



YCL

75 Jahre



MAGAZIN 75 JAHRE YACHT CLUB LANGENARAGEN

Wir danken unseren Sponsoren:



INHALT

Vorwort	Peter Roos, Präsident YCL
Grußwort	Ole Münder, BM Langenargen
Segelsport braucht Brücken	Jochen Rieker, Herausgeber Yacht
Grußwort BMK	Andreas Drawing
Grußwort Segelverband Baden-Württemberg	Gabriele Kromer-Schaal
Jugendarbeit im YCL	Anja Zartl
Regattasport im YCL	Ralf Strobl
8er WM	Felix Schöndorfer
Wild Lady – Maßstab am Bodensee	Wolfgang Palm
Shamrock – eine Legende auf dem Bodensee	Beate Vieweger
Antigua Sailing Week	Uli Dobler
Rudi Magg – ein herausragendes Seglerleben	Peik v. Bestenbostel
Wall of Honour	Peik v. Bestenbostel
30er Schärenkreuzer	Caren Frey
45er Nationale Kreuzer	Florian Schmid, Daniel Heine
Grußwort Schifffahrtsamt	Claudia Bucher
Weltumseglung	Thomas Flöss
Nordatlantik-Route	Christoph Vitzthum
Clubhaus	Katrin Scherer
Jahr des Seglers	Michael Löhle
Atlantik und Kap Horn	Helmut Kruger
Kurzurlaub	Karl Braun
Schuppen 13	Mariano Pusceddu
Gold Cup X99	Michael Löhle
Motorradausfahrt	Christian Zartl
Brief Ministerpräsident	Michael Nöltge
Bootstaufe	Silvia Strobel
Scheitern	Thomas Hundt
Clubsekretariat	Ulli Sedlmayr
Impressum / Quellen	



Der Yacht Club Langenargen

Im Yacht Club Langenargen sind wir begeisterte Seglerinnen und Segler – egal ob beim kurzen „Schlag“ nach Feierabend, Wochenendtörn mit Familie oder Freundeskreis oder bei Wettfahrten.

Regatten gehören dabei während der Saison immer wieder zu den Höhepunkten und den Schwerpunkten im Vereinsleben. Regelmäßig veranstalten wir für Yachten unterschiedlichster Klassen und Ansprüche Wettfahrten: Zum Beispiel die Mittwochs- oder Freitagsregatten, die sportlich anspruchsvollere „Montfort Junior Trophy“ oder den „Montfort Cup“. Das alles überragende Ereignis der letzten Jahre war dabei die 8mR-Weltmeisterschaft 2018. Die Bandbreite der teilnehmenden Boote reicht bei uns vom Opti über familientaugliche Kreuzeryachten, klassische Yachten bis hin zu technisch sehr anspruchsvollen Rennbooten. Das derzeit schnellste Einrumpfboot am Bodensee, die „Wild Laydy“ liegt bei uns im Verein.

Um Segelsport und Seemannschaft möglichst vielen Menschen nahe zu bringen, liegt uns die Förderung von Kindern und Jugendlichen sehr am Herzen. Sie sollen möglichst frühzeitig Sport und Gemeinschaft auf dem Wasser erleben, dazu gehören Spaß, Wettbewerb und Verantwortung. Für den Einstieg bieten wir regelmäßig theoretische und praktische Kurse an – Voraussetzung, um danach selbst an den ersten Wettfahrten teilzunehmen. Für den Einstieg sind keine eigenen Boote notwendig. Der YCL bietet seinen jungen Mitgliedern Optis, Laser, 420er und für die jungen „Könner“ eine „J70“ an.

Schon lange ist der Bodensee ein Revier besonders eleganter klassischer Yachten. Das sind unter anderem die 30er, 45er und 75er Nationale Kreuzer, Folkeboote, Drachen oder Lacuster. Der Bogen spannt sich bis zu klassischen Hochseeyachten. Darunter Schmuckstücke, die teilweise schon vor über 100 Jahre auf Kiel gelegt wurden, liebevoll gepflegt oder aufwändig von Grund auf wieder aufgebaut. Wie jeder Segelclub schätzen wir uns glücklich, dass eine Reihe herausragender Exemplare ihre Heimat bei uns haben.

Egal ob jung oder alt, sportlich oder gemütlich, mit einem praktischen Freizeitboot, einer klassischen oder modernen Yacht unterwegs – uns alle verbindet im Yacht Club Langenargen die gemeinsame Leidenschaft für den Segelsport. Wir freuen uns, diesen Sport auf einem der schönsten Binnenreviere Deutschlands und von einem der schönsten Häfen am Bodensee aus ausüben zu können. Das begeistert uns. Wer sich davon angesprochen fühlt, kann sich jederzeit um eine Mitgliedschaft im YCL bewerben.





Peter Roos
Präsident Yacht Club Langenargen

75 Jahre Yacht Club Langenargen – mit Schwung in die Zukunft

Liebe Mitglieder,

75 Jahre Yacht Club Langenargen. Alt oder jung? Das kommt auf den eigenen Standpunkt an. Was zählt, finde ich, ist die Tatsache, dass wir seit 75 Jahren Segelsport auf dem schönsten Binnenrevier Deutschlands betreiben können und im YCL mit einer guten Gemeinschaft weiter optimistisch in die Zukunft blicken können. Heute zählt der Verein über 650 Mitglieder und 200 Mitgliederboote. Dazu zählen viele Fahrtenyachten, klassische Yachten wie die 30er Schärenkreuzer, 45er Nationale Kreuzer, Yachten der 8-Meter-Klasse, schnelle Fahrtenyachten wie die X99, besonders sportliche, moderne Binnen-Racer und einige Motorboote.

Segelbegeisterte Menschen haben den Yacht Club Langenargen in herausfordernden Zeiten am 5. Mai 1949 gegründet. Motiviert von der Überzeugung, dass man die Liebe zu diesem Sport am besten in einer Gemeinschaft ausüben kann. Mit Werten, bei denen Teamleistung im Mannschaftssport und Respekt an Bord und gegenüber den Mitbewerbern einer Regatta an vorderster Stelle stehen. Genauso wie Respekt gegenüber der Natur im einzigartigen Lebensraum am Bodensee.

Ein Verein lebt von der Gemeinschaft seiner Mitglieder, Ihrer Begeisterung für die Sache und der Fähigkeit immer wieder den Ausgleich bei unterschiedlichen Meinungen zu erreichen. Er lebt auch vom Einsatz Einzelner, ihrem besonderen Engagement für den Sport, für die Gemeinschaft oder für besondere Aufgaben und Projekte im Verein. Die Vielzahl von Charakteren und Fähigkeiten macht es aus, die den YCL seit vielen Jahren begleiten und immer wieder aufs Neue motivieren. Ihnen allen an dieser Stelle ein herzliches Dankeschön für ihre Leistung.

Auch deshalb hat sich der YCL insbesondere im Regattasport einen Namen gemacht. Anspruchsvolles Segeln ist eine Balance von modernen Technologien, komplexem Know-How herausragender Seglerpersönlichkeiten, zum Beispiel in der Regattataktik und Erfahrung im Revier. Ein stetiger Wandel und die Weiterentwicklung begleiten uns dabei von Anfang an. Anpassung auf neue Gegebenheiten und Herausforderungen halte ich hier, wie auch in anderen Bereichen, für eine Chance in der Vereinsarbeit.



Christian Nissen
Gründungspräsident 1949

Am besten beginnt man mit dem Sport in der Jugend. Deswegen gehört die Jugendarbeit zu den Schwerpunkten unseres Vereins. Segelkurse für Kinder und Jugendliche sind seit vielen Jahren feste Bestandteile unserer Ferienprogramme. Ausdrücklich richten wir uns damit nicht nur an die Kinder unserer Mitglieder, sondern wollen dieses Angebot möglichst vielen zugänglich machen. Unsere Jugendarbeit steht für eine spielerische Heranführung an eine komplexe Materie und die sportlichen Werte unseres Sports – nur so kann ein Segelboot sicher und erfolgreich geführt werden.

Wer mich kennt, weiß, dass mir die Gemeinschaft sehr am Herzen liegt. Ein Verein lebt auch durch die Förderung und Pflege menschlicher und gesellschaftlicher Kontakte. Auch wenn es viele kontroverse Diskussionen zum Clubhaus gab und gelegentlich noch gibt, hat es sich mit beachtlichem persönlichen Einsatz vieler Mitglieder zu einem schönen Treffpunkt entwickelt – mit Stammtischen und Festen, mit Vorträgen rund ums Segeln oder für das Feierabendbier nach Regatten oder Clubausfahrten. Man kann vieles besser machen, auch im Clubhaus – aber ein Anfang ist gemacht.

Das Clubhausleben zeigt, dass der YCL mehr ist als eine zweckorientierte „Liegeplatzgemeinschaft“. Gemeinsam möchte wir als Vorstand des YCL möglichst viele gesellschaftliche Strömungen, jung und alt, aus der näheren und fernerer Umgebung unter dem gemeinsamen Interesse am Segeln vereinen und fördern. Das hat der YCL in seiner bemerkenswerten Geschichte immer geschafft. Lasst uns diese solide Grundlage für eine gute Seemannschaft, ein freundschaftliches Clubleben und viel Freude am schönen Segelsport auch in Zukunft pflegen.

Euer



Peter Roos
Präsident – und der gesamte Vorstand



Peter Roos
Präsident



Christian Zartl
Vizepräsident



Wolfgang Striegel
Schatzmeister



Peik von Bestenbostel
Presse + Schriftführer



Christoph Vitzthum
Hafen



Ralf Strobl
Regattawesen



Anja Zartl
Jugendarbeit



Alexander Wassermann
Sonderaufgaben

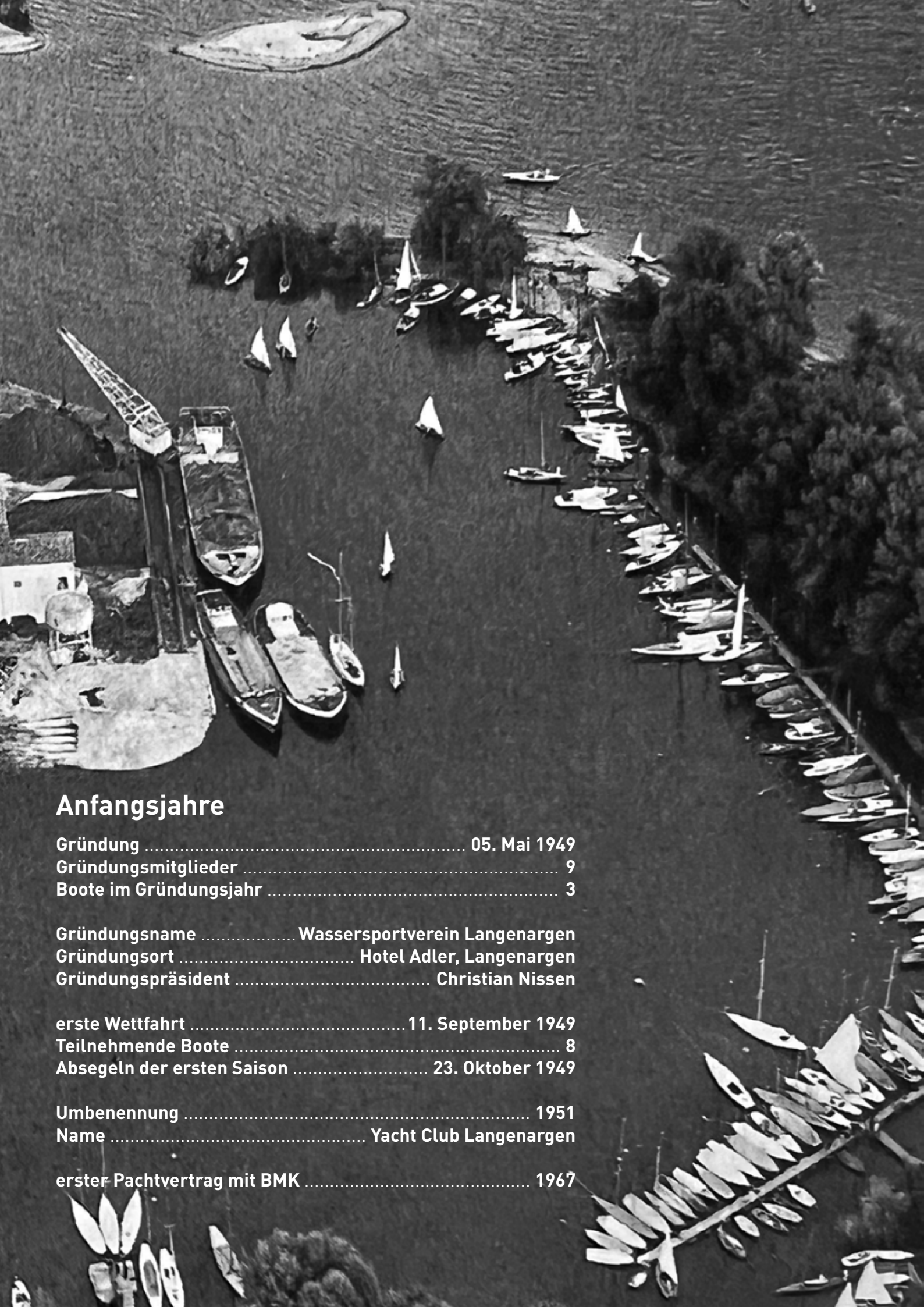


Jens Lichtblau
Breiten + Leistungssport



Katrin Scherer
Veranstaltungen





Anfangsjahre

Gründung 05. Mai 1949

Gründungsmitglieder 9

Boote im Gründungsjahr 3

Gründungsname Wassersportverein Langenargen

Gründungsort Hotel Adler, Langenargen

Gründungspräsident Christian Nissen

erste Wettfahrt 11. September 1949

Teilnehmende Boote 8

Absegeln der ersten Saison 23. Oktober 1949

Umbenennung 1951

Name Yacht Club Langenargen

erster Pachtvertrag mit BMK 1967



Ole Münder
Bürgermeister Langenargen



Grußwort zum 75. Jubiläum des Yacht-Clubs Langenargen

Liebe Mitglieder und Freunde des Segelsports,

mit Respekt und Wertschätzung blicken wir auf die 75-jährige Geschichte des Yachtclubs zurück. Der am 5. Mai 1949 gegründete Verein erhielt seinen heutigen Flair Mitte der 80er Jahre, als der BMK Yachthafen Langenargen den ehemaligen Lagerschuppen des Kieswerks zum „Schuppen 13“ umgestaltete und zehn Jahre später das zweite Restaurant auf dem Hafengelände, das „Landhaus Malereck“ eröffnete. Der Verein entwickelte sich über die Jahrzehnte zum drittgrößten Yacht-Club am Bodensee mit einer Hafenatmosphäre, welche so kein zweites Mal am See zu finden ist und von Gästen und Einheimischen gerne angelaufen wird.

Der Yacht-Club trägt in einem nicht zu unterschätzenden Umfang für die hohe Qualität des Sport- und Freizeitangebots bei. Die bisher erzielten sportlichen Erfolge, wie die Deutsche und Schweizerische Meisterschaft, die Pokalregatten in verschiedenen Bootsklassen und die Match-Races mit Weltklasseseglern – aber auch die regelmäßig stattfindenden Regatten, die traditionelle Freundschaftsregatta, der Montfort-Cup und der Argen-Pokal bringen Sportbegeisterte am internationalen Bodensee zusammen und zeigen, dass der Verein ein Beispiel solidarischer Gemeinschaft ist. Der Segelsport bietet unvergleichliche Eindrücke durch die Verbindung von moderner Technik in den Segelbooten und dem direkten Erleben der Natur mit Wind, Wasser, Sonne und Wellen in unserem landschaftlich so ansprechenden Bodensee.

Mein Dank gilt dem Engagement und der geleisteten Arbeit aller Aktiven und Unterstützer, die dem Yacht-Club für seine vielfältigen Aufgaben zur Verfügung stehen. Gleichzeitig möchte ich meine höchste Anerkennung all denen ausdrücken, die die Geschicke des Vereins in den vergangenen Jahren mit viel Tatkraft und persönlichem Einsatz begleitet haben.

Ich gratuliere dem Yacht-Club von ganzem Herzen zum Jubiläum und wünsche allen Mitgliedern auch für die Zukunft alles Gute und eine erfolgreiche Weiterentwicklung in dieser guten Tradition. Allen Seglern wünsche ich stets günstigen Wind, Mast- und Schotbruch sowie immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.





Der YCL in Zahlen

Mitglieder 2024	685
Mitgliederboote	200
Durchschnitt Mitglieder pro Boot	3,425
Gastübernachtungen 2023	980

Clubschiffe

Dehler 31	1
J70	1
420er	3
Laser	5
Optis	20
Tornado Schlauch-/Trainerboote	3



Jochen Rieker
Herausgeber YACHT

Ein Essay: Warum der Segelsport Brücken braucht – und Vereine wie den YCL, die sie bauen

Unser Sport durchläuft gerade eine atemberaubende Entwicklung – technisch, ökonomisch, gesellschaftlich. Wahrscheinlich werden die nächsten 10 Jahre so viel an Veränderung bringen wie die letzten 100. Gut, dass es Institutionen gibt wie den Yacht Club Langenargen, die das sich weitende Spektrum vom Drachen bis zum Carbon-Racer, vom Opti bis zur Foiling Moth, von Generation Z bis zu den Senioren zusammenhalten.

Ich bin von kommender Woche an für vier Wochen auf Urlaubstörn. Das Jubiläum des Yacht Club Langenargen werde ich in der Adria mitfeiern, irgendwo vor Anker, im Lee einer der Inseln der Kornaten.



Mein Boot, eine zehn Jahre alte Konstruktion für Hochseeregatten mit kleiner Crew, brauchte nach einem Winter im Wasser einiges an Zu-neigung. Auch ein paar neue Teile. Während ich dies schreibe, liegt eins davon neben meiner Tastatur: ein Umlenckblock für das 2-zu-1-geschorene Großfall. Ich erwähne es nur deshalb, weil sich darin die fulminante Innovationskraft spiegelt, die das Segeln gerade umwälzt.

Der Block ist kein Handschmeichler wie seine Vorläufer mit Holzbacken oder Edelstahlkäfig, streng genommen auch keine Augenweide, nur ein simpler, kleiner, stumpf schwarzer Beschlag: pure, rohe, schiere Funktionalität, deren Eckdaten gleichwohl schwindlig machen.

Seine gleitgelagerte Rolle misst gerade einmal 32 Millimeter im Durchmesser und ist für Acht-Millimeter-Tauwerk ausgelegt. Sichere Arbeitslast: 1,5 Tonnen (oder korrekter ausgedrückt, weil ja immer Ingenieure mitlesen: 1.500 Dekanewton); Bruchlast: 2.500 Dekanewton.

Es ließe sich daran also langsam, mit Bedacht, so gut wie jeder SUV per Kran vom Club-Parkplatz auf die Terrasse hieven. Am dazu passenden Fall selbstverständlich auch: Ein modernes Hochleistungs-Tauwerk wie das Racer Hybrid von Liros hält in acht Millimeter Stärke 4,2 Tonnen Zug stand.

Dass Irrwitzige an dem Block ist, dass er bis auf zwei kleine Edelstahlschrauben, welche den Klettverschluss sichern, nur aus Kunststoff und ummantelten Dyneema-Kerngeflecht besteht. Während er also mein Großsegel auch bei Windstärke 6, Böen 7 oder mehr spielend hält und notfalls SUVs versetzen kann, wiegt er selbst gerade einmal 56 Gramm – soviel wie ein Ei Größe M oder ein Laugenbrötchen, wohlgermerkt eins ohne Butter!

Was das mit dem Yacht Club Langenargen zu tun hat, erkläre ich gleich. Einstweilen bitte ich Sie um Nachsicht für diesen Ausflug in die Decksausrüstung und Riggtechnik des 21. Jahrhunderts, die – das haben Sie sicher schon gemerkt – nicht aufhört, mich zu faszinieren, obwohl ich mich seit bald 25 Jahren ziemlich intensiv damit befasse.



