

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES
SEGELMAGAZIN

KONTROLLE!

Was die Waschpo darf, was nicht.
Und wie Sie sich wehren können

YACHT-TESTS

Olsen 370: Schicker
Daysailer aus Dänemark

Hanse 545: Das neue
Gesicht der Oberklasse

BelLux 4,95 € • Frankreich 5,95 € • Italien 5,55 € • Portugal (Cont.) 5,95 € • Spanien 5,95 € • Slowenien 5,95 € • Griechenland 6,40 € • Slovenia 5,95 € • Printed in Germany • H 74-40



20-SEITEN-SPEZIAL

Kroatien

Aktuell aus dem Boom-Revier: Infos, Trends und Service zur Saison
Plus Empfehlungen für den perfekten Urlaubstörn

WERKSTATT

Mehr Komfort und
Platz im Vorschiff

WETTER

Extremer Winter,
heißer Sommer?



BOOTSPFLEGE

So machen Sie Ihr Schiff
frühjahrs- und verkaufsfertig



74

Abgefahren

Die Olsen 370, ein ungewöhnlicher Entwurf zwischen Daysailer und Fahrtboot. Der ausführliche Testbericht



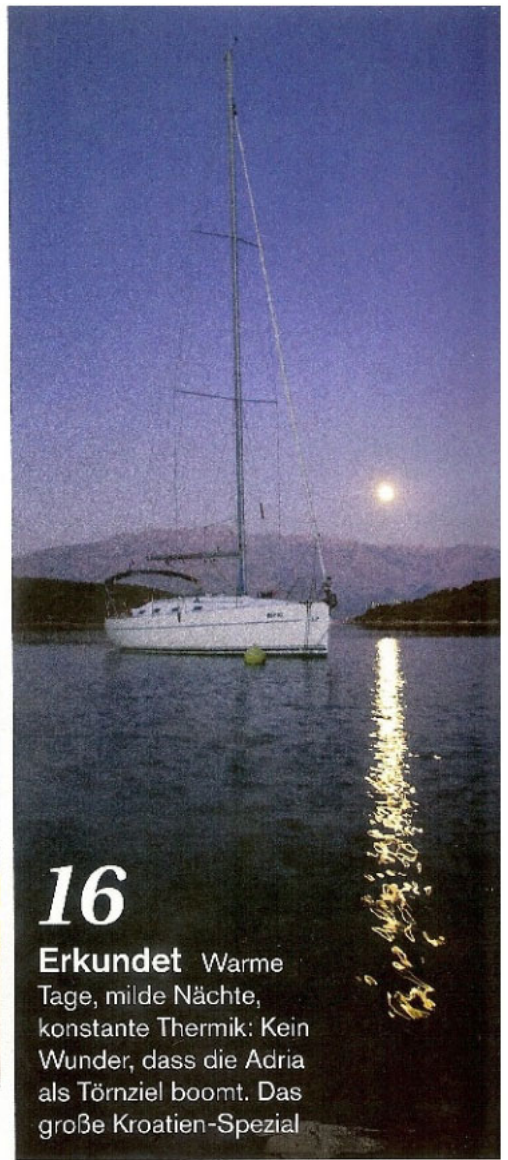
120

Überholt Vom Motorssegler zur klassischen Yacht: „Wandra“. Das Bootsporträt



64

Aussortiert Nicht mehr olympisch: der Tornado. Was das für die Klasse bedeutet



16

Erkundet Warme Tage, milde Nächte, konstante Thermik: Kein Wunder, dass die Adria als Törnziel boomt. Das große Kroatien-Spezial

