Mündung vom Stapel. 1938 wurde das Schiff zur Dreimastbark umgebaut und als Schulschiff eingesetzt. Die „Seute

Deern“ ist heute eine Außenstelle des Schiffahrtsmuseums und mit 75,50 Meter Länge der größte Frachtsegler, der im Original erhalten geblieben ist.

herberge und Veranstaltungsort genutzt. Das Schiff ist zum Wahrzeichen von Travemünde geworden und steht seit 1978 unter Denkmalschutz.

Travemünde Die in Travemünde am Privatwall liegende Viermastbark Passat ist mit einer Länge von 115 Metern fast doppelt so lange wie die Alexander von Humboldt. Das 1911 als Viermastbark bei Blohm & Voss gebaute Schiff wird seit 1960 als Museumsschiff, Jugend-

Hamburg Der Dreimaster Rickmer Rickmers ist aus Hamburg nicht mehr weg-zudenken. Gebaut 1886 und nach dem Enkel des Reeders benannt (dessen Konterfei den Bug schmückt), wird das Schiff seit rund 30 Jahren als Museumsschiff und Restaurant genutzt.



Erfahren Robert Stanjek beim Nord Stream Race von Flensburg nach St. Petersburg

Berliner will beim Volvo-Ocean-Race antreten

Segler Robert Stanjek kämpft um einen Platz an Bord des niederländischen Teams „Brunel“

Die Meeresgebiete südlich des 60. Breitengrades, die die Landmasse der Antarktis umgeben, werden Südpolarmeer oder Antarktischer Ozean genannt. Diese Gebiete gelten unter Seeleuten als die stürmischsten auf den Weltmeeren: Dort herrschen extreme Winde und Schneestürme, schlagen Wellen bis zu 16 Meter hoch. Aus Bruchstücken des Schelfeises schieben sich zudem Tafelberge zusammen. „Ihnen zu begegnen ist eines jeden Seglers Wunsch und Alptraum zugleich“, sagt der Berliner Segler Robert Stanjek, Olympia-Sechster im Starboot 2012. Er möchte genau dorthin.

Neben den Olympischen Spielen und dem „America's Cup“ ist die Regatta „Volvo Ocean Race“, das in diese Segelhölle hineinführt, die größte Herausforderung, die es unter Seglern gibt. Noch ab diesem Jahr möchte sich Stanjek diesem Abenteuer stellen. „Gut 39.000 nautischen Meilen, insgesamt rund 72.000 Kilometer, müssen in neun Monaten zu-

rückgelegt werden. Dabei werden Geschwindigkeiten von bis zu 42 Knoten, knapp 80 Stundenkilometer, erreicht“, sagt Stanjek. Am 4. Oktober dieses Jahres soll es im spanischen Alicante losgehen. Nach elf Zwischenstopps unter anderem in Kapstadt, Abu Dhabi, Auckland oder Lissabon endet das Rennen am 27. Juni 2015 im schwedischen Göteborg.

„Im Südpolarmeer beginnt dabei die eigentliche Herausforderung“, sagt Stanjek. „Denn dort beginnt das Rennen gegen sich selbst.“ Es ist der schwierigste Abschnitt des Törns und der Kurs führt die Protagonisten aus jeder Reichweite normalen Notfallzugriffs. Je weiter südlicher die Regatta führt, desto härter wird sie – alle paar Sekunden waschen dort Wellen über die Boote. Unter Seglern spricht man auch von den „Furious Fifties“ oder „Shrieking Sixties“ – extrem starken Winden, die die See zwischen dem 50. und 60. Breitengrad südlicher Breite aufwühlen. Dort, unter dem

ohrenbetäubenden Heulen der Stürme, liefern sich die knapp 20 Meter langen Schiffe vom Typ „Volvo Ocean 65“ schnonschnose Rennen.

Bislang sind fünf Teams für das Rennen Ende des Jahres angemeldet. Jeweils acht Segler sind an Bord, die neben einschlägiger Erfahrung und entsprechenden Qualitäten zum Beispiel als Steuermann auch die erforderliche Härte für die Kraft raubenden langen Fahrten mitbringen müssen. Als einer von rund 300 Kandidaten hatte sich der 32-jährige Europameister, Vizeweltmeister und Olympia-Teilnehmer Robert Stanjek im Starboot um die letzten beiden Plätze im niederländischen Segelteam „Brunel“ beworben. Nur 30 Bewerber waren zu Jahresbeginn in die Niederlande eingeladen worden – Stanjek war einer von ihnen. „Nach Interviews mit Psychologen und dem Skipper Bouwe Bekking, verschiedenen medizinischen Untersuchungen, Kraft- und Ausdauertests habe ich

eine Zusage erhalten und werde nun um die letzte verbleibende Position an Bord kämpfen“, sagt Stanjek.

Bei einer Offshore-Ausbildung im Vorfeld des Rennens tritt Stanjek ab April gegen den gleichaltrigen Pieter-Jan Postma an, den niederländischen Olympiavierten im Finn-Dinghy der Olympischen Spiele von 2012. Es ist ein Konkurrenzkampf, der es in sich hat: Beide Segler sind befreundet, sie kennen sich seit 15 Jahren. „Am liebsten würde ich mit Pieter gemeinsam segeln, aber es ist eben nur ein Platz frei“, sagt Stanjek.

Trotz Postmas Popularität in den Niederlanden – Segeln hat dort einen höheren Stellenwert als in Deutschland – rechnet sich Stanjek Chancen auf den Platz an Bord aus. Denn im Gegensatz zu seinem Rivalen hat er bereits Teamerfahrung. Postma ist eher ein Solo-Segler. Nicht auszuschließen ist, dass die Interessen des Teamsponsors Brunel den Ausschlag geben. BM