Der Block, ebenso wie das Fall, ebenso wie Softschäkel, Laschings und Stropps aus Dyneema sind Teil einer Entwicklung, die in Summe nichts weniger darstellt als eine Sprunginnovation. Vor 20 Jahren waren sie bestenfalls denk-, aber nicht wirklich verfügbar. Heute sind sie so verbreitet, dass man auf Regattayachten und Jollen schon genau schauen muss, um noch Nirobeschläge, Aluschienen oder metallene Augbeschläge zu finden. Und das ist nur eine Produktgruppe, die eine Umwälzung erfahren hat.

Ähnlich radikale Trends lassen sich in der Bordelektronik beschreiben, in der Satellitenkommunikation, im Wetterrouting, aber auch im Bootsdesign, das nicht mehr wie in den 60er, 70er- und 80er-Jahren am Zeichenbrett erfolgt, Pi mal Daumen und mit dem Taschenrechner, sondern in zig- oder gar hundertfachen Iterationen an Hochleistungsrechnern.

Als ich kurz nach der Jahrtausendwende bei der YACHT anfang, waren America's-Cup-Yachten noch Bleitransporter. Mit Foils experimentierten nur Rekordjäger und die kreativen Köpfe der Moth-Klasse down under. Heute fliegen sogar die Imoca 60 um die Welt. Und selbst die weit konventionellere Class 40, die keine Tragflügel und keine Kohlefaserrümpfe erlaubt, hat ihre Bestwerte ins Astronomische verschoben. Der letzte 24-Stunden-Rekord ist erst ein paar Tage alt: 433,53 Seemeilen, das entspricht der Strecke vom YCL bis in unsere Redaktion in Hamburg-Bahrenfeld.

Weil sich die immensen Fortschritte in so vielen technischen Feldern gegenseitig verstärken, verläuft die Entwicklung nicht mehr linear, sondern teils exponentiell. Und bevor ich die Fahrtensegler unter Ihnen, die Klassiker-Fans und die Rückzugs-Romantiker vollends verliere, will ich hier abrupt die Perspektive wechseln. Denn natürlich gibt es Bereiche des Segelsports, die sich vom leichter, schneller, weiter abgekoppelt haben, was durchaus einen eigenen Reiz ausübt.

Viele der verbreitetsten Bootsklassen sind uralt und kaum von der Innovationsspirale erfasst worden. Nehmen wir die am See beliebten Schärenkreuzer, Nationalen und Bodenseekreuzer, das Starboot (114 Jahre), den Drachen (95), den Opti (77), 420er (65), den Laser, der jetzt Ilca heißt – auch schon 55!

Oder schauen Sie sich den Trend bei den Fahrtenyachten an, die zwar immer breiter, höher, länger zu werden scheinen, immer komfortabler, mit der Zunahme an Systemen und Aggregaten aber auch immer schwerer, weil die E-Winschen, Bugstrahler, Heckstrahler, Cockpit-Planchas, Freiluft-Kühlboxen und Pantry-Tiefkühlschubladen nun mal nicht aus Carbon-Sandwich bestehen.

Hier schwimmende Ferienwohnungen am Wasser, da Klassiker, dort verrückt anmutende fliegende Kisten – noch nie hat der Segelsport eine so extreme Spannweite gehabt wie gerade jetzt. Und die Pole werden sich, daran besteht kein Zweifel, noch weiter verschieben. Der America's Cup, seit jeher die Spitze der Entwicklung, gleicht jetzt schon einem Computerspiel in 3D, bei dem sich zunehmend die Frage stellt, ob er nicht längst mehr Flug- als Segelsport ist.

Ich bin ein großer Freund davon, die Veränderungen aus einer „Sowohl-als-auch-Perspektive“ zu betrachten, nicht aus „Entweder-oder-Sicht“. Sie lassen sich durch Ignorieren oder Wegwünschen ja ohnehin nicht aufhalten. Und warum sollten wir? Es ist doch spannend, diese Trends mitzuerleben, ob als Zuschauer am Steg, am Bildschirm oder als Segler auf dem Wasser.





Es mag mitunter befremdlich wirken, diese Gleichzeitigkeit auszuhalten: dass sich der Sport so schnell auseinanderentwickelt, so sehr von seinem Kern wegbewegt. Als ich mit vier Jahren das erste Mal auf dem See unterwegs war, anno 1965, gab es so gut wie keine GFK-Boote. Die Schwarzweiß-Fotos in meinem Fotoalbum sehen wie inszeniert aus, die Häfen wirken darauf homogen, fast uniform. Heute segeln die Boote von einst teils immer noch, mintunter in besserem, gepflegterem Zustand. Aber um sie herum sind so viele andere Rumpfformen und Materialien entstanden, so viele verschiedene Ausprägungen von Yachten und Jollen, von Segelstilen und Lebenskonzepten.

Manche werden sich in der Vielfalt oder in den Extremen nicht mehr recht zu Hause fühlen. Viele fragen sich, was wohl aus dem Sport wird, wenn die Boomer-Generation, die ihn maßgeblich geprägt hat, nach und nach die Pinne aus der Hand gibt.

Mir ist da nicht bange. Ich glaube, nein: ich bin felsenfest überzeugt, dass Segeln einen ganz eigenen, starken, unwiderstehlichen Reiz ausübt, der Menschen universell zu fesseln vermag. Es braucht nur Orte, an denen sich diese Faszination vermittelt.

Und ich kenne keine besseren als die Vereine, die ja stets ein Spiegel der Gesellschaft und des ganzen Spektrums der Segelwelt sind. Gerade jetzt, wo die Szene so weit gespreizt ist, braucht es Institutionen wie den YCL, die Brücken bauen – zwischen denen, die bewahren, und denen, die vorweggehen, zwischen Langkielern und Foilern, zwischen Vereinsfunktionären und YouTubern.

Und jetzt entschuldigen Sie mich bitte. Dieser Block, der neben mir liegt, muss unbedingt in mein Großfall eingeschoren werden. Jedes einzelne seiner 56 Gramm schreit danach. Wenn ich das nächste Mal am See bin, werde ich gerne berichten, wie er sich macht. Bis dahin wünsche ich einen wundervollen Saisonstart und ein rauschendes Jubiläum! 75 ist kein Alter, glauben Sie mir. Wir werden mit der YACHT am 15. Juli 120 und denken auch nicht ans Aufhören.



Andreas Drewing
BMK YACHTHAFEN LANGENARGEN

Grußwort anlässlich des 75-jährigen Jubiläums des Yacht Clubs Langenargen

Schon bei seiner Gründung im Jahre 1949 war der Yacht Club Langenargen hier an der Malerecke Langenargen beheimatet. Seitdem ist er ein bedeutender Teil unseres einmaligen Naturhafens.

Wir sind stolz und glücklich, einem derart renommierten Club, der den Segelsport so aktiv, erfolgreich und innovativ lebt und fördert, im BMK YACHTHAFEN LANGENARGEN eine Heimat zu geben, und gratulieren dem Yacht Club Langenargen zum 75-jährigen Bestehen sehr herzlich!

Seine lange Geschichte spricht dafür, dass die Geschicke dieses Vereins über die Jahre mit Beständigkeit und Leidenschaft, aber auch zukunftsorientiert und umsichtig geführt wurden. Auf diese Weise hat der Yacht Club Langenargen enorm viel erreicht und genießt weit über die Region hinaus einen hervorragenden Ruf. Besonders hervorzuheben sind die ausgezeichnete Jugendarbeit und seine umfassenden Regattasport-Aktivitäten. Daher schätzen wir es sehr, dass der Yacht Club Langenargen hierbei so aktiv ist und die Infrastruktur und Serviceleistungen unseres Hafens mit seinem Engagement und dem Vereinsleben bereichert.

Für die Zukunft wünschen wir dem Yacht Club Langenargen, dass er seine lange Erfolgsgeschichte ungebrochen fortsetzen kann – zum Wohle des Segelsports und der Menschen, die in diesem Verein organisiert sind. Das gesamte Team des BMK YACHTHAFEN LANGENARGEN steht auch zukünftig an seiner Seite und wird ihn nach Kräften bei seiner wertvollen Arbeit unterstützen!

Dr. Andreas Janning



Segelverband
Baden-Württemberg

Grußwort des Segelverbands Baden-Württemberg

Liebe Mitglieder und Freunde des Yacht-Club Langenargen,

es ist mir eine große Freude, Ihnen im Namen des Segelverbands Baden-Württemberg die allerherzlichsten Glückwünsche zu Ihrem 75-jährigen Clubjubiläum zu überbringen. Der Yacht-Club Langenargen gehört zu den fünf ältesten Segelclubs in Baden-Württemberg und hat sich im Laufe der Jahrzehnte zu einem der größten Yacht-Clubs des Landes entwickelt.

Der Club pflegt und unterstützt eine große Bandbreite an unterschiedlichen Aktivitäten im Bereich des Segelsports. Dabei gebührt der Förderung des Nachwuchssegelns in einer sehr engagierten Jugendabteilung ein besonderer Stellenwert. Die Vorstände haben früh erkannt, dass Investitionen in die Jugend für das Fortbestehen künftiger Generationen von großer Wichtigkeit sind. Die segelsportliche Ausbildung der Kinder und ambitionierten Jugendlichen mit der Pflege der Seemannschaft ist dem YCL schon immer ein wichtiges Anliegen.

Der Yacht-Club Langenargen pflegt eine lange Regattatradition und hat sich durch die professionelle Ausrichtung von Ranglistenregatten in den unterschiedlichsten Bootsklassen weit über die Grenzen hinaus einen Namen gemacht. Bei der Montfort Junior Trophy messen sich die „Optimisten“ auf der Regattabahn, ebenso die Teilnehmer am „Montfort Cup“ der anspruchsvollen ORC Klassen.

Auch Clubmitglieder ohne eigenes Boot können den Segelsport auf den Clubeigenen Yachten ausüben, sich in einer gut funktionierenden Clubkameradschaft wohlfühlen und die Faszination des Segelsports erleben.

Ich wünsche dem Yacht-Club Langenargen ein ereignisreiches Jubiläumsjahr 2024 und für die Zukunft den Erfolg, der das Vereinsleben in den ersten 75 Jahren seines Bestehens geprägt und ausgezeichnet hat.

Mit herzlichen Seglergrüßen

Gabriele Kromer-Schaal
Vorsitzende Segelverband Baden-Württemberg





Anja Zartl

Von Anfang an – die Jugendarbeit des YCL

Jugendarbeit hat im Yacht-Club Langenargen seit jeher einen hohen Stellenwert. Jungen Menschen die Welt des Segelns nahezubringen, sie sportlich zu fördern und ein Umfeld zu schaffen, in dem sie positive Gemeinschaftserlebnisse erfahren können, ist uns ein Anliegen.

Der Umgang mit den Elementen der Natur, die Freude am Spiel mit Wind und Wasser wie auch körperliche und technische Geschicklichkeit fordern den Menschen mit all seinen Sinnen und bieten einen Gegenpol zum digitalen Alltag. Vom gemütlichen Fahrtensegeln bis hin zum sportlichen Wettkampf auf Regatten, die hier am Bodensee, deutschlandweit und international angeboten werden. Ob in Ein-Mann-Jollen, zu zweit oder in größerer Mannschaft auf Yachten – der Segelsport bietet viele Möglichkeiten für viele Bedürfnisse und unendlich viel Spaß. Ist der Funke entfacht, fördert der YCL die weitere Entwicklung im Breitensportbereich ebenso wie auf der Leistungsschiene. Immer mal wieder vertreten besonders engagierte Seglerinnen und Segler den Verein auch auf Europa- und Weltmeisterschaften.



Je nach Zahl und Alter der Segler, Zielsetzung und Trainerpool variiert das Angebot. Eine mal kleinere, mal größere Gruppe aus der näheren Umgebung trifft sich ab Mitte April wöchentlich zu einem regelmäßigen Training im Opti, Laser und 420er, derzeit schwerpunktmäßig am Freitag. Seit verganginem Jahr erobern die Älteren auch die J/70. Ein paar Wochen davor wird die Theorie aufgefrischt, bis Mitte Oktober wird gesegelt. Blocktrainings zur gezielten Förderung ergänzen das Wochenprogramm. Krönender Abschluss ist bei entsprechender Nachfrage ein Herbsttraining am Gardasee. Um den Kontakt auch über den Winter aufrecht zu erhalten, verabredet man sich zum Bowlen, Bouldern, Eislaufen oder einfach zum gemeinsamen Raclette-Essen – wenn das Skifahren noch Zeit lässt!

Zentraler Bestandteil und feste Tradition für alle ist über die Jahre der 5-tägige große Sommerkurs zu Beginn der Schulferien, zeitweise ergänzt durch weitere Ferienkurse. Neben unseren Stammseglern werden Kinder und Enkelkinder der Mitglieder angesprochen, die ihren Wohnsitz nicht in der näheren Umgebung und sonst keine Möglichkeit zum Segeln auf einer Jolle haben. Außerdem bietet so ein mehrtägiger Kurs Kindern aus der näheren Umgebung einen ersten Einstieg in die Welt des Segelns. Für diese Kurse sind alle gefordert: Organisatoren, Trainer, Eltern, ..., viele helfen zusammen, damit der Funke überspringt.



Auch sonst braucht es Menschen, die sich regelmäßig Zeit nehmen, um die Jugendarbeit zu tragen. Zum Glück gelingt es immer wieder, Trainer zu gewinnen, die ihre Erfahrungen an die nächste Generation weitergeben. Trotzdem ist es regelmäßig ein Bangen, ob genügend Trainer für das wöchentliche Training und die Ferienkurse bereitstehen.

Schnuppersegeln, Ferienkurse, Schulkooperationen – auf vielen Wegen versuchen wir Kinder und Jugendliche, die bei uns am Bodensee aufwachsen oder hier ihre Ferien verbringen, für das Segeln als lokale Sportart zu begeistern. Wer so ein schönes Gewässer in seiner Nähe hat, um das wir von vielen beneidet werden, sollte die Möglichkeiten nutzen, meinen wir!



Und dennoch gestaltet es sich zunehmend schwierig, den Nachwuchs zu erreichen, eine Erfahrung, die wir mit anderen Vereinen teilen. Segeln scheint für viele ein schwierig zu erreichender Sport zu sein.

Um einen niederschweligen Einstieg zu schaffen, bietet der YCL sein interessantes Jugendprogramm, und neben günstig zu mietenden Jollen auch eine Basisausstattung an Neoprenanzügen und Jollenwesten, die von Segeleinsteigern im Vereinsbetrieb, hauptsächlich aber bei den Sommerkursen genutzt werden können. So lässt sich die Segelsaison für alle Kinder verlängern und wir werden unabhängiger von den Witterungsverhältnissen. Denn „schlechtes Wetter“ gibt es für Segler bekannterweise nicht, nur „schlechte Kleidung“.

Wie lautet der Slogan eines befreundeten Vereins vom Untersee: „Es muss viiiiiel mehr gesegelt werden!“ Das machen wir uns zum Ziel!





Ralf Strobl

Regatten und sportliches Segeln im Yacht Club Langenargen

Zum Sport gehören Spaß und Wettbewerb. Das gilt auch für den Segelsport und erst recht für den Bodensee, dem größten Binnenrevier Deutschlands, mit rund 40.000 begeisterten Seglern, einem prominenten Feld von schnellen, nach ORC-Regeln vermessenen Yachten sowie Fahrtenyachten und Segelclubs, die rund um den See Regatten ausrichten.



Dazu gehört der Yacht Club Langenargen mit seiner langen Regatta-Tradition und vielen erfahrenen Seglern. Warum ist das so? Weil der Bodensee eines der schönsten Binnenreviere Europas ist, viele Mitglieder ganz in der Nähe vom Wasser wohnen, also schnell auf dem Boot sind, und die Windverhältnisse zwischen gemüthlicher Flaute und Sturm die große Bandbreite an Herausforderungen für Segler bieten.

Die Jüngsten starten mit ihren ersten Wettbewerben im Optimisten. Yachten fast aller Klassen können unter anderem an Mittwochs- oder Freitagsregatten teilnehmen. Zu unseren sportlich besonders anspruchsvollen Regatten zählen die Montfort Junior Trophy, der „Montfort Cup“, der sich über drei Tage erstreckt, oder das international bekannte „Match Race Germany“.



Dazu führt der Yacht Club Langenargen in Kooperation zusammen mit seinem Partnerclub SC Rietil-Goldach die Bodensee Quer Regatta und zwischenzeitlich wieder die traditionsreiche und beliebte Freundschaftsregatta durch. Nicht zu vergessen natürlich auch die jährliche internationale Polizei-Regatta, bei der sich Polizeiteams aus allen Bodensee-Anrainerstaaten sportlich im Wettkampf messen.

Daneben werden Deutsche und Schweizerische Meisterschaften sowie Pokalregatten in verschiedenen Bootsklassen veranstaltet. 1981 wurde die Minitonner Weltmeisterschaft

ausgerichtet und im Jahr 2018 führte der YCL die international besonders stark beachtete 8mR-Weltmeisterschaften am Bodensee durch. Das alles sind herausragende sportliche Ereignisse, die unser Engagement für den Segelsport, die Freude daran und die Einsatzbereitschaft unserer Mitglieder zeigen.

Bei Regatten können alle mitmachen, gerade die Langstrecken-Regatten eignen sich zum Beispiel auch für Familien oder noch nicht so erfahrene Segler. Wer mitsegeln möchte, braucht nicht unbedingt ein besonders sportliches Boot. Egal ob Opi-Regatten oder die Mittwochs- und Freitags-Regatten – die meisten Yachten lassen sich vermessen und können bei Wettbewerben mitsegeln. Die gesamte Seglergemeinschaft freut sich über jedes Schiff mehr im Regattafeld.

Der Yacht Club Langenargen besitzt eine erfahrene Wettfahrt-Crew und auch eine Reihe großer Segler ist im Yacht-Club Langenargen beheimatet. Bei der Rundum ist der Club immer einer der meldestärksten Vereine und oft auf den erfolgreichsten Plätzen zu finden.

Einen weiteren Schwerpunkt sieht der Club in der Förderung der Seglerjugend als Grundlage für unsere Zukunft. Dabei geht es uns um Breitensport, sportlichen Ehrgeiz bis hin zum olympischen Gedanken. Vielleicht schreibt die eine oder der andere dann einmal Geschichte, wie zum Beispiel die Gebrüder Hannes und Jan-Peter Peckolt, die 2008 bei





den Olympischen Spielen in Peking in der 49er-Jolle, unter der Flagge des Yacht Club Langenargen, die Bronzemedaille gewannen. Der Zuwachs an jugendlichen Mitgliedern bestätigt das Jahresprogramm des Jugendleiters. Der Bodenseesegler-Verband hat die Leistung mit dem Jahrespreis "Jugend will segeln" schon zweimal gewürdigt.

Sportlicher Ehrgeiz und Segelkameradschaft gehören im Regattasport zusammen. Fast ebenso wichtig wie der Wettbewerb auf dem Wasser, ist das „Bier“ und das freundschaftliche Zusammenkommen danach. Daher sind Regatten so wichtig für unser Clubleben. Hier bestehen die besten Möglichkeiten, Kontakte zu knüpfen, Erfahrungen auszutauschen oder Teil einer Mannschaft zu werden.







Felix Schöndorfer

Tradition trifft Moderne – World Cup 2018 der 8mR-Yachten im YCL

Der YCL hat seit jeher eine sehr gute Reputation im Bezug auf Regatten. Sei es national wie international, sei es auf der Regattabahn als Teilnehmer, als Schiedsrichter oder eben als Wettfahrtleitung und Veranstaltungsorganisation.