TITEL

- **Kroatien-Spezial** Die Adria ist 2010 einmal mehr das mit Abstand beliebteste Auslandsrevier deutschsprachiger Crews. Ob Eigner oder Charterer, Genusssegler oder Meilenmacher – zwischen Istrien und Süddalmatien findet jeder, wonach ihm der Sinn steht: **Reportage** Familientörn vor der Küste zwischen Split und Dubrovnik **16**
- Revier-News** Neue Häfen, mehr Service, aktuelle Befahrensregeln **24**
- Revierreport** Die schönsten Etappenziele für einen entspannten Wochentörn in der Kvarner Bucht **28**
- Titelfoto** Die Charteryacht vor dem Mini-Eiland nahe Vis hat Bodo Müller fotografiert

► Die Titelthemen sind mit einem Pfeil markiert


PANORAMA

- **Recht** Polizei, Küstenwache, Zoll, Bundesgrenzschutz: Alle sollen für Ordnung auf deutschen Gewässern sorgen. Das bekommen Segler immer öfter zu spüren:
 - Wir haben Waschpo-Beamte einen Tag lang bei der Arbeit beobachtet **36**
 - Womit Wassersportler bei Kontrollen rechnen sollten und was sie sich nicht gefallen lassen müssen **42**
- Buchtipp** Der Kieler Regatta- und Fahrtenskipper Jan von der Bank hat einen bemerkenswerten Segelroman geschrieben. Worum es darin geht plus Leseprobe **46**
- **Wetter** Folgt auf den eisigen Winter ein heißer Sommer? Wie fällt der Saisonstart aus? Und was überhaupt war die Ursache für die extreme Kältewelle? Antworten von Klimaexperte Dr. Michael Sachweh **50**



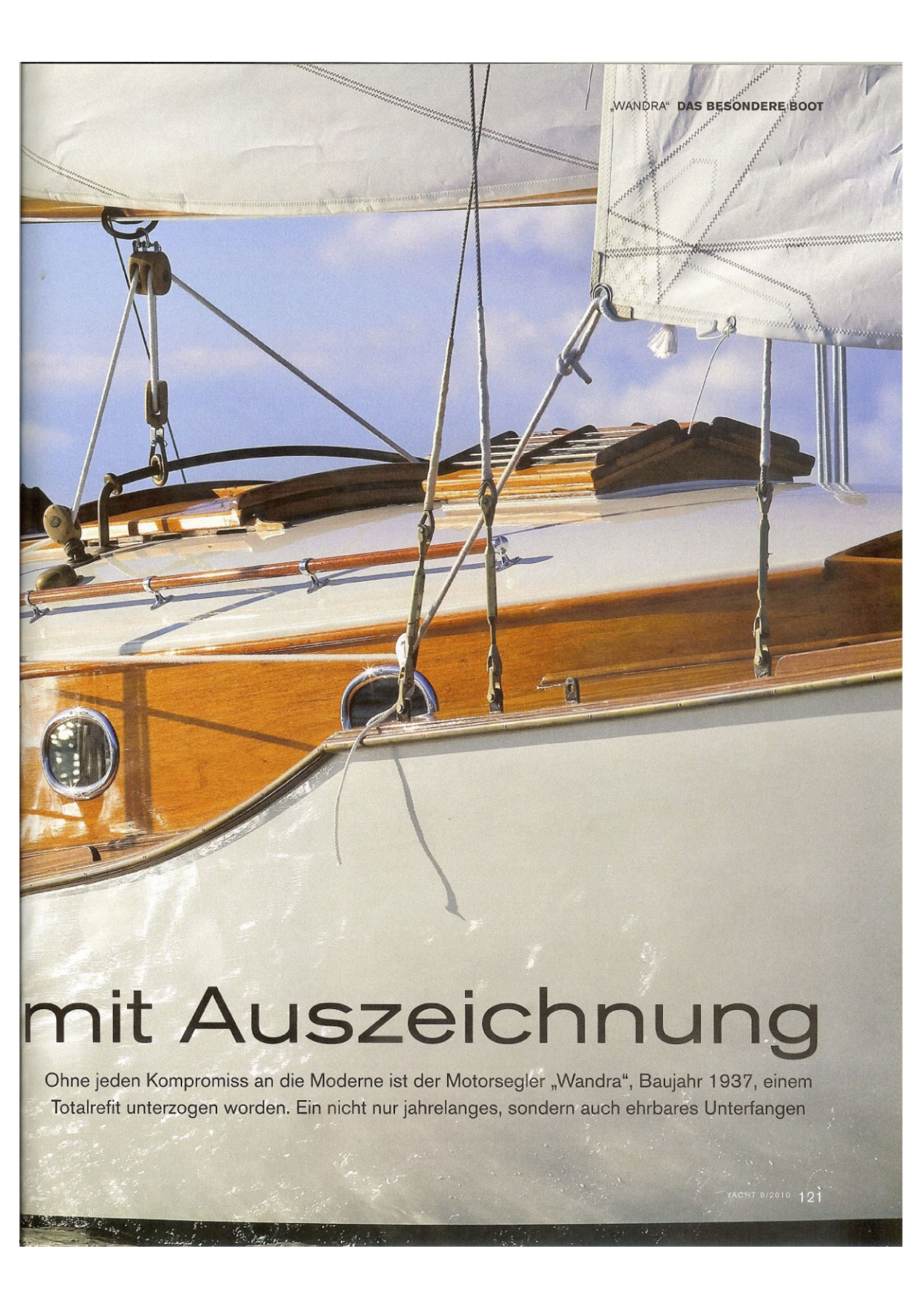
Porträt Vor 50 Jahren baut sich Bilhauer Ralph Heinrich, 90, ein Schiff. Auf dem lebt und arbeitet er bis heute. Die spannende Geschichte eines Freigeists