Letzteres war im Jahr 2018 wieder der Fall und dem YCL wurde die große Ehre zu Teil, Veranstalter und Ausrichter der Weltmeisterschaft der 8mR Yachten zu sein. Wann beziehungsweise unter welchen Umständen eine Regatta ein World Cup und wann eine Weltmeisterschaft ist, spielt in diesem Fall eine untergeordnete Rolle, denn unabhängig vom Titel, der zu erwerben ist, bleibt es eine internationale und hochkarätige Veranstaltung, deren Organisation an Land und auf dem Wasser viel Professionalität gepaart mit ehrenamtlichem Engagement bedarf.



Die Entscheidung sich offiziell für die Ausrichtung der „8er WM“ zu bewerben, wurde bereits im Jahr 2016 vom Vorstand des YCL getroffen und von unserem damaligen Präsidenten Roel van Merkesteyn, selbst Eigner sowie passionierter Segler einer 8mR-Yacht, in die Tat umgesetzt. Hierfür wurde eine entsprechende Präsentation im Rahmen der Weltmeisterschaft 2016 gehalten und die offizielle Einladung an die internationale Klassenvereinigung der 8mR-Yachten ausgesprochen.

Von Beginn an war auch der Besitzer des Yachthafens Langenargen, die BMK, als Partner und Sponsor in die Planungen involviert, um gemeinsam ein einmaliges Event zu stemmen.

Allein auf Grund der Größe und Anzahl der teilnehmenden Yachten war klar, dass die Infrastruktur unseres Vereins nicht ausreicht und wir einen anderen Ort im Hafengelände für die Liegeplätze und das „Race-Village“ benötigen. Das Ergebnis war, dass die Gastplätze im BMK, so wie sie heute noch mit Bojen bestehen, geschaffen wurden und der komplette Steg 11 der BMK geräumt wurde. Als Veranstaltungsort wurde der gesamte Kiesparkplatz südlich der BMK-Motorenwerkstatt auserkoren – wirklich ein besonderer Platz mit einem wunderbaren Flair und einer gigantischen Aussicht auf die Berge und den Bodensee.

Das Einzige, was fehlte war die Infrastruktur für eine Veranstaltung mit bis zu 400 Personen. Wir benötigten also ein Zelt, ein Küchenzelt, eine Küche, eine Spülküche, die entsprechende

Elektrik in Form eines eigenen Stromaggregats mit einer Leistung von 100 kW, für die professionellen Küchengeräte, sowie ein Zu- und Abwasser-System. Das alles sollte natürlich noch gewissen optischen und technischen Ansprüchen genügen, der Veranstaltung gerecht werden und ins Budget passen.

Nach kontroversen Diskussionen gab es am Ende nur noch eine Option, das zentrale Element des Race-Village sollte ein sogenanntes Chapiteau-Zelt werden, und der dafür notwendige Sponsor war auch in Sicht. Einer Beauftragung stand also nichts im Wege.

Der Aufbau wurde von einer Fachfirma vorgenommen, die anschließende Einbindung in die Infrastruktur oblag den freiwilligen Helfern des YCL und deren Unterstützern. Bei großer Hitze schufteten und improvisierten wir oft bis in die späten Abendstunden.

Hierbei ist es immer wieder beeindruckend, wie groß das Netzwerk des YCL und das seiner ehrenamtlichen Helfer ist. Jedes, teilweise auch noch so unlösbar scheinende Problem wendete sich zum Guten. Hier sei vor allem auch die Arbeit unserer allseits bekannten Ehrenmitglieder in Kombination mit der gesamten Belegschaft des BMK Yachthafens erwähnt. Es war wirklich eine Freude in diesem dynamischen und konstruktiven Team mitarbeiten zu dürfen.

Ergänzend wurden auf dem Regattagelände dann noch diverse Stände zur Verköstigung und





der Präsentation von Sponsoren errichtet. So sollten nicht nur die Teilnehmer auf Ihre Kosten kommen, sondern auch „Nicht-Segler“ zum Besuch der Weltmeisterschaft animiert werden. Für jeden sollte etwas dabei sein, kulinarisch von der Kugel Eis bis hin zum anspruchsvollen Menü. Als Andenken durfte natürlich auch die, mit dem Bekleidungspartner entwickelte, Kollektion zur WM nicht fehlen.

Es hat Spaß gemacht, während der gesamten Zeit Einheimische und Touristen aus Langenargen und Umgebung begrüßen zu dürfen. Das zahlreiche Erscheinen war sicherlich auch dem ausgewogenen Rahmenprogramm, von der Oldtimer Ausfahrt mit dem Ziel „Race-Village“, als auch Veranstaltungen wie der „Nacht des Ehrenamts“ geschuldet. Die Liveübertragung der Fußball WM auf großen Bildschirmen durfte auch während einer Segelveranstaltung nicht fehlen.

Der sportliche und damit wichtigste Teil der Veranstaltung begann mit der Vorregatta, dem Aguti Classic-Cup. Dieser wurde für die Weltmeisterschaft mit eigenem Sponsor ins Leben gerufen und sollte dem YCL als neue, zusätzliche Regatta für klassische Segelschiffe für die weiteren Jahre erhalten bleiben. Kurz zusammengefasst, der Aguti Classic-Cup war ein voller Erfolg – fast 50 Schiffe nutzten die Gelegenheit im YCL zu gastieren, die besondere Location zu genießen und eine sportlich anspruchsvolle Regatta zu segeln. Der Bodensee und seine Bedingungen präsentiert sich in

Bestform und auch die Klasse der 8mR-Yachten nutze die Gelegenheit für ein erstes Beschnuppern der anderen Teilnehmer und der Bodensee-Bedingungen.

Dann ging es los. Start zur Weltmeisterschaft der 8mR-Yachten auf dem Bodensee – unter der professionellen und äußerst erfahrenen Wettfahrtleitung von Rudi Magg. Unsere größte Sorge war das Wetter: Im Juli weiß man nie, welche Windverhältnisse am Bodensee herrschen. Um es gleich vorwegzunehmen – es hat alles bestens funktioniert und wir konnten eine weltmeisterschaftswürdige Serie aussegeln, sodass auch offiziell nach den Klassenregeln ein Weltmeister benannt werden konnte.

Bis es so weit kam, mussten jedoch alle Beteiligten ihre Qualitäten zeigen, gut zusammenarbeiten und flexibel bleiben. Die stabile Bise-Lage, die noch bis zum Vortag der WM für perfekte Bedingungen gesorgt hatte, verabschiedete sich pünktlich zum Eröffnungstag. Immerhin hatten dennoch Alle gesehen, dass es zumindest in der Theorie am Bodensee wunderbare Segelbedingungen geben kann. ;-).

So wurde die 8er WM zur Geduldsprobe für Segler und Wettfahrtleitung. Unser wunderbarer Bodensee präsentierte sich mit all seinen Qualitäten: Flaute, Gewitter, Starkregen, Sturmwarnung und - wunderbaren Segelbedingungen. Rudi Magg ist bekannt dafür, diese Bedingungen vorausszusehen, richtig einzuschätzen und zu nutzen. Dafür müssen jedoch alle



gemeinsam an einem Strang ziehen. Die Helfer an Land, die Helfer auf dem Wasser, die Schlepper, die jedes Mal über 20 Boote aus dem Hafen und wieder hineinschleppen und natürlich die Helfer der Wettfahrtleitung, die in Windeseile die Bahn aufziehen und ausrichten mussten.

Gegen Mitte der Woche kam es, wie es kommen musste. Es waren zwar schon einige Wettfahrten im Kasten, die nötige Anzahl für die Kür der entsprechenden Weltmeister war jedoch in Gefahr und die Windaussichten für die noch übrigen Tage waren mau. Nach Anweisung der Wettfahrtleitung wurde ein Start auf 7:00 Uhr morgens geplant, um mit Südwind segeln zu können. Dies bedeutete: Rudi Magg schläft im Wohnmobil auf dem „Monte Erna“, um morgens ab 4:00 Uhr die notwendige Maschinerie in Gang setzen zu können, alle Segler inklusive königlicher Hoheit mussten ab 6:00 Uhr auslaufbereit sein und... – wenn es keinen Wind hat, ist immer der Wettfahrtsleiter schuld...

Am Ende einer spannenden Serie hat sich das frühe Aufstehen gelohnt. Es konnten würdige Weltmeister gekürt werden, die Stimmung bei der Siegerehrung war ausgelassen.

Unsere Wettfahrtleitung hat wieder einmal hervorragend abgeliefert und Rudi durfte sich zu Recht mit stehenden Ovationen von dieser Weltmeisterschaft verabschieden.



Mein persönliches Fazit zum 8mR World Cup 2018 lautet:

- Der YCL ist ein toller Verein mit vielfältiger Expertise und einer enormen Schaffenskraft.
- König Harald von Norwegen ist ein echter Segler und ein „cooler“ Typ.
- Die Teilnehmer wussten unsere Anstrengungen zu schätzen und haben diese auch gewürdigt.
- Der Teamgeist unter den Helfern hat mich begeistert und nachhaltig beeindruckt

Ich bin gespannt, was die Zukunft an hochkarätigen Veranstaltungen für den YCL bringt.











1ST JULY 8 JULY 7TH
METRE CLASS
WORLD CHAMPIONSHIP
2018



Results over all

01.07.2018 - 07.07.2018

Bootsklasse: 8mR
Low-Point
Organizing Committee: Roel van Merkesteyn, President YCL
Organizing Committee: Felix Schöndorfer Vize-President YCL, Ralf Strobel YCL, Michael Nöltge Honorary President YCL
Principal Race Officer: Rudi Magg RORC, Honorary Commodore YCL
Race Officer: Hans Walter Jöckel, YCL
International Jury - Chairman: Terence Brownrigg IJ-GBR
International Jury: Gordon Stredwick IJ-GBR, Egil Wold IJ-NOR, Lorenz Walch IJ-GER, Mufti Kling IJ-GER
Technical Committee: Guy-Roland Perrin
07.07.2018 - 21:27:40

Gruppe: (1.0) 8mR (Class) Wettfahrten: 1.Wf, 2.Wf, 3.Wf, 4.Wf, 5.Wf, 6.Wf, 7.Wf, 8.Wf, 9.Wf (1 Streicher)

G-SEGELNR	BOOTSNAME	STEUERMANN- FRAU	CREW1	CREW2	CREW3	CREW4	CREW5	CREW6	CREW7	BOOTSKLASSE	CLUB	CLUBNAME	P+P (1.Wf)	P+P (2.Wf)	P+P (3.Wf)	P+P (4.Wf)	P+P (5.Wf)	P+P (6.Wf)	P+P (7.Wf)	P+P (8.Wf)	P+P (9.Wf)	G- PKTE	G- PL	
1	AUT 277	Conquistador	Werner Deuring	Slater, Dan	Sagmeister, Markus	Seifarth, Michael	Brucker, Reinhard	Schaffler, Thomas		8mR - Modern	YCB	YC BREGENZ	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	12,00	1
2	SUI 2	YQUEM II	Jean Fabre	Stern, Manuel	Senften, Cédric	Stern, Marc	Genier, David	Python, Pasqual		8mR - Modern	SNG	Société Nautique de Genève	3	1	4	1	3	1	2	1	1	1	13,00	2
3	FIN 17	Luna	Harri Roschier	Kenneth, Thelen	Roschier, Markus	Roschier, Niko	Jouni, Seppi	Viljamaa, Kimmo	Raitisto, Ari-Pekka	8mR - Sira	HSS	Helsingfors Segelsällskap	2	4	3	4	5	4	4	4	7	30,00	3	
4	GER 8	Wyvern	Eckhard Kaller	Zeller, Thomas	Müller, Torsten	Graf, Dirk	Stihl, Selina	Buhmann, Heiko	Adamczenski, Matthias	8mR - Sira	YCM	Yacht-Club Meersburg e. V.	6	5	2	5	4	7	8	5	3	37,00	4	
5	NOR 33	SIRA	H.M. King Harald V of Norway	Koefoed, Einar	Pedersen, Bjorn	Heiberg, Inge	Baulk, Hans	Torgersen, Suneing	Kjell Arne, Myrann	8mR - Sira	K.N.S.	Kongelig Norsk Seilforening	7	3	6	3	8	3	5	3	6	38,00	5	
6	GER 5	SPOSA II	Josef Martin	Martin, Silke	Schunk, Julionn	Segbers, Dave	Frick, Jochen	Graf, Peter	Rieger, M.	8mR - Sira	YCRA	Yacht-Club Radolfzell e. V.	4	8	6	10	2	6	12	7	5	54,00	6	
7	SUI 3	CARRON II	Angelo Mazzarella	Lévéque, Jean Luc	Monnard, Jean-Marc	Lévéque, Jacques	Galetto, Cédric	Berner, Valentin	Bucluzauy, Patrick	8mR - Neptun	SNG	Société Nautique de Genève	5	7	5	REF	DNS	5	3	6	4	59,00	7	
8	SUI 1	Catina VI	Fred Meyer	Meyer, Regina	Meyer, Axel	Berthoud, Nicolas	Marguerat, Fabrice	Berthoud, Christophe	Mattey, Jaquet Antoine	8mR - Neptun	SNG	Société Nautique de Genève	9	6	6	8	6	8	9	8	9	60,00	8	
9	GER 9	Germania 3	Bernhard Kolbe	Muzner, Martin	Huthmann, Georg	Müller, Heiko	Denock, Thorsten	Kallwig, Lars	Kolbe, Fabian	8mR - Neptun	SVAOe	Segelverein Altona Ovelgönne	8	10	11	6	10	9	6	16	10	76,00	9	
10	K 26	Saskia	Murdoch McKillop	McKillop, Murdoch	Gilmour, Manuel	Pollard, Gavin	Sheddon, Graham	I'anson, Joseph	Clayton, Toby	8mR - Neptun	RYS	Royal Yacht Squadron	15	11	14	7	7	12	7	15	11	84,00	10	
11	Z 9	Froya	Roel Merkesteyn, van	Katz, Friedl	Keddler, Moritz	Steffens, Enno	Hoekstra, J.	Boehringer, Benni	Schneider, Michael	8mR - Sira	YCL	Yacht-Club Langenargen e. V.	12	9	7	13	11	UFD	11	9	14	86,00	11	
12	GER 15	Anne Sophie	Hanns Georg Klein	Mölsnang, Jörg	Scheerer, Daniel	Tittel, Jakob	Neumeier, Timo	Bosshart, Thierry	Schmidhauser, Adrian	8mR - Neptun	LSC	Lindauer Segler-Club e. V.	11	17	8	12	13	10	14	14	8	90,00	12	
13	AUT 12	Bera	Raphael Rüdissler	Mähr, Wolfgang	Novak, Peter	Luger, Matthias	Dünser, Harald	Rüdissler, Gabriel	Hollersbacher, Julian	8mR - Neptun	YCB	YC BREGENZ	13	10	10	14	9	11	10	11	13	90,00	13	
14	K 33	Helen	Christopher Courage	Jones, Mike	McPherson, Sandy	Redrupp, Dan	Dickson, Tom	Sperling, Henry	Jubb, Georgee	8mR - Neptun	RYS	Royal Yacht Squadron	10	12	9	9	16	UFD	15	10	10	91,00	14	
15	GER 6	Ayana	Torkel Sintorn	Hempel, Juliane	Naef, Ueli	Hügelmann, Christiane	Eriksson, Thomas	Isaxon, Lars	Sintorn, Ruben	8mR - Sira	SSKL	Stockholm Segel Klubb	17	14	13	11	14	13	13	10	12	107,00	15	
16	H 9	Eife II	Andi Lochbrunner	Reuschl, Christoph	Ziegler, Thomas	Lattel, Stefan	Eberhardt, Georg	Timpe, Klaus	Werner, Marcus	8mR - First Rule	LSC	Lindauer Segler-Club e. V.	14	16	12	15	17	14	17	13	10	118,00	16	
17	H 14	Taifun	Serge Patry	Plojoux, Thierry	Cernuz, Néré	Brandler, Markus	Baiwir, Olivier	van der Beek, Bernard	Ribadeau, Guy	8mR - First Rule	Cvsng	Cercle de la voile de la Société Nautique de Genève	20	15	17	18	12	17	18	20	16	133,00	17	
18	H 1	Lucky Girl	Siggi Buss	Buss, Frederic	Riek, Uwe	Lichtwald, Georg	Renner, Manuel	Nitsch, Stefan	Ertel, Felix	8mR - First Rule	YCL	Yacht-Club Langenargen e. V.	19	19	18	20	15	18	21	12	15	136,00	18	
19	H 3	EDIT	Wilhelm Wagner	Wagner, Cornelia	Zimmermann, Peter	Holz, Achim	Allmendinger, Frank	Reinhardt, Jule	Kümmerle, Bernhard	8mR - First Rule	SCBO	Segel-Club Bodman e. V.	16	18	15	10	19	16	19	17	17	137,00	19	
20	BRA 1	Emily 08	Paulo Arantes Ferraz	Kratschmer, Peter	Arantes Ferraz, Marcello	Van der Klug, Fabio	Ferrari, Leonardo			8mR - Neptun	YCSA	Yacht Club Santo Amaro	18	20	16	17	20	15	16	DNS	DNS	146,00	20	
21	H 6	Bayern II	Max Kohlhund	Heym, Christine	Bay, Karl-Christian	Burger, Mathias	Andree, Michael	Hagl, Laurids	Daschner, Heike	8mR - First Rule	LSC	Lindauer Segler-Club e. V.	22	21	20	21	18	20	20	19	20	159,00	21	
22	H 1	Asagao	Kjell Levihn	Bengtsson, Johan	Engström, Gösta	Dyrssen, Gustaf	Milten, Peter	Bengtsson, Cecilia	Levinn, Renee	8mR - First Rule	WSSW	Westervihns Segelsällskap Wikingarne	23	22	21	16	21	19	DNS	DNS	DNS	170,00	22	
23	H 8	Silhouette	Daniel Heine	Heine, Claudia	Schmid, Florian	Müller, Alex	Fuchsberger, Markus	Hafner, Yannik	Hafenbrach, Karl-Heinz	8mR - First Rule	YCL	Yacht-Club Langenargen e. V.	21	DNF	19	DNS	DNS	DNS	DNS	DNS	DNS	184,00	23	

Protokoll:

Wettfahrt 1.Wf 2.Wf 3.Wf 4.Wf 5.Wf 6.Wf 7.Wf 8.Wf 9.Wf
Startzeit 02.07.2018 22:10:00 03.07.2018 01:30:00 03.07.2018 04:30:00 05.07.2018 14:10:00 05.07.2018 08:40:00 06.07.2018 20:00:00 06.07.2018 23:30:00 08.07.2018 03:20:00 08.07.2018 05:50:00
Letzter:









Widow VCC

RESTO

THURSDAY

Wolfgang Palm

Wild Lady – konsequentes Yacht-Design für schnelles Segeln Ein Maßstab auf dem Bodensee – zuhause im YCL

Die Idee war ein konkurrenzfähiges Segelboot gegen die seinerzeit dominierenden Liberas zu entwickeln. Das Design stammt von Sebastian Schmidt aus Genf, einem genialen Yachtkonstrukteur, der sich auf Binnenreviere mit wenig Wind spezialisiert hatte. Gebaut wurde das Boot von der Yachtwerft Wilke am Thuner See. Christof Wilke ist bekannt für seine exzellente Qualität und seinen absolut konsequenten Leichtbau. Jedes Teil wurde vor dem Einbau zuerst auf eine Küchenwaage gelegt. Nur die jeweils leichtesten Teile sind schließlich eingebaut worden. Das Boot wurde rechtzeitig zur Saison 2007 fertig und erlebte seine Premiere bei der Rundum.



Um die Segeleigenschaften bei leichtem Wind nochmals zu verbessern erhielt die Wild Lady 2013 einen verlängerten Mast, der nunmehr 30 Meter hoch ist. Das Großsegel hat jetzt 115 qm, die Genua 77 qm. Mit der frei fliegenden Top-Genua können 128 qm zum Einsatz gebracht werden. Der Gennaker hat eine Fläche von 322 qm. Das Geschwindigkeitspotenzial der Wild Lady liegt an der Kreuz bei ungefähr 10 Knoten und Downwind in der Gleitfahrt bis zu 20 Knoten.

Die Wild Lady ist 14,9 m lang und 3,5 m breit. Das Bootsrumpf selbst ist komplett aus Karbon gebaut und wiegt nur 2 Tonnen. Der Kiel ist hydraulisch schwenkbar und wiegt nochmals 2 Tonnen. Das Gesamtgewicht des Bootes liegt also bei 4 Tonnen. Der Tiefgang beträgt 3,4 m. Bei hochgeholtem Kiel bleibt ein Tiefgang von 2,5 m. Als absolut ideal bewährt hat sich das nachträglich eingebaute Kielmesser, mit dem Seegrass bei voller Geschwindigkeit effizient abgeschnitten werden kann.

Das inzwischen dritte Antriebssystem hat sich ebenfalls sehr bewährt. Es wurde ein 20 PS Honda Außenborder mittschiffs hinter dem Kiel eingebaut. Man kann ihn in einem Schaft hochziehen und den Rumpf mit einer einschwenkbaren Platte sauber verschließen. Das übrige Wasser in dem Kasten wird dann elektrisch herausgepumpt.

Die Wild Lady verfügt über einen Grinder. Mit ihm wird der Kiel gekantet und hochgezogen. Auch die Winschen für Genau und Gennaker können damit bedient werden, um die Vorgänge zu beschleunigen.

Die Crew der Wild Lady besteht aus Freunden, die im Kern seit 30 Jahren mit großer Begeisterung zusammen segeln. Es gibt traditionell keine bösen und lauten Worte an Bord, wodurch immer eine gute Stimmung herrscht. Die Regatten werden mit einer Besatzung von ungefähr 10 motivierten Seglern durchgeführt. Es gibt auch immer wieder Platz für ehrgeizige Jugendliche, die gerne mitgenommen und auch in die Crew mit integriert werden. Die Wild Lady ist arbeitsintensiv. Den letzten Knoten Speed herauszuholen gelingt nur durch konsequenten Trimmeinsatz der Crew.

Die Wild Lady hat in ihren bisher 17 Jahren viele große Regatta-Erfolge erzielen können. Ganz besonders waren der zweimalige Gewinn der Cento am Gardasee, wobei der erste durch Manipulation nicht anerkannt wurde. Die Wild Lady segelt jedes Jahr am Bodensee an mindestens 10 Regatten mit. Bei up and downs sind die technischen Voraussetzungen nicht geeignet, um gewinnen zu können. Bei Langstreckenregatten kommt das hohe Geschwindigkeitspotenzial der

Wild Lady zum Tragen. Manchmal gelingt es sogar, noch vor Katamaranen im Ziel zu sein, obwohl diese eigentlich konstruktionsbedingt über ein unschlagbares Geschwindigkeitspotenzial verfügen. Die Wild Lady ist bei der Rundum meistens das schnellste Einrumpfboot. Das Blaue Band zu gewinnen ist praktisch unmöglich, da der Bodensee das einzige Binnenrevier ist, bei dem an der Regatta rund um den See nicht vergleichbare Einrumpf- gegen Zweirumpfboote antreten müssen.

Die ersten 6 Jahre wurde noch an Einhand- und Zweihandregatten teilgenommen. Das Bergen des „kleinen“ Gennakers mit 220 qm war immer recht spannend. Seit der Mastverlängerung konzentriert man sich auf die Teilnahme an Regatten mit voller Besatzung.



Das absolute Highlight der Wild Lady war die Ausfahrt mit der Jugend des YCL. 3 Mitglieder der Stammcrew waren dabei, haben aber immer nur Arbeiten zugeteilt und überwacht. Die eifrige Jugend hat das Boot vollständig selbst aufgebaut und gesegelt. Selbst das Steuern wurde vom Ablegen an von den Jugendlichen übernommen. Es war alleine schon ein spannendes Erlebnis, das Großsegel mit dem Grinder 30 Meter hoch zu ziehen. Die glänzenden Augen beim Ankommen waren für alle Beteiligten ein faszinierender Abschluss eines Traumtages mit idealen Bedingungen.

Die Wild Lady hat beim YCL einen wunderbaren Liegeplatz erhalten, was Eigner und Crew sehr schätzen und dem Vorstand sehr dankbar sind. Auch die tolle Infrastruktur im BMK-Hafen mit hoch leistungsfähiger Segelmacherei von North sowie hervorragender Gastronomie rundet das perfekte Bild ab. Eigner und Crew fühlen sich außerordentlich wohl und genießen das ideale Set-up.





Beate Vieweger

Eine Legende – die „Shamrock“

Ein besonderes Schiff an unseren Stegen ist die Shamrock. Der Zweitonner ist nicht nur ein wahres Schmuckstück und ein erfolgreicher Regattasegler sondern auch auf Grund ihrer Geschichte ein gern gesehener Gast in vielen Häfen rund um den Bodensee. Seit vielen Jahren gehört sie Reinhard und Regine Frey.

Die Pläne zum Schiff wurden von Sparkman & Stephens in New York gezeichnet. Walter Oderbolz gab das Schiff bei der Benello-Werft in Livorno in Auftrag. Dort wurden nur drei baugleiche Schiffe gebaut, acht weitere in New York und Swan in Finnland baute nach diesen Plänen in etwas abgewandelter Form die Swan 45.

Bei Benello wurde nur der leere Rumpf mit Deck für die Shamrock gebaut. Dieser wurde mit Hilfe eines extra nur für diesen Transport angefertigten LKW-Aufliegers in einer heute abenteuerlich anmutenden Reise über die zum Teil noch schneebedeckten Pässstraßen der Alpen nach St. Margarethen überführt. Die Passage durch die engen Bergdörfer war Maßarbeit. Dazu kam noch, dass am Zugfahrzeug die Bremsen versagten. Da diese nicht gleich repariert werden konnten, wurde einfach ein zweiter LKW zum Bremsen angehängt. Heute wäre das undenkbar.

Das Schiff kam auf das Gelände der Bauunternehmung Gautschi und wurde dort von zwei extra eingestellten Bootsbauern luxuriös, innen unter anderem massiv in Mahagoni, ausgebaut. Zudem erhielt es eine Spülmaschine, die über einen Keilriemen durch einen Elektromotor angetrieben wurde damit das Geschirr, dass während der Regatten für die große Crew anfiel, gespült werden konnte. Das Schiff erhielt, wie in den Plänen vorgesehen, eine Bermuda-Hoch-Takelung.

Reinhard liegt noch der Original-Messbrief des Vermessers Rathgeb aus dem Jahr 1969 vor. Das Schiff hat damals schon stolze 650.000 SFr gekostet.

Die damaligen Eigner Oderbolz und Gautschi segelten auf dem Schiff viele erfolgreiche Regatten. Sie gewannen unter anderem den Tonner-Pokal vor Langenargen und 1971 bei Starkwind und Sturm bis 9 Bft. die Rund-Um.

Dadurch, dass das Schiff neben dem Steueruder noch ein zweites Trimmruder hat, also ein „doppeltes“ Steuerrad, kann es richtig Höhe laufen, was bei Regatten ein enormer Vorteil ist. Das Schiff war über 10 Jahre Clubschiff des Bregenzer Yachtclubs. Viele, der heute berühmten Segler, wie Fritz Trippolt oder Werner Fischer sind auf diesem Schiff schon in jungen Jahren gesegelt.

Dann wechselte das Schiff den Eigner und war für 2 Jahre im Besitz eines Flaschenherstellers aus dem Vorarlberg. Im Oktober 1981 erwarb Sigi Altmann, Kapitän zur See und Mitglied des Yachtclubs Langenargen die Shamrock.



Das Schiff lag im BMK Hafen und wurde von Sigi Altmann dem Yachtclub für Jugendausfahrten zur Verfügung gestellt. Zusammen mit der Benny ging es auf Tour.

Reinhard hat die Shamrock schon immer gefallen und sagte einmal Sigi Altmann gegenüber mehr zum Spaß als im Ernst, „geschenkt würde er das Schiff schon nehmen.“ 2017 kam Sigi Altmann dann auf Reinhard zu und fragte ihn, ob er noch zu seinem Wort stehe, da er altershalber das Schiff verkaufen wollte. Jetzt musste Reinhard sich entscheiden, er übernahm für einen symbolischen Preis von 10 € das Schiff und dazu jede Menge Arbeit. Damit kam das Schiff in die guten Hände eines erfahrenen Seglers, der auch wusste, wie man ein Schiff restauriert.

Reinhard konnte zum Glück das Schiff bei Walter Schildhauer von Speedwave in die Halle stellen und hat innerhalb von 2 ½ Jahren die Shamrock wieder auf Vordermann gebracht. Der alte Motor wurde ausgebaut, der Ölschlamm aus dem Motorraum entfernt, ein neuer 75 PS Volvo Penta Motor in Maßarbeit eingebaut, die Druck- und Wellenlager getauscht, das Teakdeck erneuert, innen alle Holzteile abgeschliffen und neu lackiert, die alte Spülmaschine und der Teppichboden entfernt und die Takelage überholt.

Heute liegt die in neuem Glanz erstrahlte Shamrock bei uns im Yachtclub Langenargen und wird regelmäßig für zahlreiche Ausfahrten und erfolgreich für Regatten genutzt. Nicht nur, dass sie die Quer gewonnen hat, sie liegt mit Skipper Reinhard Frey bei vielen Wettfahrten immer weit vorne im Feld der zahlreichen Konkurrenten.

Jeder von uns, der schon mal auf der Shamrock mitsegeln durfte, ist von dem besonderen Flair dieses einzigartigen Schiffes gefangen und auch im Yachtclub Bregenz ist sie heute noch ein gern gesehener Gast.

ARGEN

Angelsportverein
Langenargen

Grillplatz

Duschen
WC
Spülraum
Fäkalien-
abgabe

Boots-TÜV-Abnahme



Fäkalien-
abgabe
Boot

Schranken-
anlage

Verwaltung
BMK Yachthafen

Institut für Seenforschung

HAFENMEISTER

Fischbrut-
anstalt

Schuppen 13

DAS-Boot-GmbH

North Sails

TRITON

Workspace &
Konferenzräume

BMK
Servicepoint

YCL Clubräume

Nur für Gäste
des Malereck

Restauran
Malereck



Weitere Informationen zum
BMK Yachthafen Langenargen
finden Sie unter:

WWW.BMK-YACHTHAFEN.DE

ZUFAHRT

P Öffentlicher
Parkplatz

Unser Heimathafen



- 15 Hafenmeister
- 16 BMK Servicepoint / Workspace & Konferenzräume
- 17 Verwaltung
- 18 Zubehörgeschäft
- 19 Motorenservice
- 20 Krananlage
- 21 Slipanlage
- 22 Takelmast
- 23 Waschplatte
- 24 Duschen / WC / Spülraum
- 25 Spielplätze
- 26 Fahrraddepot
- 27 Fäkalienabgabestelle
- 28 Müllabgabestelle
- 29 Segelschule: DAS-Boot-GmbH
- 30 North Sails GmbH
- 31 Restaurant: Malereck
- 32 Restaurant: Schuppen 13
- 33 Angelsportverein Langenargen e.V.
- 34 Yacht-Club Langenargen e.V.
- 35 YCL Clubräume

P Parkplätze





Uli Dobler

Antigua Sailing Week – Regatta-Segeln unter Traum-Bedingungen

Vom 28.04.-03.05.24, passend zum Jubiläum unseres YCL, findet die 55. Antigua Sailing Week wieder mit den großartigen Regatten vor English Harbour und Falmouth Bay statt. Jeden Tag bläst es zuverlässig mit 4-5 Bf, bei 30° C Lufttemperatur, harte Kämpfe am Start, spezielle Taktik rund um die Bojen, enge Zieleinläufe. Das Ganze wird belohnt mit karibischem Flair, Reggae und der Freude, von diesen großen Segelerlebnissen ganz besonders inspiriert zu werden. Nicht zu vergessen, die genussvollen Blicke auf traumhafte Segelyachten, vor allem Racer, Megas und die Oldtimer, die nach der Classic-Week die Karibik noch nicht verlassen haben.



Die ca. 100 Teilnehmer-Boote starten insgesamt in 15 Racing-Gruppen, 11 davon repräsentieren die Klassen der Eignerboote, aufgeteilt nach Längen von 29-100ft, 4 Klassen gibt es für die Bareboat-Klassen (40-50ft). Bareboat heißen die klassischen Charterboote, die viele von uns aus den Urlaubstörns kennen. Mit einem solchen Charterboot, einer Dufour 460 waren wir 2022 mit einer 6er-Crew aus ambitionierten Seglerinnen und Segler, teilweise aus unserem Yachtclub als Teilnehmer dabei. Die Herausforderung dabei ist für alle Crews, aus einem zugeteilten Charterschiff im Vergleich zu den anderen in der gleichen Klasse das Beste aus dem Schiff herauszuholen. Die Erfahrung aus der Vergangenheit ist, dass es dabei tatsächlich unterschiedliche Leistungs-Charakteristika gibt, das heißt, es gibt Boote, die öfter gewonnen haben als andere und welche, die im Vergleich dazu einfach gar nicht laufen, so scheint es. Zu erklären ist das meist nicht, aber vielleicht liegt es dann am Ende doch an der Crew?

Gesegelt wird an 5 Regattatagen, täglich zwei Wettfahrten mit einer Dauer von ca. 2,5 Std vor der Südküste von Antigua. Auf einer Fläche von ca. 10 x 25 sm sind zwei Regatta-Sektionen mit je ca. 10 Bojen gelegt, von denen 5-7 je nach angekündigtem Kurs in vorgegebener Reihenfolge umfahren werden müssen.

Gestartet wird in 5min Abständen zwischen den Klassen. Die besten Positionen vor dem Start sind hart umkämpft, nicht immer möchte man hier mittendrin sein. Eine hohe Startgeschwindigkeit schon vor der Linie ist dennoch wichtig – leider sind die Charterboote nicht so spritzig wie eine „J“.

Auf der Kreuz zur Luv-Tonne gilt für alle volle Konzentration, bei Schwell und Strömung schräg gegenan, das Schiff hoch am Wind auf Geschwindigkeit zu halten. Jedes Grad Abweichung von der Ideal-Anströmung am Windfenster wird durch die nächste Welle sofort mit Verlust an Höhe und Geschwindigkeit bestraft. Am Ende entscheiden an der Ziellinie auch nach 2 Std Regattazeit nur wenige Sekunden oder Meter.

Ganz besonders wichtig ist dabei, einen gewieften Taktiker wie unseren YCL-Präsidenten an Bord zu haben! Er hatte als Erst-Teilnehmer

zwar keinerlei Revier-Kenntnisse, brachte aber durch überraschende Entscheidungen uns selbst und unsere Gegner durcheinander und verschaffte uns dadurch wertvolle Positionsvorteile. Am Ende standen wir bei der großen Abschlussparty und mit stolzer Brust auf dem Podium und genossen den tosenden Beifall.

Bei allem Ehrgeiz und Kampfgeist ist es wichtiger, nach den Wettfahrten entspannt an Bord und mit den anderen Crews die Cocktails zu genießen, anstatt sich stundenlang im Wettfahrtbüro in den Protest-Verhandlungen zu streiten. Das oberste Ziel ist es obendrein, die Yacht und die Mannschaft am Törn-Ende wieder unbeschadet und gesund ans Ziel zu bringen.

Seit fast 40 Jahren ist KH+P Yachtcharter mit den Charterangeboten und einer perfekten Organisation und Betreuung spezialisiert auf die Antigua Sailing Week. Das Rahmenprogramm darf dabei natürlich auch nicht zu kurz kommen. Ob bei Sieger-Ehrungen, Reggae-Parties, dem sensationellen Sunset-Besuch auf Shirley-Heights, einem der schönsten Plätze der Karibik, überall trifft man eine gut gelaunte internationale Seglergemeinschaft, die abends die vermeintlichen Regatta-Fehler vom Tag schon wieder vergessen haben.

Während der Regatta liegt man am historischen Nelson's Dockyard in English Harbour, dem bedeutendsten Marinestützpunkt in den kleinen Antillen aus dem 18. Jahrhundert.





Das ganze Areal mit seinen historischen Bauwerken gehört seit 2016 zum UNESCO Weltkulturerbe und gleicht einem großen Freilichtmuseum aus der Kolonialzeit, auf jeden Fall alles „very british“.

Die Yachten werden in der Regel in St. Martin, Guadeloupe oder Martinique gechartert, es gibt auch einzelne Angebote mit Basis in Antigua. Bei allen anderen Ausgangspunkten werden je 3 Tage für die An- und Abreise eingeplant, sodass ein Törn zur Antigua Sailing Week in der Regel zwei Wochen dauert.

Mit dem Namen „Albatross“ startet in diesem Jahr wieder eine Dufour 460 mit 4 YCL-Mitgliedern an Bord. Von Martinique geht es über „die Naturinsel“ Dominica zu einem Kurzstop nach Guadeloupe, um rechtzeitig am 26. April zum Check-in auf Antigua zu sein.

Aus der Karibik gratuliert die „Albatross“-Crew dem YCL herzlichst zum großartigen Jubiläum und wünscht allen viel Spaß und Freude beim Feiern sowie einen tollen Verlauf des Festprogramms!







Peik von Bestenbostel

Rudi Magg – ein herausragendes Seglerleben Vom Bodensee auf die Weltmeere

Es sind Persönlichkeiten, die einen Verein formen und ihn mit Leben füllen. Zu den großen Persönlichkeiten des YCL gehört unser Clubfreund Rudi Magg. Seit 1953 ist er Mitglied, hat seitdem das Clubleben intensiv miterlebt und es mit seiner Liebe, Begeisterung und außergewöhnlichem Einsatz für den Segelsport entscheidend mitgeprägt.

Er hat die Wettfahrtszene auf dem Bodensee unter anderem mit der Gründung der Kreuzervereinigung maßgeblich beeinflusst und sich bei berühmten Regatten weltweit mit seiner Erfahrung, Seemannschaft und sportlichen Einstellung einen Namen gemacht. 2004 hat ihn daher das Seglermagazin „Yacht“ in den Kreis der „100 größten Segler aller Zeiten“ aufgenommen. Seitdem gehört er zu den „Helden der Meere“, wie die Yacht damals titelte.



Dieses Jahr wird Rudi Magg 83 Jahre alt und beteiligt sich noch immer an den Wettfahrtleitungen unserer Regatten – seit über vierzig Jahren. Das alles zeichnet ihn aus, an erster Stelle in die „Wall of Fame“ des Yacht Club Langenargen aufgenommen zu werden. Dazu später mehr.

Schon als kleiner Junge stand er sehnsüchtig am Ufer des Bodensees, beobachtete die Wellen, spürte den Wind und träumte davon, einmal selbst Pinne und Schot in den Händen halten zu können. Eine Anzeige im Montfort Boten brachte ihn 1953 zum YCL. Der Club warb damals für junge Mitglieder und bot ihnen das erste Jahr ohne Mitgliedsbeitrag und eine kostenlose Segelausbildung an.

Das erste Jahr verlief dann erst einmal ziemlich ernüchternd. Kein Tag auf dem See und die Ausbildung beschränkte sich auf Schleifarbeiten im Winterlager und die älteren Mitglieder ließen sich Knoten vormachen. Dazu kam 1953 die „Ausbildung“ auf der „Arguna“, die damals als Clubschiff gekauft wurde und täglich gelenzt werden musste – natürlich eine Aufgabe für die Jungen.

Auch im Jahr danach gab es zunächst keine Mitsegelgelegenheit, bis er bei der Pfingstausfahrt nach Wasserburg auf einem Drachemitgenommen wurde. Beim Ablegen in Wasserburg fiel dann der Skipper ins Wasser und Rudi Magg musste als 12-jähriger sein erstes Mann-über-Bord-Manöver fahren – erfolgreich.