- **Auswintern** Das Schiff klar für die Saison machen oder zum Verkauf herausputzen? Eine detaillierte Arbeitsanleitung.....
- Sport** Jede Bootsklasse profitiert enorm. Wird sie in den Reigen der olympischen Disziplinen aufgenommen. Doch das ist von Dauer. Folgt nach dem Aufstieg also weigerlich der Absturz? Report
- Abenteuer** Wie ein Segler im Rollstuhl die Atlantik bezwang. Ein modernes Märchen



„Wandra“ auf der
Schlei. 2009 erhielt
ihr Eigner den Preis
für die gelungenste
Restaurierung

Original



„WANDRA“ DAS BESONDERE BOOT

mit Auszeichnung

Ohne jeden Kompromiss an die Moderne ist der Motorsegler „Wandra“, Baujahr 1937, einem Totalrefit unterzogen worden. Ein nicht nur jahrelanges, sondern auch ehrbares Unterfangen



Neue Masten aus Spruce, an Deck die über 70 Jahre alten Oregon-Planken

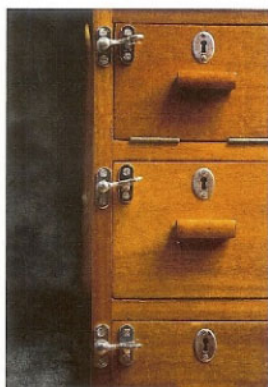
Eine Taufe im eigentlichen Sinn ist es nicht, die an einem kühlen Juniabend des vergangenen Jahres zahlreiche Gäste in einem Yachthafen an der Schlei zusammenführt. Vielmehr spricht der Eigner von einer „Wiedertaufe“. Die kleine Ketsch, die da hochglänzend am Steg schaukelt, hat bereits 73 Jahre auf den Planken. Und seit kurzem auch einen Totalrefit.

So makellos sich Rumpf, Deck

und Aufbauten präsentieren, so kontrovers wird von den Umstehenden der Bootstyp diskutiert: Ist das nun eine Motoryacht mit Masten oder doch eher ein reinrassiger Segler, nur mit einem etwas andersartigen Outfit?