Danach segelte er an der Pinne den Drachen zurück nach Langenargen. Das war der Anfang auf dem Wasser und seiner Passion, die bis heute anhält.

Die Gelegenheiten blieben trotz vielem Arbeits-einsatz weiter rar, aktiv auf dem See mit dabei zu sein. Deshalb musste endlich ein eigenes Boot her: Es wurde die „Unda“ eine V-Jolle mit Gaffelbesegelung aus Baumwolle und sieben durchgehenden Latten. Segeln hatte sich Rudi Magg inzwischen autodidaktisch beigebracht. Die ersten Regatten und Siege segelte er mit seiner „Unda“ auf der Bodenseewoche, und viele weitere folgten zusammen mit Vorschoter Toni Magg.

Der nächste große Sprung folgte 1966 mit dem Kauf der „Arguna“, die sich nach Jahren als Clubboot damals in einem erbärmlichen Zustand befand. Rudi Magg startet unverzüglich die Renovierung der Yacht und damit auch seine Karriere als Bootsbauer. Mit der „Arguna“ gewann er Ende der 60er Jahre Wettfahrten in Serie. Zu den Trophäen gehört unter anderem die „Silberene Schildkröte“ für die erfolgreichste Yacht auf dem Bodensee oder der „Liebe Augustin“, eine wertvolle Spieldose für die beste Leistung als Fahrtensegler mit über 4.000 Kilometern im Jahr auf dem See – ohne Motor! Insgesamt gewann die „Arguna“ über 90 erste Preise bei Wettfahrten. Das ging soweit, dass die Konkurrenz aufgrund der Überlegenheit gegen die „Arguna“ vorübergehend nicht mehr antreten wollte. Über 200 Preise sind es in Summe, die Rudi Magg von seinen Regatten rund um die Welt nach Hause mitgebracht hat.

Wer Rudi Magg kennt, weiß wie fest verwurzelt er in seiner Heimat am See ist. Gleichzeitig zog es den jungen Mann schon früh auf die Weltmeere.

1971 segelte er als 29-jähriger in Neuseeland beim Auckland Eintonner-Pokal zusammen mit der ausgezeichneten Crew des Bremer Segelmachers Hans Beilken auf der „Optimist B“ mit. Beilken setzte auf seiner „Optimist B“ erstmals auf die revolutionäre Kielkonstruktion des Amerikaners Richard E. Carter: Seit Kolumbus segeln Schiffe auf festem Kiel. Richard E. Carter durchbrach dieses scheinbar unumstößliche Gesetz: Er stellte die erste Hochseeyacht auf



einen beweglichen Kiel um. Gegenüber dem Festkiel bot sich damit eine zusätzliche Möglichkeit, während der Regatta den Schwerpunkt zu verändern und dadurch Zeit zu gewinnen. Eine technische Konstruktion, die beim jungen Segler vom Bodensee Interesse für Yachttechnik weckte. 1972 folgte im Dezember der Eintonner-Pokal mit der berühmten „Ydra“ vor Sidney, wieder mit Skipper Hans Beilken.

Vier Jahre später startete Rudi Magg als Schiffsführer auf der „Rubin IV“ zum 3. Südatlantik-Rennen Kapstadt - Rio. Am 10. Januar 1976 um 15:30 Uhr schoss die „Rubin IV“ bei 5 bis 6 Windstärken aus Nordwest, beobachtet von rund einer halben Million Zuschauern, unter dem Tafelberg über die Startlinie. Nach dem gelungenen Start lag die „Rubin IV“ in einer ausgezeichneten Position. Ein Schaden in der Takelage warf Schiff und Crew dann gleich in der ersten Nacht zurück. Skipper Rudi Magg peitschte die Yacht danach bei günstigen Passatwinden durch den Südatlantik und erreichte Spitzengeschwindigkeiten von über 15 kn. Segelführung, präzise Navigation, Wetterbeobachtung und Taktik gehörten schon damals zu den hervorstechenden Eigenschaften von Rudi Magg. Er hat sie danach immer weiter perfektioniert. Belohnt wurde die „Rubin IV“ mit ihrer Bodensee Crew nach der Ankunft in Rio mit einem hervorragenden vierten Platz - noch vor der damals als unschlagbar geltenden und gefürchteten „Pen Duick VI“ des Franzosen Eric Tabarly. Außerdem wurde Rudi Magg als Skipper vor dem Start von Kapstadts Bürgermeister für die am besten vorbereitete Mannschaft und das bestausgerüstete Schiff ausgezeichnet.

Es folgten weitere glänzende Ergebnisse: Unter anderem zusammen mit Karl Brugger und Christian Rau Sieger beim Shark-World-Cup 1980, ausgetragen vor Bottighofen auf der Schweizer Seite des Bodensees. Diese Regatta gilt als inoffizielle Weltmeisterschaft der Shark 24 Klassenvereinigung. Die Langenargener gewannen nicht nur, sondern dominierten die Wettfahrten mit deutlichen Vorsprüngen von fünf bis 12 Minuten. Ein weiteres Highlight war die Weltmeisterschaft der Mintonner 1981, die der YCL vor Langenargen überaus erfolgreich organisierte. Rudi Magg segelte hier mit dem „Spätzle-Express“ zusammen mit Karl Brugger und Christian Rau auf Rang 3. Südafrikas





„Yachting Magazin“ bezeichnete Rudi Magg nach der WM in einem Bericht als den „deutschen Wunderknaben“ des Segelsports.

Plymouth, Admiral's Cup 1985: „I han denkt der Dampfer sinkt“, sagte Rudi Magg in einem telefonischen Interview der Süddeutschen Zeitung nach dem Sieg der deutschen Mannschaft beim „Admiral's-Cup“ vor der englischen Küste. Der Admiral's Cup gilt als inoffizielle Mannschafts-Weltmeisterschaft der Hochsee-Segler und ist nach dem „America's-Cup“ die begehrteste Segeltrophäe weltweit. Teilgenommen hatten 1985 die deutschen Yachten „Outsider“, „Diva“ und „Rubin“.

Was war passiert? Rudi Magg war Taktiker und über weite Strecken Steuermann an Bord der Rubin. Die Mannschaften, mit dabei Rudis Sohn Eberhard, hatten während dieses Admiral's Cups 80 Stunden härtesten Regattasport mit Windstärken um 10 Beaufort überstanden. Rudi Magg nach der stürmischen Etappe rund um den Fastnet Felsen vor Irland: „Unser Schiff war von den vielen Brechern fast ständig unter Wasser. Keiner hatte mehr trockene Klamotten und die letzten 24 Stunden hat sowieso niemand ein Auge zugemacht.“ Nur wenige Meter vor dem Ziel in Plymouth passierte es dann: Ein Scheinwerfer der BBC, die die Ankunft der Admirals Cupper in der Dunkelheit des frühen Morgens gegen 4:30 Uhr filmte, blendete Steuermann Rudi Magg so stark, dass die „Rubin“ kurzfristig vom Kurs abkam und auf einen Wellenbrecher vor der Hafeneinfahrt krachte. Ein Schock für



die Mannschaft. Das Schiff bremste von acht Knoten innerhalb Sekunden auf Null, verursachte durch den Aufprall beim Steuermann ein angebrochenes Nasenbein, drehte sich um die eigene Achse, kam wieder frei und erreichte wenige Minuten später einigermaßen wohlbehalten das Ziel.

Die Bilanz des Admiral's Cups 1985: Der dritte deutsche Sieg nach 1973 und 1983. Von 54 Yachten mussten 24 aufgeben. Neben den Deutschen konnten nur die Australier und die Iren ihre jeweils drei Boote ins Ziel bringen. Darunter die Rubin.

Der Sieg beim Admiral'S Cup gehört zu den Höhepunkten in einem Seglerleben. Gekrönt wird das sportliche Leben von Rudi Magg neben den Pokalen zusätzlich mit ehrenvollen Auszeichnungen. Unter anderem hat ihm der Landessportverbands Baden-Württemberg die „Goldene Ehrennadel“ verliehen. Vom Bundespräsidenten hat er für seine sportlichen Erfolge das „Silberne Ehrenblatt“ überreicht bekommen – die höchste staatliche Auszeichnung für sportliche Spitzenleistung in Deutschland.

Rudi Magg – „der deutsche Wunderknabe“ – wie die Australier sagten. Seinen reichen Erfahrungsschatz brachte er immer wieder mit nach Hause. Seit vielen Jahren profitieren auch wir davon im YCL. Der YCL nimmt das zum Anlass und möchte große Verdienste und Leistungen seiner Mitglieder in besonderer Weise ehren. Als höchste Auszeichnung hat der Vorstand anlässlich des 75 Jahre Jubiläums des YCL daher die Schaffung der „Wall of Honour“ beschlossen.

Sie erhält einen Ehrenplatz in unserem Clubhaus und ist den Namen von Mitgliedern vorbehalten, die sich um den YCL in herausragender Weise verdient gemacht haben. Der erste Name, den wir auf dieser Liste eintragen heißt „Rudi Magg“. Unserer besonderer Dank gilt an dieser Stelle auch seiner Frau Rosemarie. Nur mit ihrem großen Verständnis und ihrer fortwährenden Unterstützung war sein Seglerleben möglich.

Wall of Honour

Den Yacht Club Langenargen gibt es seit 75 Jahren. Jeder von uns lebt und erlebt den Segelsport unterschiedlich. Je nachdem gehören zu unseren Höhepunkten viele schöne oder anstrengende Erlebnisse, die wir allein, mit Familie oder Freunden auf dem Wasser erleben. Das alles macht den YCL aus. Dazu kommen herausragende sportliche Leistungen, Unternehmungslust und Einsatzfreude unserer Mitglieder, die einen Verein wie den unsrigen in auszeichnen – und dabei kommt es auf das Engagement Einzelner an.

Diese Menschen gibt es auch im YCL. Anlässlich unsere 75-jährigen Bestehens haben wir im Vorstand den Beschluss gefasst, für sie eine „Wall of Honour“ einzuführen.

Diese „Wall of Honour“ ist eine Ehrentafel aus Mahagoni, trägt unseren Clubstander eingraviert auf einem Messingschild und wird einen Ehrenplatz im Clubhaus erhalten. Auf ihr werden die Namen von Mitgliedern angebracht, die in außergewöhnlicher Weise zum Erfolg des Segelsports und damit auch zum Erfolg des YCL beigetragen haben.

Die erste Namensplakette wird den Namen von Rudi Magg tragen. Auf seiner Sitzung am 29. März 2024 hat der Vorstand einstimmig seine Aufnahme in die „Wall of Honour“ entschieden. Im YCL ist Rudi Magg mit seinem Engagement für den Segelsport und unseren Verein einzigartig. Einen ausschnittsweisen Überblick seines Seglerlebens gibt der gesonderte Beitrag in diesem Jubiläumsmagazin.

Rudi Magg ist mit seinem seglerischen Können für uns ein Vorbild, er hat das Regattawesen in unserem Club und auf dem Bodensee entscheidend mitgeprägt und er ist immer bereit, den YCL mit seinem Engagement zu unterstützen. Dafür möchten wir uns bei ihm herzlich bedanken. Wir freuen uns, dass wir den Namen Rudi Magg als ersten auf die „Wall of Honour“ eintragen können.





Caren Frey, Präsidentin 30er Schärenkreuzer Klassenvereinigung

30er Schärenkreuzer – elegante Klassiker an den Stegen in unserem Hafen

Mit der Gründung des Yachtclubs Langenargen im Jahre 1949 kamen auch die ersten 30 qm Schärenkreuzer in den Club im damaligen Woche-Hafen. Die Faszination dieser schönen, schlanken „Windhunde des Wassers“, deren lange Überhänge und wenig Freibord sie so schnell machen, begeistert schon seit über 100 Jahren die Seglerwelt. So kam es, dass diese stolzen Yachten schon in den 20er Jahren aus Schweden, über den Norden Deutschlands, die Bayrischen Seen und Reviere in der Schweiz an den Bodensee gekommen sind.

Hafen-Eigner-Familie Woche segelte damals die ELISABETH und verkaufte diese dann 1958 an Ruth Krose-Kauffmann, eine der Gründerinnen des Vereins, die sie dann in VERENA II umtaufte. Auf VERENA II folgten in den nächsten Jahrzehnten noch Schiffe dieses Namens und heute segelt die VERENA IV mit der Segelnummer G 111 in nun schon mit der vierten Generation in unserem Club.



Dabei möchte ich die anderen Familien, die ebenfalls schon seit Generationen im Club heimisch sind, nicht vergessen. Stellvertretend zu nennen sind die Familien Magirus mit nacheinander drei 30ern, GILBERTE, HADUMOTH II und später HADUMOTH IV (G 87), Henzi BELUGA (Z 5), von Wangenheim RHAMSIN (G 84), Straub u. a.

Verschiedene 30er kamen und gingen, wechselten Namen und Besitzer. Auf jeden Fall waren und sind die 30er seit jeher die zahlenstärkste Einheitsklasse im Hafen. Seit 29 Jahren hat nun auch das älteste Schiff der 30er-Flotte (Baujahr 1926), die MARAMA (G 1) unserer Familie ihren Heimathafen im Yachtclub Langenargen. Die schiere Länge der 30er fand auch beim Bau der Winterlagerhalle in den 80ern Berücksichtigung. Passgenau können die schön schmalen Yachten in der Hallenbreite eingeparkt werden.

Seit den 50er Jahren sind die 30er Schärenkreuzer bei Regatten rund um den See erfolgreich dabei. 1965 fand der erste Schärenkreuzer-Pokal mit elf Schiffen vor Langenargen statt, dann 1969 mit dreizehn Schiffen.

Im Jahre 1970 werden Dr. Kissel, Gerd Lippert, Rainer Roth (alle YCL) zum Vorstand der 30er gewählt. 1972 dann wird Max Henzi Präsident, Robert Magirus wird 1973 Vizepräsident. Auch die Europa-Cups 1974, 1975, 1976 und 1977 mit Renndreißigern und Tourendreißigern, 1974 mit erstmaliger Beteiligung einer schwedischen Crew, werden vom Yachtclub Langenargen ausgerichtet.

Durch die dem YCL angehörenden Präsidenten findet auch 1978 wieder ein 30er-Cup vor Langenargen statt. Weitere Cups folgen:

1983 30er- Cup Langenargen

1984 Bodensee-Cup Langenargen

1987 30er-Cup Langenargen

1992 glanzvolles 40-jähriges Jubiläum im Schloss Montfort

Beim Europa-Cup vor Langenargen 2010 konnte Reinhard Frey, als Präsident der 30er, ein Rekordfeld von 37 Teilnehmern begrüßen. Die tolle Organisation, sei es die hervorragende Wettfahrtleitung um einen, wie es Peter Gilmour (AUS) einmal bemerkte, der besten Wettfahrtleiter der Welt, Rudi Magg, oder um die super Landorganisation mit tollen Festabenden im Schloss Montfort und abschließender Siegerehrung bei Familie Frey am See, wird noch heute allseits gelobt. Deutsche, Österreicher, Schweizer, Schweden, Franzosen, Engländer und Ungarn finden sich zu diesen Segelevents ein und rechtfertigen den Begriff einer Europameisterschaft.

Wir, die 30er Familie, gratulieren zu Ihrem 75. Jubiläum und wünschen uns weiterhin eine gute Zusammenarbeit mit dem Yachtclub Langenargen. Viele schöne und windreiche Regatten, dem Vorstand und den Mitgliedern erfolgreiche weitere Jahre in Ihrem Hafen.









9

P

S8

82

FN 55900

Florian Schmid und Daniel Heine, P82 Schelm

Der 45er Nationale Kreuzer – ein über 100jähriger Cruiser-Racer

Mit Ihrem unverwechselbaren Design, dem schmalen langen Riss und dem typischen Löffelbug sind Sie für den Fachmann schon von Weitem zu erkennen. Der segelbegeisterte Laie erfreut sich an der eleganten Gesamterscheinung und dem unverwechselbaren Hauch von Tradition, der die schnittigen Klassiker umgibt.

Ihren Ursprung fand die Nationale Kreuzer Klasse auf dem XX. Deutschen Seglertag im Potsdamer Yachtclub im Jahr 1911 als folgender Antrag gestellt wurde: „Um einem allseitig gefühlten Bedürfnis abzuhelpfen, ist zur Hebung der Rennsegelei auf deutschen Binnengewässern eine rennfähige Kreuzerklasse zu schaffen, deren Größe etwa den 6-7 SL Kreuzern des alten Messverfahrens entspricht“.



Der Antrag ist als Reaktion auf die damalige Dominanz der Yachten der „International Rule“ entstanden, die erst einige Jahre zuvor, 1906 von Vertretern verschiedener europäischer Segelnationen in London beschlossen wurde und die im Januar 1908 in die Begründung der heute noch bekannten Meterklassen mündete. Der Deutsche Kaiser propagierte damals die internationale Ausrichtung des Segelsports und förderte die sehr teure, regattaoptimierte Weiterentwicklung der olympischen Meterklassenyachten. Diese durften zu dieser Zeit auch ausschließlich nur von Aristokraten gesegelt werden.



Insofern kann man die Forderung nach einer neuen Klasse auch durchaus politisch verstehen. Die Idee war es, bezahlbare Schiffe für das nicht adelige Bürgertum zu bauen, die neben hervorragenden Regatta-eigenschaften auch unkompliziert zu segeln sind und einen gewissen Komfort an Bord bieten, um auch für das Freizeitsegeln geeignet zu sein. Der Beschluss fiel dann denkbar knapp aus, hatten sich doch alle Mitglieder des Kaiserlichen Segelclubs mit 22 Stimmen gegen den Antrag gestemmt. Er wurde jedoch trotzdem mit einem leichten Überhang der Stimmen der Berliner Clubs knapp positiv entschieden. Damit war der Weg frei für die Entwicklung der ersten Nationalen Kreuzerklassen. Die ersten Cruiser-Racer der Segelgeschichte waren geboren. Es gab 35er, 45er und 75 Nationale Kreuzer. Besonders erfolgreich waren dabei die 45er Nationalen

Kreuzer, die für Binnenreviere entworfen und zu Beginn Ihrer Geschichte vornehmlich am Wannensee gesegelt wurden, bevor Sie schnell Ihren Siegeszug auch in Richtung Süden der Republik fortsetzten. In den 1920ern waren sie dann wohl die populärste Segelklasse in Deutschland.

Auch heute noch findet man viele Nationale Kreuzer an den süddeutschen Seen, die sowohl in der Freizeit, als auch in einer sehr aktiven Regattaszene gesegelt werden.

Wichtig zu wissen ist dabei, dass es sich bei den Nationalen Kreuzern nicht um eine Einheitsklasse, sondern um eine Konstruktionsklasse handelt. Diese zeichnet sich dadurch aus, dass die Schiffe im Laufe der Jahre innerhalb einer durch die Bauvorschrift festgelegten „Box-Rule“ weiterentwickelt werden können, ja sogar explizit weiterentwickelt werden sollen, mit dem Ziel, die Klasse attraktiv und lebendig zu halten.

Bei den 45er Nationalen Kreuzer hatte dies zur Folge, dass Ende der 80er Jahre die Martinwerft in Radolfzell den ersten „Modernen 45er“ auf Kiel legte. Im Vergleich mit den traditionellen Yachten, zeichnet sich die Konstruktion durch mehr Freibord, in Summe mehr Volumen und somit auch durch mehr Wohnlichkeit und einen höheren Komfort aus. Auch sind die Schiffe mit zeitgemäßen Riggs und Beschlügen ausgestattet. Der wohl gravierendste Unterschied besteht allerdings in einem geteilten Lateralplan, der vom ursprünglichen Konzept des Langkielers



abweicht. Optisch sind bei diesen Schiffen die Gene der 45er aber noch deutlich zu erkennen. Kein Wunder, sind sie doch im Rahmen einer rund 75 Jahre alten Bauvorschrift entstanden.

Anfang der 2000er Jahre wartete dann die Glaswerft in Possenhofen mit der nächsten Evolutionsstufe der 45er auf und begann Ihren Siegeszug am Starnberger See. Heute findet man dort die wohl ambitionierteste Regattaszene der Klasse. Die „Glasschiffe“ sind in jeder Hinsicht mit modernen Regattaschiffen zu vergleichen. Lediglich der in der Bauvorschrift vorgeschriebene Spinnaker schränkt sie performativ im Vergleich zu modernen Gennakerschiffen etwas ein.

Besonders interessant an dieser Klasse ist, dass bei Regatten alle Schiffe ohne Handicaps oder Vergütungssysteme direkt gegeneinander segeln. Ein über hundertjähriges Schiff steht also mit einem Neubau an der Startlinie und misst sich je nach Windstärke mit mal größeren, mal weniger großen Nachteilen. Eine Ungerechtigkeit könnte man denken. Aus Sicht der Vereinigung hält dies die Klasse aber attraktiv. Und wenn dann eine alte Lady bei bestimmten Windverhältnissen am Ende doch vor einem „Modernen“ landet, ist die Freude doppelt so groß. Der Erfolg gibt der Klasse recht. So sind die 45er Nationalen Kreuzer z.B. schon seit einigen Jahren in Folge die meldestärkste Klasse bei der Internationalen Bodenseewoche.



Im Hafen des YCL liegen mit P 203 Ariadne (Baujahr 1936) und P 82 Schelm (Baujahr 1923) aktuell zwei 45er Nationale Kreuzer. Insbesondere P 203 weist eine lange Tradition im Club auf. Das Schiff, wurde 1959 von Willy Stoffel, der später auch Präsident des YCL war, erworben und vom Thuner See nach Langenargen gebracht. Seither ist es schon an mehrere Generationen innerhalb der Familien Stoffel, Rek und Wassermann weitergegeben und immer gemeinsam als Familienschiff gesegelt worden. Bereits heute freuen sich die nächsten Familiennachfolger darauf, das Boot einmal in entsprechender Weise zu übernehmen. So muss es bei diesen klassischen Yachten auch sein. Man kann sie eigentlich nicht wirklich besitzen. Man kann sie nur für eine bestimmte Zeit in Obhut nehmen, um sie dann wohlbehütet und gut gepflegt an die Nächsten, die sich um sie kümmern, weiterzugeben.

So wird man auch in Zukunft weiterhin 45er in unserem schönen Yacht-Club Langenargen sehen. Vor allem zur Urlaubszeit finden sich zudem auch immer Gäste aus anderen Clubs, die sich auf Bodenseereise befinden mit Ihren tollen Holzschiffen bei uns ein. Dies zeigt, dass auch das Freizeitsegeln mit diesen klassischen Yachten nicht zu kurz kommt. Der 45er Nationale Kreuzer ist also im wahrsten Sinne des Wortes ein klassischer Cruiser-Racer... auch wenn die Vorstellung von Komfort 1911 sicherlich eine etwas andere war als heute.







LANDRATSAMT
BODENSEEKREIS

Schifffahrtsamt

Liebe Mitglieder des Yachtclub Langenargen,

Das gesamte Team des Schifffahrtsamtes gratuliert dem Yachtclub Langenargen zu seinem 75-jährigen Bestehen.

Was wäre so ein Club ohne die vielen engagierten und treuen Mitglieder.

Als wir gefragt wurden ob wir für das Jubiläums-Magazin einen Beitrag leisten können, haben wir dies sehr gerne angenommen.

Die Bodensee-Schifffahrts-Ordnung (BSO) wurde zum 1. April 2022 novelliert.

Die wichtigsten Neuerungen habe ich nachstehend zusammengefasst.

Wir wünschen eine schöne Wassersportsaison mit vielen bleibenden Momentan am und auf dem Wasser.

Herzlichst, Ihre Claudia Bucher

Artikel 1.06 Urkunden

Wenn für den Betrieb eines Fahrzeuges eine Zulassung (Artikel 14.01) oder ein Bootsausweis (Artikel 2.01 Absatz 3) oder für die Führung eines Fahrzeuges ein Schifferpatent (Artikel 12.02) oder ein Radarpatent (Artikel 6.12 Absatz 1 Nummer 1) erforderlich ist, müssen die entsprechenden Urkunden an Bord mitgeführt werden.

Bitte denken Sie daran, dass auch auf den Jollen die grünen Bootsausweiskarten dabei sein müssen. Wer die Papiere nicht dabei hat, für den kann es evt. teuer werden....

Artikel 1.09 Gewässerverunreinigung

(3) Das Betanken von Fahrzeugen mit eingebautem Tank mittels Kanister oder einem anderen Betankungssystem ist nur mit selbstschließenden oder manuell regelbaren Systemen zulässig, die ein Überlaufen oder Verschütten des Treibstoffs verhindern.

Schauen Sie bitte Ihre Kanister an. Sollten Sie alte Kanister haben, dann bitte ein entsprechendes Betankungssystem nachrüsten.

Artikel 2.01 Kennzeichen

(1) Jedes Fahrzeug muss mit einem von der zuständigen Behörde zugeteilten Kennzeichen versehen sein, das auf beiden Seiten des Fahrzeuges an gut sichtbarer Stelle anzubringen ist. Ausgenommen hiervon sind

- a) Fahrzeuge, deren Länge, gemessen über alles, unter 2,50 m liegt und die nicht mit Maschinenantrieb ausgestattet sind.
- b) Segelsurfbretter, Drachensegelbretter, Stand-Up-Paddles, Paddelboote und Rennruderboote, die nicht mit Maschinenantrieb ausgestattet sind. Fahrzeuge nach Buchstabe b müssen ohne Rücksicht auf ihre Länge den Namen und die Anschrift des Eigentümers oder sonst Verfügungsberechtigten tragen.

Dies bedeutet für uns: alle Jollen über 2,50m Länge (auch die vereinseigenen) müssen registriert werden. Die Kennzeichen müssen am Boot angebracht sein. Alle Optis müssen entsprechend mit Name und Anschrift gekennzeichnet sein. Dies gilt auch für die Stand-Up-Paddles. Dies ist leider keine Kür sondern eine Pflicht. Die Wasserschutzpolizei kann massive Strafen aussprechen.

Artikel 6.05 Ausweichpflichtige Fahrzeuge

Abweichend von Artikel 6.04 und unbeschadet des Artikels 6.03 müssen beim Begegnen und Überholen ausweichen

- a) den Vorrangfahrzeugen und Schleppverbänden alle anderen Fahrzeuge,
- b) den Güterschiffen alle Fahrzeuge, ausgenommen Vorrangfahrzeuge und Schleppverbände,

- c) den Fahrzeugen der Berufsfischer, welche den Ball nach Artikel 3.10 Abs. 1 führen, alle Fahrzeuge, ausgenommen Vorrangfahrzeuge und Schleppverbände und Güterschiffe
- d) den Segelfahrzeugen alle Fahrzeuge, ausgenommen Vorrangfahrzeuge, Schleppverbände, Güterschiffe und Fahrzeuge der Berufsfischer, welche den Ball nach Artikel 3.10 Abs. 1 führen,
- e) den Ruderbooten Fahrzeuge mit Maschinenantrieb, ausgenommen Vorrangfahrzeuge, Schleppverbände, Güterschiffe sowie Fahrzeuge der Berufsfischer, welche den Ball nach Artikel 3.10 Abs. 1 führen.
- f) Segelsurfbretter und Drachensegelbrettern allen anderen Fahrzeugen

Die Surfer wurden hier zurückgestuft. Kiter und Surfer müssen nun allen anderen Fahrzeugen ausweichen. Da dies aber sicher nicht alle Surfer und Kiter wissen (wollen), einfach ein wenig aufpassen und im Notfall trotzdem ausweichen!

Artikel 6.15 **Fahren mit Wasserski oder ähnlichen Geräten**

- (1) Das Fahren mit Wasserski oder ähnlichen Geräten, darunter fallen zum Beispiel auch Geräte wie Wakesurfbretter, die auf der Heckwelle eines vorausfahrenden Fahrzeuges fahren, ist nur bei Tag und klarer Sicht gestattet.
- (2) In der Uferzone ist das Fahren mit Wasserski oder ähnlichen Geräten verboten. Die zuständige Behörde kann Ausnahmen für bestimmte Bereiche (Startgassen) zulassen und dabei auch die zulässige Geschwindigkeit abweichend von Artikel 6.11 Abs. 1 regeln.
- (3) Der Schiffsführer des vorausfahrenden Fahrzeuges muss in Begleitung einer geeigneten Person sein, die das Schleppseil und den Wassersportler beobachtet.
- (4) Das vorausfahrende Fahrzeug und der Wassersportler müssen einen Abstand von mindestens 50 m von anderen Fahrzeugen und von Badenden halten. Das Schleppseil darf nicht elastisch sein und nicht leer im Wasser nachgezogen werden.
- (5) Das gleichzeitige Schleppen von mehr als zwei Wassersportlern Wasser ist verboten.
- (6) Das Schleppen von Flugkörpern (Flugdrachen, Drachenfallschirmen und ähnlichen Geräten) ist verboten.
- (7) Das Fahren mit Aqua-Scootern und Wassermotorrädern oder ähnlichen Schwimmkörpern jeglicher Antriebsart sowie der Betrieb von Sportgeräten mit Wasserstrahlantrieb, der von einem Fahrzeug oder Schwimmkörper zur Verfügung gestellt wird, ist verboten.

Somit ist ganz klar geregelt, dass keine E-Foiler, E-Stand-Up-Paddles und ähnliches am Bodensee erlaubt sind.

Artikel 10.08 **Fahren mit Wasserski oder ähnlichen Geräten**

Das Fahren mit Wasserski oder ähnlichen Geräten, die Verwendung von Wellenbrettern und das Treibenlassen mit nicht lenkbaren Schwimmkörpern ist verboten.

Artikel 11.04 **Bade- und Tauchverbot**

(5) Beim Schwimmen ohne Begleitfahrzeug außerhalb der Uferzone (Artikel 6.11 Ab. 1) muss ein gut sichtbarer Schwimmkörper mitgeführt werden.

Dies gilt für alle, die vom Ufer aus weit hinausschwimmen.

Artikel 13.11c **Wartung von Motoren**

Alle Verbrennungsmotoren für Antrieb und Stromerzeugung (Generatoren) müssen anlässlich der Nachuntersuchung gemäß Artikel 14.04 Absatz 1 einer Wartung und Kontrolle aller abgasrelevanten Bauteile unterzogen werden. Die Durchführung dieser Wartung und Kontrolle hat innerhalb der letzten sechs Monate vor der Nachuntersuchung zu erfolgen und ist der Behörde schriftlich zu bestätigen.

Die ASU, welche früher notwendig war und nur von Fachwerkstätten durchgeführt werden durfte, ist Geschichte!

Artikel 13.15 **Akkumulatoren**

(3) Fahrzeuge mit eingebauten Lithium-Ionen-Akkumulatoren für den Antrieb oder die Stromversorgung müssen mit dem Warnzeichen W012 „Warnung vor gefährlicher elektrischer Spannung“ nach der Norm EN ISO 7010 gekennzeichnet sein. Das Zeichen muss gut sichtbar auf beiden Seiten des Fahrzeuges neben dem Kennzeichen und am Heck angebracht werden.



Artikel 13.20 Rettungsmittel

(3) Auf folgenden Fahrzeugen muss für jede an Bord befindliche Person mit einem Körpergewicht von 40 kg oder mehr eine Rettungsweste mit Kragen mit mindestens 100 N Auftrieb mitgeführt werden:

1. Vergnügungsfahrzeuge mit Maschinenantrieb,
2. Fahrzeuge der Berufsfischer,
3. Ruderboote, die sich außerhalb der Uferzone (Artikel 6.11 Absatz 1) aufhalten, ausgenommen Rennruderboote, sofern diese von einem Fahrzeug mit Maschinenantrieb begleitet werden,
4. Segelfahrzeuge.

Rettungswesten, welche EN ISO 12402-4 (Teil 4: Rettungswesten, Stufe 100), EN ISO 12402-3 (Teil 3: Rettungswesten, Stufe 150) oder EN ISO 12402-2 (Teil 2: Rettungswesten, Stufe 275) entsprechen, werden anerkannt, sofern diese den Mindestauftrieb aufweisen, der dem Körpergewicht des Trägers entspricht.

(5) Auf Fahrzeugen gemäß Absatz 3, die nicht über ausreichend spritzwasser- oder wetterdicht verschließbaren Stauraum zur Mitführung von Rettungswesten gemäß Absatz 3 und 4 verfügen, muss von den auf dem Fahrzeug befindlichen Personen eine Schwimmhilfe gemäß EN ISO 12402-5:2006 (Persönliche Auftriebshilfen-Teil 5: Schwimmhilfen (Stufe 50) – sicherheitstechnische Anforderungen) mitgeführt oder getragen werden. Dies gilt insbesondere für:

1. Drachensegelbretter, Segelsurfbretter, Stand-Up-Paddles und ähnliche Geräte
2. Segeljollen oder Mehrumpfboote,
3. Kanus oder Kajaks.

Neues Schifffahrtszeichen

A. 13 Verbot des Badens





Thom

Thomas Flöss

Weltumseglung 2022-24 mit der CEPA

Nach meiner ersten Atlantiküberquerung 1976 mit der GfS war eine Weltumseglung mein großer Traum.

Nach der Geburt unserer Kinder haben wir beim Blauwassersegeln das Katamaran Segeln für uns entdeckt. Aufgrund des großen Lebensraums auf diesen Schiffen war für uns immer klar, dass wir ein solches Abenteuer, bei dem man beinahe 2 Jahre auf dem Boot lebt und auch in viele Gebiete kommt, wo der Tiefgang eine Rolle spielt, nur mit einem Katamaran erleben wollen. Inspiriert durch das Buch eines Bodensee Seglers lebte der Traum im Jahr 2018 neu auf, und aufgrund seiner Schilderung und Erfahrungen mit der World ARC nahm die Planung jetzt konkrete Formen an. So gingen wir auf Boot Suche und 2019 bestellten wir auf der Bootsmesse in Cannes eine Elba 45 von Fountaine Pajot. Die Lieferzeit betrug ca. 2 Jahre, durch Covid verlängerte sie sich nochmals. Im April 2022 konnten wir das Boot dann in La Rochelle übernehmen, gemeinsam mit meinem langjährigen Studien- und Segelfreund Karl-Eugen Maag, auch Clubmitglied, der das Abenteuer zusammen mit mir erleben wollte.



In La Rochelle habe ich den Kat, der in Familientradition CEPA getauft wurde, für die Weltumsegelung ausgerüstet und längere Testfahrten entlang der französischen Atlantikküste durchgeführt.

Über Spanien, Portugal und Marokko segelten Ebo und ich, etappenweise durch unsere Frauen und Kinder begleitet, zu den Kanarischen Inseln und im November 22 ging es dann zu viert mit der ARC über den Atlantik nach St. Lucia. Für mich war dies meine 4. Atlantiküberquerung. Anfang Januar 23 startete ich dann mit der World ARC die Weltumsegelung. Zu diesem Zeitpunkt waren wir zu fünft an Bord – Ebo mit seiner Frau Brigitte, ich mit meiner Frau Britta und unserer Tochter Ann-Kathrin. 24 Boote waren am Start. Erstes Ziel war Santa Marta in Kolumbien. Ein kräftiger NE Wind sorgte für eine schnelle Überfahrt so dass wir in 6 Tagen ankamen und den 1. Preis in der Multihull Wertung gewonnen haben.



Nach Landausflügen und Partys mit unseren Mitseglern der World ARC ging es weiter zum ersten Höhepunkt, den San Blas Inseln, vor der Nordküste von Panama. Ein traumhaftes Naturreservat, in Selbstverwaltung der indigenen Bevölkerung. Wir ankerten in einem kaum kartografierten Gebiet, in Mitten tropischer Inseln.

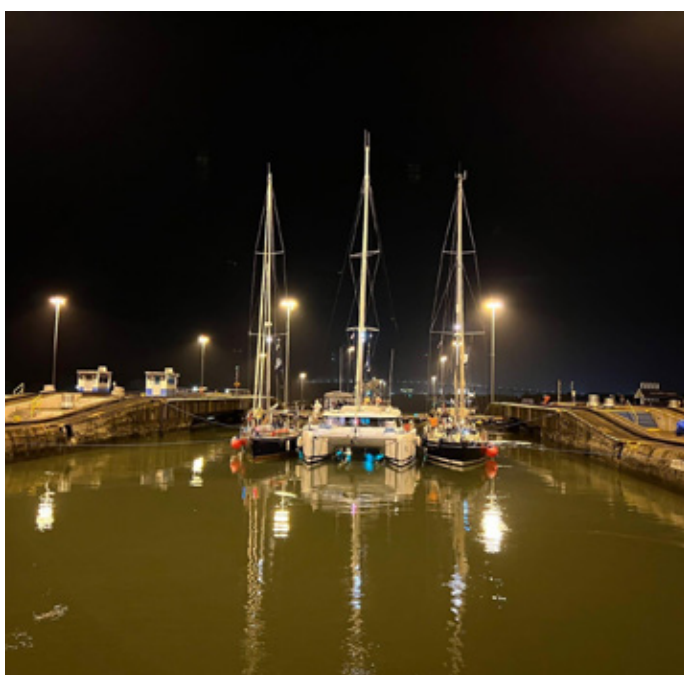
Mit dem Panama Kanal stand uns ein weiterer Höhepunkt bevor. Der Kanal ist 81 km lang, der zu überwindende Höhenunterschied des

Gatunsee beträgt 26 m mit zwei großen Schleusen. Die Durchfahrtzeit für Segelboote beträgt 2 Tage. Etwa in der Mitte liegt der Gatunsee, das wichtige Wasserreservoir für das Schleusen. Dort werden wir übernachten. Wir laufen die Shelters Bay Marina an, die vor der karibischen Seite des Panama Kanals gelegen ist. Es folgten die umfangreichen Vorbereitungen für die Kanalpassage und hier zeigte sich ein weiteres Mal der Vorteil der ARC. Die ARC erledigte den gesamten Papierkram und die Terminierung des Ablaufs. Die Boote wurden in Gruppen mit jeweils 3 Booten zusammengefasst, in der Mitte möglichst ein Kat oder ein großer Monohull und außen jeweils ein Monohull. Ein Supervisor (ein Art Lotse) der Kanalbehörde war auf dem mittleren Boot und je ein Assistent auf den äußeren Booten. Jedes dieser „Nester“ musste zudem noch vier „Lineholder“ aus den Crews stellen. Vor der ersten Schleuse wurden die Boote zusammengebunden. Als mittleres Boot hatte ich das „Kommando“ über den Verbund und musste die Boote mittig in die Schleuse einfahren. Wenn meine beiden Maschinen für einen sicheren Kurs nicht ausreichten gaben ich oder der Lotse den äußeren Booten Kommando vor oder zurück. Insbesondere beim Füllen der Schleusenkammern entstehen starke Strömungen und es ist schwierig den Verbund mittig in der Schleuse zu halten. Nachdem wir die Gatun-Schleuse verlassen haben sind wir im Pazifik angekommen ein Sehnsuchtsziel für Segler und wir genießen das pulsierende Leben Panama Citys und das Nachtleben in den Rooftop Bars.





Nach der Reparatur einer Saling segeln wir zum nächsten Ziel, den Galapagos Inseln 850 nm wo wir nach 6 Tagen ankommen, leider wenig Wind und viel Motoren. Auf dem Weg haben wir den Äquator überquert und vollziehen die Äquator Taufe. Die von unseren Mädels angefertigten Kostüme gewinnen anschließend den 1. Preis für die beste Verkleidung. Mit verschiedenen Exkursionen erkunden wir ausführlich die Galapagos Inseln mit den exotischen Tieren, bevor uns dann, nach 2 Monaten an Bord, unsere Mädels wieder verlassen.