Das charakteristische Backdeck mit dem hochgezogenen Bug weist die Konstruktion ziemlich eindeutig als traditionelle Motoryacht aus. Hingegen ist das klassische Kanuheck eher den für Skandinavien typischen Koster-Typen zuzurechnen.

Eigner Michael Brenner aus Wien, erklärter Liebhaber und Sammler klassischer Yachten, löst das Rätsel auf: „Was man hier sieht, sollte nach dem Willen des schwedischen Konstrukteurs Tore Herlin Mitte der dreißiger Jahre ein Motorsegler werden, der auch wirklich segelt. Er entwarf einen für die damaligen Verhältnisse ziemlich breiten Rumpf mit einem flachen S-Spant, der einen ebenfalls flachen, durchlaufenden Gusseisenkiel mit angehängtem Ruder trug. Das Ganze wurde gekrönt von einem Ketschrigg, an



Hübsch hergerichtete Kommode mit Klappe und Schubladen

Gut Holz. Rumpf und Deck im Kern gesund

Dinner-Törns mit festlichen Menüs im Cockpit verwöhnt, zubereitet von einem Meisterkoch auf dem zweiflammigen Origo-Spirituskocher in der kleinen Kajüte.

dem rund 30 Quadratmeter Segelfläche gesetzt werden konnten.“

Dem ersten Interessenten, den Herlin gewinnen konnte, schien die zu erwartende Segelleistung indessen zu gering. Er ließ einen tieferen Kiel und ein höheres Rigg mit 36 Quadratmeter Tuch zeichnen. Im Sommer 1937 taufte der Stockholmer Versicherungsdirektor Gunnar Boman die Baunummer 1 auf den Namen „Wandra“.

Zwei weitere Eigner folgten, bis sich schließlich der Österreicher Brenner, den es beruflich nach Stockholm verschlagen hatte, in das außergewöhnliche Boot verliebte. Noch aber besaß es ein Schwede, der jedes Wochenende mit seiner Frau und immerhin fünf Kindern an Bord zog. Allerdings: Die Kleinen wuselten auf dem flachen Achterdeck ohne Seereling gefährlich nahe der Wasseroberfläche umher. Folglich ließ der Familienvater eine hohe Schanz um das Deck zimmern, die mit dem Backdeck fluchtete, es optisch verschwinden ließ. Ein begehrter Bugsprit als Einstiegshilfe sowie eine überdimensionale Seereling und ein klobiger, dickerer Mast verunzierten das hübsche Boot weiter.

Als „Wandra“ eines Tages dann doch annonciert wird, schlägt Brenner, inzwischen nach Wien zurückgekehrt, zu und lässt sie per Tieflader an den Attersee transportieren, „um dort ein wenig Kaffeesegeln zu betreiben“, wie er es formuliert. Statt Kaffee und Kuchen tischt der Eigner indes alsbald Feineres auf: Bis zu sechs zahlende Gäste werden auf abendlichen

Die erlesenen Weine kommen wohltemperiert aus der Bilge, serviert in geschliffenen Kristallgläsern.

Die Einnahmen aus dieser Fahrgastschiffahrt sind hochwillkommen, denn der Klassikerfan verfolgt ein ehrgeiziges Ziel: „Wandra“ soll wie einst in ursprünglicher Gestalt wieder auf der Ostsee segeln – ohne Schanz, Seereling und Bugsprit und mit dem Original-Rigg von 1937.

In dem jungen, kreativen Bootsbaumeister Jan van der Horst aus Kiel findet er einen Gleichgesinnten, der sich für das Refit-Projekt begeistern kann. Also wird „Wandra“ erneut auf einen Tieflader gepackt und an die Förde geschafft. Als van der Horst sich im Jahr 2005 an die Arbeit macht, staunt er nicht schlecht: Der aus Eichenholz aufgeplankte Rumpf ist kerngesund. Er muss weder ausgeleistet noch kalfatert werden, und auch das geplankte Oregon- >



Rustikaler Charme
im Salon. Die Bug-
kajüte fällt dank
Backdeck üppig aus



Das ketschgetakelte Boot trägt wie einst 36 Quadratmeter Tuch

Deck sowie die Teak-Laibhölzer sind in gutem Zustand. Eine gründliche Oberflächenbehandlung und ein neuer Verguss der extrem dicht stehenden Decksplanken genügen, um alles wieder jungfräulich herzurichten.

„Zur damaligen Zeit gab's halt noch richtig abgelagertes Eichenholz“, weiß van der Horst, „da wurden die ausgesuchten Eichenstämme

Liebe zum Detail. Refit mit Vorbildcharakter

oben und unten rundherum eingeschnitten, während sie noch wuchsen, um Saft abfließen zu lassen. Nach dem Einschlagen und Aufsägen trockneten die Planken dann schneller und lagerten noch etliche Jahre, bis sie verarbeitet wurden. Das Ergebnis sieht man jetzt, nach über 70 Jahren.“

Dennoch, wie das bei Totalrefits so ist, was zunächst überschaubar erscheint, entpuppt sich im Laufe des Arbeitsfortgangs oftmals als Fass ohne Boden. Aus geplanten drei Jahren für die Überholung werden fünf. Die Geduld des Eigners wird auf eine harte Probe gestellt. Als Brenner den poetisch veranlagten Bootsbauer einmal fragt, mit wie vielen Arbeitsstunden er wohl noch rechne, meint der nur lakonisch: „Wenn dich die Leidenschaft gepackt hat, spielt Zeit keine Rolle mehr!“

Und so schlagen bis zur Wiedertaufe schließlich rund 2500 Arbeitsstunden zu Buche. Dafür wurden die Masten nach den Originalplänen aus Spruce neu gezimmert. Die Masttopps erhielten zur Stabilisierung Jumpstagen, welche wiederum das Rigggen von Backstagen erforderten. Für die Stahldraht-Wanten verwendete man keine Pressterminals, sondern spleißte die Augen klassisch ein. Die Fallen für Vor- und Großsegel werden jetzt wieder auf einer Nagelbank am Mastfuß geholt und belegt, und die Großschot läuft wie anno dazumal auf einem Schotwagen aus Stahlrohr auf dem Kajütdach.

Sämtliche Beschläge wurden, sofern sie nicht mehr als Originale vorhanden waren, aus Bronze neu beschafft. Winschen sucht man auf „Wandra“ vergebens: Alle Schoten werden wie einst von Hand geholt. Der anmutige Steven mündet wieder in ein hölzernes Bughorn, der klobige Bugspriet gehört jetzt der Vergangenheit an.

Viel Zeit floss darüber hinaus in die Holzsanierung. Innen wie außen mussten die zum Teil zahlreichen Lackschichten entfernt und Leisten und Planken bis auf den Grund abgeschliffen werden. Zudem war eine partielle Entfernung der Einbauten erforderlich, um an die Innenseiten der Eichenplanken zu gelangen, die glücklicherweise ebenfalls weitgehend gesund waren. Zum Schluss einigte man sich auf einige neue Einbauten in der Kajüte. So wurden eine praktikablere Pantry an Backbord sowie eine Konsole an Steuerbord gleich neben dem Niedergang für Spüle und Eisfach eingebaut.

Das klassische Einrichtungskonzept mit Längskojen in der Kajüte blieb erhalten, während unter dem geräumigen Backdeck vorn zwei bequeme, breite Schlafstätten eingebaut wurden.