Der nächste Leg der Pazifiküberquerung geht nach Nuku-Hiva, Marquesas Inseln, 3030 nm entfernt. Die Windverhältnisse sind sehr unterschiedlich, Flaute und Squalls in der ITC und dann wieder herrliches Segeln im Passat. Inzwischen bin ich mit der CEPA 10.000 nm gesegelt. Nach 25 Tagen kommen wir auf den Marquesa an, die östlichen Inseln von Französisch Polyniesen, die sehr bergig sind. Zum Abschluss dieses Legs gibt es wieder eine ARC Party zusammen mit den Locals. Am nächsten Tag feiern wir eine Party auf der CEPA. Bis zu 50 Personen waren an Bord, tolle ausgelassene Stimmung bei Gitarre und Gesang. Ja meine ARC Segelfreunde können gut feiern.

Nach einigen Tagen segeln wir weiter zu den Tuamotus, dort werden Britta und Ann-Kathrin wieder zu mir stoßen. Mit dem Dinghy hole ich beide in Fakarava am Insel Flughafen ab. Es ist schön meine beide Lieben wieder an Bord zu



haben. Von Tahiti bringen sie eine Tasche mit viel frischem Obst und Gemüse mit, das auf den Inseln schwer zu kaufen gibt, welches ein Luxus ist. Die Tuamotus sind Ringatolle umgeben von einem nur wenige Meter über dem Meeresspiegel gelegenen Riffgürtel. Die Einfahrt muss wegen den starken Tidenströmen, zeitlich genau geplant werden, am besten bei Slaktime/Stillwasser. Durch einen meist schmalen Pass mit großer Strömung gelangt man in die geschützte Lagune, Südsee Traum pur. Weiter geht es zu den Gesellschaftsinseln - Morea, Tahiti und Bora Bora sind bergig, in der Mitte der Lagune erhebt sich ein erloschener Vulkan.



Von Bora Bora geht die Tour weiter nach Westen. Über Niue, dem kleinsten Inselstaat der Welt, erreichen wir das Königreich Tonga mit seinen zahlreichen Inseln. Weiter segeln wir nach Fiji, wo wir durch die ARC organisiert, bereits in der Lau Group einklarieren können. Wieder andere Menschen und ein anderer Landschaftstyp, durchzogen von vielen Riffs, die Navigation ist anspruchsvoll. In Musket Cove verlassen wir Fiji um nach Tanna zu segeln, der östlichsten Insel von Vanuatu. Wir werden dort von den indigenen Einwohnern empfangen, die halb nackt in ganz einfachen Hütten leben, die teilweise vom letzten Hurrikan zerstört wurde. Es beeindruckt mich sehr, welche Zufriedenheit diese Menschen ausstrahlen mit ihrem einfachen Leben. Auf der Insel befindet sich der älteste noch aktive Vulkan der Erde, den wir bei Einbruch der Dunkelheit besuchen. Tanna ist der bisherige Höhepunkt meiner Reise.



Der eintägige Törn zur Hauptstadt Port Vila sollte seglerisch zu einem Höhepunkt werden. Statt der vorhergesagten Windstärke von 30 Knoten, blies der Wind in Böen bis zu 45 Knoten, zum Glück von achtern. Ich hatte das Groß geborgen und segelte nur mit einer winzigen, eingerefften Genua, raumschots, im Surf bis zu 11 kt. Hier zeigte sich ein weiteres Mal der Vorteil eines Kats. In den hohen Wellen, segelte die Ceva wie auf Schienen und vermittelt ein sehr großes Sicherheitsgefühl. Für meine Freunde auf den Monohulls war der Trip extrem anstrengend.

Nächstes Ziel war Australien, welches wir in Mackay an der Ostküste erreichten, nach einer ebenfalls teilweisen stürmischen Überfahrt, wieder mit bis zu 40 kt, aber das waren wir ja inzwischen gewohnt. Das Barriere Riff durchquerten wir mit der Hydrographer Passage und bei strömenden Regen erreichten wir wohlbehalten Mackay wo Britta, die zwischendurch für 4 Wochen nach Hause musste, schon auf mich wartete. Wie immer bei ihren Besuchen brachte sie Ersatzteile für das Boot mit, dieses Mal einen neuen Code 0.

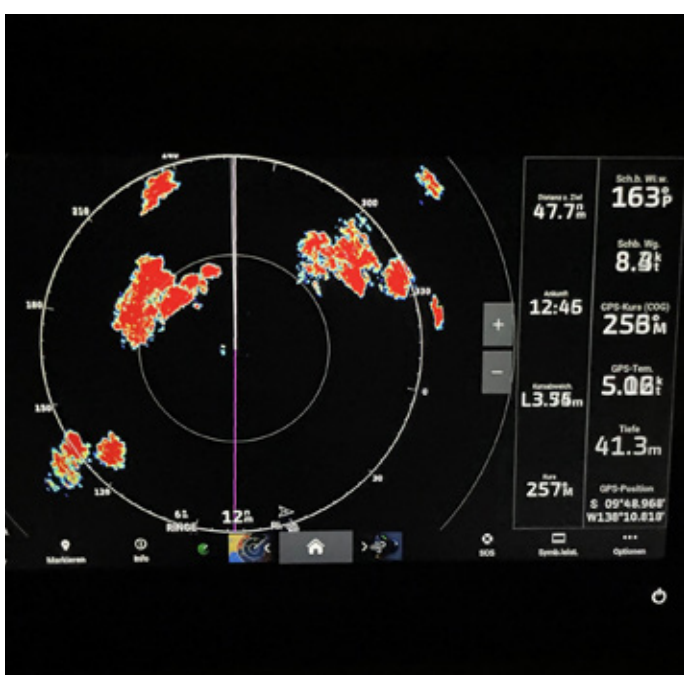
Australien ist herrlich und die Aussis sind coole Typen. Wir sind wieder in der Zivilisation angekommen, alles ist gut organisiert und in den Lebensmittelgeschäften gibt es wieder alles zu kaufen was das Herz begehrt. Auf den pazifischen Inseln war das Angebot doch sehr eingeschränkt. Wir segelten entlang der Ostküste innerhalb des Barriere Riffs über die Whitsundays, Hamilton und Magnetic Island – dort





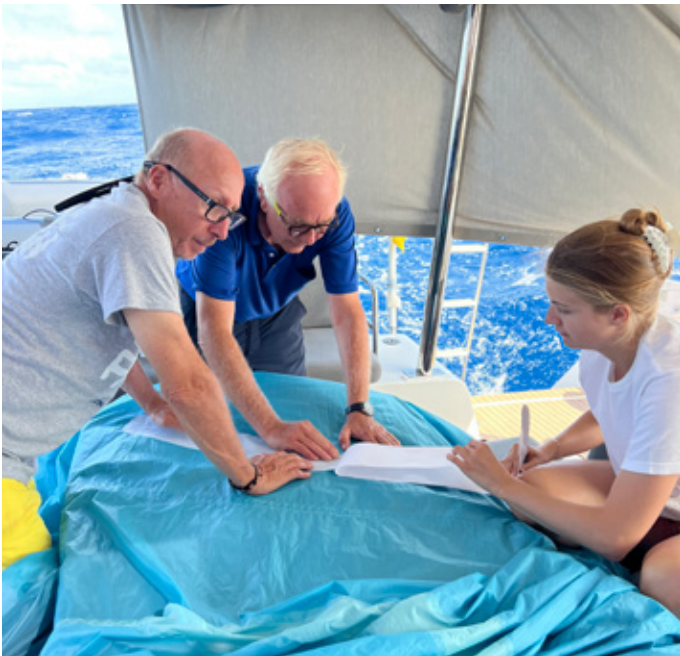
konnten wir Koalas und Wallabies in freier Wildbahn beobachten – nach Cairns. Neue Batterien und ein anderer Wassermacher werden eingebaut. Wir stocken unseren Proviant auf, denn auf dem nächsten Leg zur Torres Strait und weiter nach Darwin gibt es keine Versorgungsmöglichkeiten. Nach dem Auslaufen aus Lizard Island begegnen wir mehreren Humpack/ Buckel Walen die aus dem Wasser springen und sich auf den Rücken fallen lassen. Die Wale kommen uns so nahe, dass ich den Kurs ändern musste um nicht mit den Walen zusammen zu stoßen.

Unter herrlichen Segelbedingungen achterliche Winde 15-20 kt, teilweise wing by wing oder mit dem Gennaker segeln wir im Fahrwasser, zwischen dem Great Barriere Riff und dem Festland nach NNW. Am 4. Tag passieren wir Cape York, den nördlichsten Punkt von Australien. Wehmütig verlassen wir den Pazifik. Bald kommen wir in den Indischen Ozean eine neue Herausforderung. Wir ändern den Kurs nach W, fahren in die Torres Strait ein und danach in die Endeavor Strait. Eine starke Strömung mit bis zu 5 kt läuft mit uns. Windstärke und Richtung wechselt immer wieder und es ist häufiges Segelwechseln erforderlich. Nach 8 Tagen erreichen wir Darwin und ankern in der Fanny Bay. Den Sundowner genießen wird im traumhaft gelegenen Darwin Sailing Club. In Darwin muss die CEPA aus dem Wasser um die Ruderblätter zu tauschen. Von der Werft gab es eine Rückrufaktion, da einige Boote Ruderblätter verloren haben. Das Anlaufen der SpotON





Marina in seichten Gewässern war sehr anspruchsvoll, wir sind gut angekommen und der Austausch der Ruderblätter ging reibungslos. Britta und ich machten von Darwin Ausflüge ins Outback. Mit einer Cessna flogen wir in abgelegene Gebiete – ein traumhaftes Erlebnis.



Viel zu früh starten wir zum nächsten Leg nach Lombok/Indonesien, Christmas Island und Cocos/Keeling. Vorher haben wir in Darwin den Proviant kräftig aufgestockt. Bei völliger Flaute startet die Flotte nach Lombok 910 sm. Bei schwachen Winden und viel motorsailing erreichen wir nach 7 Tagen Lombok in Indonesien. Auf See hatte ich zuvor meinen Geburtstag gefeiert. Asien – was für ein Kulturschock zu Australien- alles ist laut, ärmliche Verhältnisse, überall liegt Müll herum, aber das Land ist sehr günstig. Britta und ich unternehmen verschiedene Ausflüge. Von Henry, Eigner der Eldorado und seit Darwin mit seinem Boot dabei werden wir zur einer Poolparty in die Villa Sapi eingeladen mit traumhaftem Dinner am Stand.



Vor dem Auslaufen nach Christmas Island checke ich die CEPA gründlich durch, auch das Rigg. Ich lasse mich zum wiederholten Mal in den Mast hinaufziehen um das Rigg zu überprüfen. Vor Mauritius, gibt es keine Reparatur Möglichkeiten mehr. Nach dem Abschiedessen im noblen Oberroi Hotel verabschiedet sich Britta, sie muss zurück in die Heimat.

Wir starten nach Christmas Island 640 nm, ca. 4,5 Tage. Die Winde sind wechselhaft,



häufiges Segel wechseln ist erforderlich. Nach 4,5 Tagen kommen wir auf Christmas Island an. Leider hat auch mich hier, während der Überfahrt, wie fast die halbe Flotte, ein heftiger Magen-Darm Virus erwischt. Auf XMas Island sehen wir die berühmten großen roten Krebse. Im Dezember wandern Millionen von Krebsen zu den Stränden, eine sehr große Touristenattraktion



Weiter geht es nach Cocos-Keeling eine weit abgelegene australische Inselgruppe im NW von Australien, 530 nm. Der SE Passat bläst konstant mit 18-25 kt. Traumhaftes raumschot segeln. Das ist der Wind den CEPA benötigt und wir sind teilweise über 11 kt schnell und erreichen mehrmals Etmale über 200 nm. Deshalb kommen wir schon nach knapp 3 Tagen in Cocos an. Es liegt in "the middle of nowhere" und wir genießen die Abgeschiedenheit der traumhaften Inseln und tanken Kraft für das anstehende Crossing des Indischen Ozeans, 2333 nm nach Mauritius, ca. 17 Tage Überfahrt. Der Indi zeigt sich die ersten 10 Tagen von seiner schönsten Seite, der SE Passat weht zuverlässig, SOG ständig um 8 kt. Das geht aufs Material, plötzlich bricht der Lümelbeschlag am Großbaum und muss mit Bordmittel repariert werden. Das bestellte Ersatzteil wird Britta mit nach Mauritius bringen. Es regnet relativ wenig nur ab und zu kräftig in einem Squall. Das ist auch gut so, denn das Boot wird wieder entsalzt. Am Ende schläft der Wind ein und das letzte Stück nach Mauritius motoren wir.



Britta kommt nach Mauritius und wir verbringen einige herrliche Tage auf der Insel mit Kiten und Wingfoilen. Dann geht die Reise weiter nach Réunion, nur ein kurzer Trip, 132 nm, ca. 18 h. Der SE Passat bläst konstant mit 13-14 kt und wir segeln herrlich durch die Nacht mit Groß und Code 0. Die ARC hat wieder einen Ausflug organisiert und selbst erkunden wir Reunion noch auf eigene Faust. Eine tolle Insel, ganz anders wie Mauritius, sehr bergig und eine atemberaubende Vulkanlandschaft.



Leider muss uns Britta hier wieder verlassen und vor uns liegt die wohl anspruchsvollste Etappe durch den Indischen Ozean nach Richards Bay an der Ostküste von Südafrika, 1383 nm, ca. 9-10 Tage. Das Wetter ist schwer vorhersehbar. Antarktische Tiefdruckgebiete ziehen von SW heran und können für schwieriges Wetter sorgen. Die Vorhersage ist gut nur an der SE/S Spitze von Madagaskar sind kräftige Winde zu erwarten. Das Segeln ist traumhaft. Die ersten Tage kommt der Wind vorlicher mit bis zum 30 kt. Mit 2 Reffs und gereffter Genua kommen wir gut voran. Nach dem Bergfest dreht der Wind und wir segeln, besser gesagt surfen, raumschots über hohe Wellen, Topspeed 16,4 kt. Der Wind lässt später nach und von SW nähert sich ein Tief, das mit 34 kt über uns hinweg zieht, wir kommen aber gut durch.



Auf der Rückseite schläft der Wind ein und wir müssen motoren. Plötzlich fallen beide Maschinen aus. Vergeblich versuchen wir diese wieder in Gang zu bringen, vermutlich sind die Treibstoffleitungen verstopft. Wir stellen eine provisorische Treibstoffversorgung aus unseren Kanistern zu einer Maschine her und bekommen diese wieder zum Laufen. Da wir einen halben Tag verloren haben ist die Ansteuerung von Richards Bay schwierig. Wir müssen den nach SW setzenden Agulhas Strom durchqueren und gleichzeitig zieht Sturm aus SW auf. Sturm gegen Strömung ergibt gefährliche Wellen. Vor der Küste kommt uns ein Rescue Boot entgegen und begleitet uns nach Richards Bay (RB), falls die Maschine wieder ausfallen sollte. Sie berichten uns später von bis zu 5 m hohen Wellen, die wir bei Nacht zum Glück nicht so erkennen konnten. Eine Stunde vor RB lässt der Sturm und die Wellen nach und ich glaubte mich schon am Ziel als ein starkes Gewitter aufkam mit





unheimlichen Blitzen. Es bleibt zum Glück über dem Land und ich konnte sicher RB ansteuern und in der Marina die CEPA sicher mit einer Maschine anlegen. Am nächsten Tag wurde der Tank gereinigt, neue Treibstoffleitungen verlegt und der verbleibende Diesel im Tank entsorgt. Seitdem hatte ich nie wieder Probleme mit den Motoren.

Als ich meine Segelfreunde der Flotte wieder traf wurden wir mit Applaus empfangen, sie hatte uns alle die Daumen für eine glückliche Ankunft gehalten. Mir wurden viele Drinks spendiert und es wurde ein langer und feucht-fröhlicher Abend.

Es liegt ein weiterer anspruchsvoller und gefährlicher Teil vor uns, von Richards Bay entlang der WILD COAST zum Agulhas Kap und dem Kap der Guten Hoffnung nach Kapstadt. Der nach SW setzende Agulhas Strom und plötzlich auftretende Stürme aus SW können zu lebensgefährlichen Wellen führen. Aber wir haben Glück - kein Sturm aus SW, eher wenig Wind und wir kommen über Durban und Port Elizabeth sicher bei Sonnenaufgang in Kapstadt an. I rocked the Indi, und wir waren zurück im Atlantik. Was für eine Kulisse, die aufgehende Sonne über dem Tafelberg.

In Kapstadt lasse ich alle notwendigen Reparaturen und Upgrades am Boot ausführen. Es gibt sehr qualifizierte Handwerker und diese sind, wie das gesamte Leben dort, für uns sehr günstig.





Irgendwann kann ich keine Boote und Handwerker mehr sehen und buche spontan ein Trip zu den Victoria Falls in Simbabwe. Die Vic Falls sind einmalig und ich genieße das Naturschauspiel. Am nächsten Tag gehe ich auf Safari in den Chobe Nationalpark im benachbarten Botswana. Mit einem Boot fahren wir auf dem Sambesi, einer traumhaften Flusslandschaft und kommen den zahlreichen Hipos und Elefanten sehr nahe, ein einmaliges Erlebnis.

Zurück in Kapstadt fliege ich zu einem zweiwöchigen "Heimaturlaub" über Weihnachten zurück nach Deutschland.

Meine Frau und meine beiden Kinder begleiten mich nach Weihnachten wieder nach Kapstadt. Wir bereisen zusammen auf der "Garden Route" den Süden von Südafrika und nehmen an verschiedenen Safaris teil und besuchen den Tafelberg. Sylvester 23-24 feiern wir zusammen mit meiner Familie und meinen Segelkameraden der ARC in der V&A Marina, eine große Party auf allen Booten, es war toll.



Leider muss meine Familie wieder zurückfliegen und ich starte zum nächsten Leg zur Walfischbucht/Walvis Bay in Namibia, 700 nm ca. 5 Tage. Der Wind ist günstig, weht mit bis zu 35 kt mit hohen Wellen. raumschots fliegt die CEPA dahin, surft die hohen Wellen ins Tal wie auf Schienen. Vom letzten Platz in der Flotte, nachdem ich wegen technischer Probleme 3 Std. später starten konnte, arbeitete ich mich auf Platz 5 nach vorne. In Namibia ist das Wetter schlecht, es regnet und ist kalt. Mit der ARC unternehmen wir einen ausgiebigen Ausflug auch zu den hohen Dünen.



Es folgt der nächste Leg von Namibia nach St. Helena 1219 nm, ca. 8-9 Tage. Nach dem Auslaufen nimmt der Wind ständig zu und ich will das 2. Reff einbinden. Und da passiert es. Aus zunächst unerklärlichen Gründen blockiert das Großfall und das Großsegel reißt im oberen Bereich komplett quer durch. Ich berge das restliche Groß und fahre unter Maschine zurück nach Walvis Bay. Der Mantel des Dyneema Großfalls ist aufgegangen, hat sich wie eine Ziehharmonika zusammengeschoben und das Fall blockiert. Ich war am Boden zerstört, in Namibia gab es keine Segelmacher, die das Groß reparieren konnten und mir standen noch lange, anspruchsvolle Passagen über den Südatlantik bevor. War hier meine Weltumsegelung zu Ende?

Das Segel konnte nur in Kapstadt repariert werden und das war über die Straßen 2000 km entfernt. Wie soll das alles in absehbarer Zeit erfolgen. Dann habe mit North Sail in Kapstadt Kontakt aufgenommen und sie wollten den Transport organisieren.