Technische Daten

Konstrukteur	Tore Herlin
Baujahr	1937
Rumpflänge	9,97 m
Wasserlinienlänge	8,57 m
Breite	2,49 m
Tiefgang	1,35 m
Verdrängung	5,6 t
Ballast	2,2 t
Segelfläche	36 m ²
Maschine	Bukh-Diesel, 20 PS
Beplankung	Eiche
Deck	Oregon-Stabdeck
Laibhölzer	Teak
Refit	Jan van der Horst
Info	www.klassische-yachten.de

Ein Blick in den Motorraum hatte die Experten frösteln lassen. Überall hingen lose Kabel und Klemmen herum, sodass die unfachmännisch installierte Elektrik den viel zu starken Vier-Zylinder-Benzinmotor von Volvo häufig streiken ließ. Nachdem alles rausgeflogen und erneuert worden ist, tuckert jetzt ein kultivierter 20-PS-Bukh-Diesel unter dem Cockpitboden und bringt „Wandra“ locker auf Rumpfgeschwindigkeit.

Lediglich ein notwendiger Umbau erinnert noch an den Ursprung als Motorsegler: Die Pinne musste einer Radsteuerung weichen, weil achtern im Cockpit wegen des Besans zu wenig Platz vorhanden ist. Folglich wurde das Cockpit mit einer Konsole unterteilt, welche das Rad, den Motorschaltelhebel und den Kompass aufnimmt, sodass der Rudergänger nun achtern seinen separaten Platz und von dort alles gut im Griff hat. Vielleicht hilft ja die geplante Lederummantelung des stählernen Ruderrades, den Motorboot-Look etwas zu kaschieren.

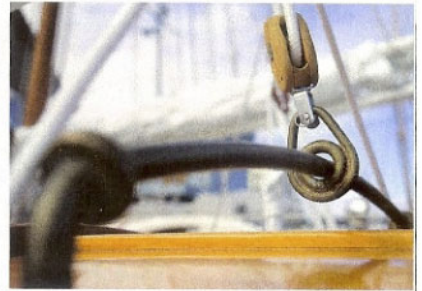
Schiff segelt außergewöhnlich trocken. Höherer Wellengang macht der knuffigen Ketsch ebenfalls wenig aus: Mit angenehm weichen Bewegungen lässt sich „Wandra“ durch die raue See steuern.

Da weiß der Eigner, dass sich all die Mühe gelohnt hat. Mehr noch: Wo auch immer „Wandra“ auftaucht, darf er sich über bewundernde Blicke freuen. Dem Freundeskreis Klassische Yachten war das gelungene Refitprojekt 2009 sogar den begehrten Restaurierungspreis wert.

Harald Schwarzlose

Spätestens wenn die cremefarbenen Tücher von Holm-Segel aus Schleswig gesetzt sind und eine frische Brise auf der Schlei einfällt, beweist „Wandra“, dass sie ein flotter Segler ist, der sehr wohl eine Mütze Wind vertragen kann.

Auf der freien Ostsee zeigt sich, wofür ein Backdeck gut ist: Kaum ein Spritzer Wasser kommt über, das



Schotwagen aus Stahlrohr auf dem Traveller



Kräftige Klemmen aus Bronze für die Schoten

BULLS München CYCLING DAYS
powered by **TOUR**

Jetzt online anmelden!
www.cycling-days.de

Das neue Radsporthighlight für Jedermann!

21. - 23. MAI OLYMPIAPARK MÜNCHEN 2010

DABEI SEIN IST ALLES!

- ... Freier Eintritt auf dem Eventgelände
- ... bekannte Live Acts + DJ's
- ... München Challenge 60 km, 109 km und 171 km
- ... Kids-Race und weitere spektakuläre Rennen
- ... Buntes Rahmenprogramm für die ganze Familie

Alle weiteren Informationen unter www.cycling-days.de

TOUR BULLS bike CRAFT Trekkingbike MULTIPOWER

Surf festival
PELZERHAKEN
13. - 16. MAI 2010

www.surffestival.de

DAS ERWARTET EUCH

- 30 Topmarken stellen aus
- Workshops, Interviews & Gewinnspiele
- Surf Challenge
- Tests des aktuellen Windsurf Equipments
- uvm.