Und wie ich so niedergeschlagen auf dem Boot stand, kam ein junger Mann mit einem Dingy angefahren. Er stellte sich in perfektem Deutsch als Tristan vor und fragte ob er mit mir nach St. Helena mitsegeln dürfte. Seine namibianischen Eltern, mit deutschen Wurzeln, betreiben Katamarane für Touristen und er segelt dort als Skipper. Ein glücklicher Zufall, er half mit der Organisation und Transport des Großsegels und wenn alles gut geht sollte das Segel in 2 Wochen zurück sein.



Diese zwei Wochen nutze ich um Namibia zu bereisen. Etosha National Park, Sossusveil Wüste, Besuch des Dead Veil mit uralten abgestorbenen Bäumen – unvergessliche Eindrücke.

Inzwischen war das reparierte Groß wieder zurück und Tristan hat sehr gut beim wieder anschlagen des Segels geholfen. Die Reffleinen wurden befestigt und an einer Boje testeten wir das Reffen - alles funktioniert reibungslos. Ich treffe mich noch zum Dinner mit Tristans Eltern die zugestimmt haben, dass ihr 17-jähriger Sohn bei mir mitsegeln darf.

Am nächsten Tag legten wir ab, Ziel St. Helena 1250 nm, ca. 8-9 Tage. Anfangs hatten wir wenig Wind und mussten Motorsegeln. Je mehr wir uns von Namibia entfernten nahm der Wind zu und es wurde merklich wärmer – endlich wieder zurück in den Tropics. Tristan integriert sich sehr gut und kann schon bald die CEPA gut selbständig segeln. Außerdem kocht er leidenschaftlich und sehr gut.

Nach 9 Tagen kommen wir gut in St. Helena an und ankern auf der Reede, denn es gibt keinen Hafen. Wenn man die abweisende steile Insel so betrachtet wurde mir klar weshalb die Engländer hier Napoleon internierten. Angekommen in Georgetown fühlte ich mich ins letzte Jahrhundert versetzt. Hier ist die Zeit stehen geblieben. Mit einem Taxi machen wir eine Inselrundfahrt und besichtigen das Longwood House von Napoleon. Bei einem Schnorchelausflug mit einem Boot hatten wir die Chance





mit einem Walhai, dem größten Fisch, zu schwimmen. Ein einmaliges Erlebnis. Tristan bekommt die Erlaubnis mich bis in die Karibik zu begleiten.

Dann segelten wir weiter über den Südatlantik nach Cabedelo an der brasilianischen Ostküste, 1.800 nm ca. 14 Tage. Im Zentrum des St. Helena Hochs ist der Wind noch schwach. Aber je weiter wir das Zentrum verlassen, erreichen wir den SE Passat, verstärkt durch das St. Helena Hoch. Wir kommen sehr gut voran und nach 12 Tagen kommen wir in Cabedelo in Brasilien an und treffen dort wieder die ARC Flotte.

Cabedelo ist keine Offenbarung, alles verarmt und schmutzig und es wird uns dringend abgeraten zu Fuß herum zu laufen, sondern nur mit einem Uber zu fahren. Wir stocken unser Proviant auf und verlassen Cabedelo mit dem Ziel der Isola Fernando de Noronha, 244 nm 1 Tag 17 h. Jetzt sind wir zu zweit an Bord, nur Tristan und ich und alles klappt wunderbar. Wachen 5-6 Stunden kein Problem. Wir erreichen Fernando am späten Nachmittag und gehen vor Anker. Die Insel ist ein Traum brasilianisches feeling, herrliche saubere Strände, gastfreundlich und ein gutes Restaurant am Dinghy Dock. Wir machen einen Tauchausflug zu schönen Korallen Höhlen und fahren mit einem uralten VW Buggy über die Inseln zu traumhaften Stränden.



Nach 3 Tagen heißt es aber schon wieder Abschied nehmen, Ziel ist Tobago in der Karibik, weitere 1.930 nm, knapp 14 Tage. Dort kommt Britta wieder an Bord und ich will rechtzeitig ankommen. Wir segeln entlang der E und NE Küste von Südamerika, passieren Brasilien, Französisch-Guyana, Guyana, Suriname und Venezuela. Nach 13 Tagen herrlichem Segeln kommen wir morgens auf Tobago an und nach dem Einklarieren kann ich endlich Britta wieder in die Arme schließen. Es ist aber auch Freude, Stolz und Erleichterung die Weltumsegelung fast abgeschlossen zu haben, die ich empfinde.

Nach einigen Tagen segeln wir weiter nach Grenada zum ARC Treffen. Es ist schön alle Freunde wieder wohlbehalten zu treffen. Obwohl verschiedene Boote technische Probleme hatten sind alle in Grenada angekommen. In Grenada ist leider auch Tristans Reise abgeschlossen und er muss wieder zurück nach Namibia. Britta und ich tingeln jetzt zu zweit durch die Karibischen Inseln und genießen die Zeit. Bei Union Island kreuze ich meinen Track vom Beginn der Weltumsegelung.

Ich habe es geschafft nach ca 26.000 nm / 49.000 km habe ich die Erde umrundet. Zusammen mit der Anfahrt aus La Rochelle und der Atlantiküberquerung waren es insgesamt

32.100 nm / 60.500 km und ich habe über 2 Jahre auf der CEPA gelebt und 5 Ozeane überquert und 5 Kontinente besucht. Ein einmaliges, unvergessliches Erlebnis geht zu Ende. Besonders war auch das Erlebnis mit meinen Segelfreunden der World ARC. Wir sind eine tolle community, jeder hilft und unterstützt den Andern. Wir unterstützen uns bei technischen Problemen, die auf allen Booten vorkamen, sind füreinander da und haben tolle Partys zusammen gefeiert. Die Kameradschaft und der Zusammenhalt in der Flotte waren schon etwas ganz besonders auf dieser Reise um die Welt, der Abschied entsprechend schwer.

Technische Informationen Katamaran CEPA

Fountaine Pajot ELBA 45 BJ. 2022 13,45 x 7,44 x 1,20 m Segelfläche 125 qm

Wassermacher, Solarpanel 1.200 W, Hydrogenerator, Waschmaschine

SSB Funk, Iridium Sat, Starlink Internet (game changer)

Alle nach SOLAS und der ARC vorgeschriebenen Ausrüstung und Rettungsmittel (haben wir alle zum Glück nicht benötigt)



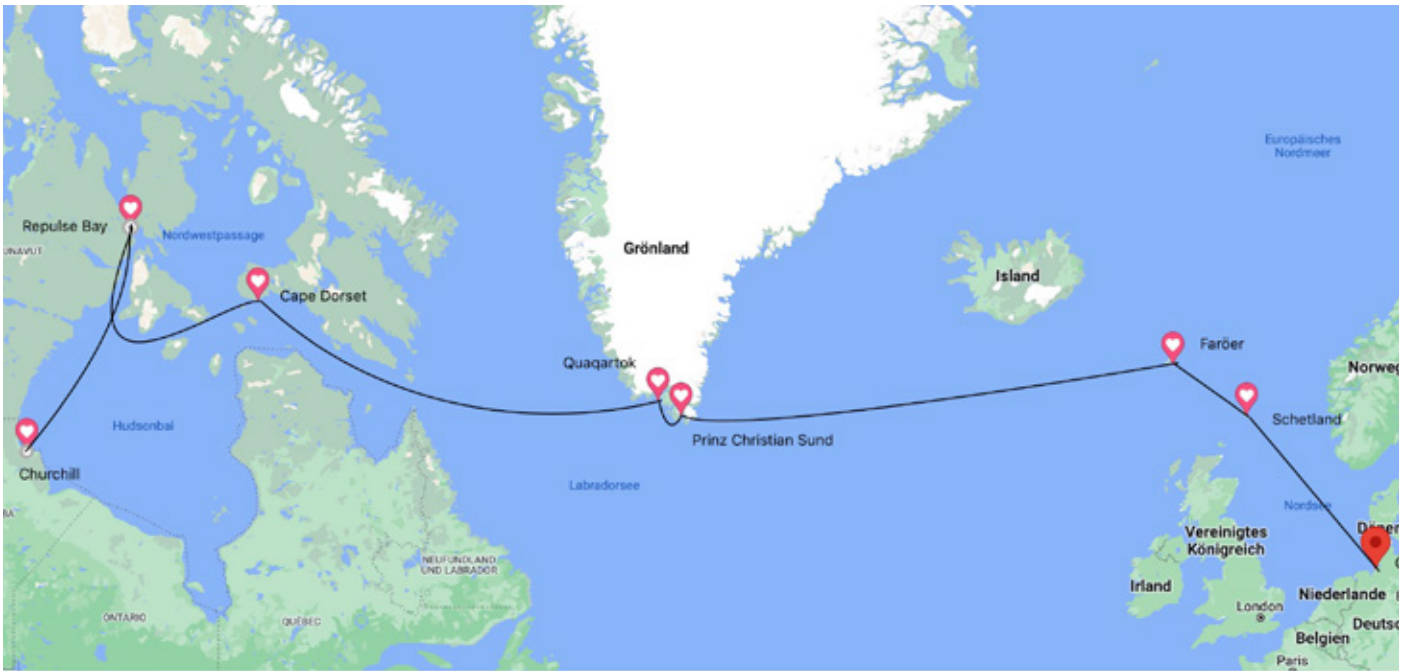


Christoph Vitzthum

Transatlantik West-Ost abseits der üblichen Route auf 60 Grad Nord

Klirrende Kälte kriecht durch die Handschuhe. Die Hundewache von 00:00 Uhr bis 04:00 verlangt alles von einem ab. Seit Tagen sind unsere Handschuhe und Schuhe nicht mehr trocken gewesen und das bei Temperaturen um Null Grad. Trocknen können wir unsere Kleidung nicht, da unser Schiff über keine Heizung verfügt. Auch dicke, mehrere Lagen Fleece unter dem Ölzeug helfen nicht weiter. Es ist bitterkalt.

Ununterbrochen halten wir Ausschau, da wir ständig Eisberge passieren. Zum Glück sehen wir die großen Brocken frühzeitig im Radar. Ein atemberaubender Moment, wenn wir wieder solch einen mächtigen Klotz passieren. Ab und zu kollidieren wir mit einem kleinen Growler, der im Radar nicht sichtbar ist. Begleitet werden wir so weit im Norden durch das unbeschreibliche Polarlicht das fast jede Nacht den Himmel zum leuchten bringt. Eine Wohltat nach 4 Stunden Wache in den Schlafsack zu kriechen, sich wieder aufzuwärmen und versuchen, etwas zu schlafen bevor die nächste Wache beginnt.



Wir befinden uns auf der Fahrt von der Hudson Bay nach Grönland, wo wir einen Stopp einlegen möchten. Unsere Position ist ca. 2500 SM nördlich der üblichen Transatlantikroute über die Kanaren in die Karibik und ca. 1100 sm nördlich der Position, an der die Titanic gesunken ist.

Von Churchill/Canada in der Hudson Bay startete der letzte Schlag der einjährigen Atlantikrunde, mit wechselnder Crew von „Wolfies Toy“ mit ihrem Skipper Wolfgang Quix, der sich damit einen großen Wunsch erfüllt hat. Wolfgang Quix ist einer der Vorreiter der deutschen Hochseeregattaszene.

Unsere Route soll zuerst nach Norden zum Polarkreis gehen. Der erste Stopp ist Repulse Bay eine Inuit Siedlung auf 66 Grad Nord. Anschließend wollen wir Southampton Island runden zum Eingang der Nordwestpassage und dann durch die Hudson Bay weiter nach Grönland. Im Süden Grönlands wollen wir durch den Prinz Christian Sund fahren und dann südlich an Island vorbei zu den Faröern. Mit einem kleinen Abstecher zu den Shetlands gehts dann direkt nach Süden durch die Nordsee zum Heimathafen Cuxhaven.



Wolfgang ist im Jahr zuvor mit der „ARC“ klassisch in die Karibik gestartet, dann an der Ostküste der USA bis nach Churchill – der Eisbärenhauptstadt der Welt – in die Hudson Bay gesegelt, wo sich unsere Crew getroffen hat. „Wolfies Toy“ war nach der Wintersaison das

erste Schiff der Saison und überhaupt erst die vierte Yacht die jemals da oben im Norden auftauchte.

Die ersten Tage an Bord verbrachten wir, um uns untereinander kennen zu lernen, noch einige Reparaturen auszuführen, Proviant zu bunkern und vor allem, um uns auf dem Schiff einzuleben.

„Wolfies Toy“, ein 50ft Aluminiumbau der damals noch jungen Klasse „Open 50“. Dies waren die Anfänge der heutigen „Imoca“ Klasse. Die Formel Eins auf dem Wasser. Eine Rennyacht ohne jeden Komfort. Unisoliert und ohne Heizung. Keine Ankerwinch, 30 kg Anker mit 70 m Kette. Zu dritt musste der Anker schweißtreibend von Hand eingeholt werden. Gebaut für die „BOC Challenge“, dem Vorgänger der Vendee Globe, einhand um die Welt. Eigentlich völlig ungeeignet als Fahrtenschiff und vor allem für dieses Revier am Polarkreis.

Die Maße: 15,24m x 4,87m – 3,0 m Tiefgang – Masse 8,5 t – Masthöhe 21,5 m und 2000 Liter Wasserballast, aber keine Trinkwassertanks. Wir mussten unser Wasser immer in Kanister füllen und im Boot verstauen. Während einer Regatta werden die Trinkwasserkanister auch zum Gewichtstrimm mitbenutzt und nach Luv gestaut.

Segelfläche: Großsegel 101 qm, Fock 51 qm, Genaker 150 qm, Spinaker 200 qm. Also mehr als ausreichend Segelfläche vorhanden.



An der Schwimmpier in Churchill



Bis zu 12 m Tidenhub



Die ersten Eisfelder auf dem Weg nach Norden

Nachdem sich ein passendes Wetterfenster öffnete, haben wir Richtung Norden abgelegt. Unser erste Ziel war die Inuit Siedlung Repulse Bay auf 66 Grad Nord am Polarkreis. Die Fahrt verlief ruhig mit wechselnden Winden. Wir trafen auf die ersten Eisfelder und konnten uns schon mal daran gewöhnen und Ausweichmanöver üben.

Bei der Ankunft wurden wir freundlich von den dort lebenden Inuit begrüßt. Wir waren die zweite Segelyacht die jemals vor Repulse Bay ankerte.

Der Plan war die Umrundung von Southampton Island zum Eingang der Nordwestpassage. Dies war dann leider nicht möglich, da die Passage immer noch nicht eisfrei war.



Freundliche Begrüßung durch Inuit in Repulse Bay

Wir sind wieder auf der gleichen Route zurück nach Süden. An der Südspitze von Southampton Island dann nach Osten Richtung Baffin Island abgedreht. Auf der Fahrt nach Baffin Island hatten wir interessante Begegnungen mit Eisbären, Narwalen, Robben und auch Orcas, die auf der Jagd waren.

Nach einem Stopp in Cape Dorset auf Baffin Island haben wir dann Kurs Grönland gesetzt. 839 Seemeilen lagen voraus.



Ein Blick auf Repulse Bay



Wasserkannister füllen in Cape Dorset



Nach 8 unmenschlich kalten Tagen und Nächten haben wir Qaqortoq (Julianehab) auf Grönland erreicht. Jetzt war erstmal ausschlafen, aufwärmen, duschen und wieder was Anständiges essen angesagt.

Die Zeit in Grönland nutzten wir auch mit einer ausgiebigen Wanderung durch die imposante Landschaft, aber immer auf der Hut vor Eisbären.

Hafentage sind auch immer Reparaturtage. Nachdem alles erledigt war und wir unsere Vorräte wieder aufgefüllt hatten, legten wir zum nächsten Highlight ab. Wir nahmen Kurs auf die Südspitze Grönlands zum Prinz Christian Sund. Eine Wasserstraße durch das Festland mit einer Länge von 64 km. Der Sund ist zwischen 500 m und 4 km breit. Die Einfahrt war sehr anspruchsvoll, da wir praktisch nach Sicht navigierten und unzählige Growler und größere Eisberge passieren mussten, um die schmale Einfahrt zu treffen.

Am östlichen Ausgang des Sunds legten wir einen Stopp an einer Radiostation ein. Die Station wird von 4 Technikern und einem Koch betrieben, die sich sehr über unseren Besuch gefreut haben. Eine schöne Abwechslung während ihrem 6-monatigen Dauerdienst auf der Station.

Als nächstes Ziel wurden die Faröer Inseln anvisiert. Wir hatten 958 Seemeilen vor uns, südlich an Island vorbei. Unsere Etmale während den ersten Tage waren sehr gut.





Aufgrund der vielen Eisberge mussten wir aber sehr vorsichtig segeln. Besonders nachts war die ständige Kontrolle des Radars unumgänglich.

Auf halber Strecke passierten wir ein Sturmtief mit über 55 kn Wind und ca. 8 m hohen Wellen. Wir wurden einmal von einem Brecher komplett überrollt. Wolfgang unser Skipper wurde vom Ruder weggerissen und lag ausgestreckt im Cockpit.

Die Wellen haben das Schiff auf ihre Höhe angehoben und wir knallten dann mit voller Wucht in das Wellental. Da wurde mir erst bewusst was ein Schiff auf solch einer Reise aushalten muss. Zum Glück waren wir auf einem stark gebautem Schiff unterwegs.



Eisberge im Nebel

Auf den Faröern angekommen mussten wir uns erst wieder an die Zivilisation gewöhnen. Einkaufsstraßen in der Hauptstadt, Cafés und die gefühlt vielen Menschen. Raus aus der Hauptstadt sind nur vereinzelte Siedlungen und Häuser anzutreffen.

Wir hatten Zeit, die Insel einen Tag mit einem Mietwagen zu erkunden. Die Faröer erinnern landschaftlich stark an Schottland, nur mit dem Unterschied, dass die Häuser skandinavisch farbig und aus Holz sind. Keine so tristen grauen Steinhäuser wie in Schottland.

Wir verlassen die Insel und legen noch einen kurzen Stopp auf den Shetlands ein. Danach





Einsame Siedlungen auf den Färöern

gehts 519 SM Richtung Süden durch die Nordsee zum Heimathafen Cuxhaven. Auf der Nordsee für uns ungewohnt der rege Schiffsverkehr und die vielen Bohrinseln, die wir passieren. Schiffsverkehr waren wir einfach nicht mehr gewohnt. Die Ansteuerung nachts nach Cuxhaven war imposant. Bojen, Lichter, reger Schiffsverkehr. Absolute Konzentration war angesagt.

„Wolfies Toy“ hat nach einem Jahr wieder in ihrem Heimathafen festgemacht. Unser Nordatlantik Schlag belief sich auf 4286 Seemeilen in 35 Tagen bei 28 Seetagen. Nach der Ankunft waren alle Strapazen plötzlich vergessen. Ein einmaliger Törn, den man nie vergisst.

Zu unserer großen Überraschung wurden Wolfgang und wir als Crew von der Segelgemeinschaft „Wappen von Bremen“ nach Bremen eingeladen und mit dem „Goldenen Kompass“ für außergewöhnliche seglerische Leistung ausgezeichnet. Das war natürlich das i-Tüpfelchen des Törns, mit dem niemand gerechnet hatte.



Shetlands



Katrin Scherer

**Eine Bereicherung für das Clubleben – unser Clubhaus.
Es entwickelt sich zu einem beliebten Treffpunkt für unsere
Mitglieder.**

Mittlerweile finden alle großen Veranstaltungen des YCL, wie Buschfest, Nikolausfeier, Neujahrs-Apero im Clubhaus im Triton Gebäude statt. Es dient unseren Mitgliederversammlungen, wobei wir, genauso wie an den Nikolausfeiern, an unsere Kapazitätsgrenze stoßen. Es wird für Regatten und die Siegerehrungen rege genutzt und es ist ein beliebter Treffpunkt nach den Mittwochsregatten, an denen Regine Frey ihren legendären Wurstsalat serviert.



Besonders freuen wir uns über die regelmäßigen Veranstaltungen, wie unseren Stammtisch am Freitagabend, der für viele Clubmitglieder einen entspannten Start in ein schönes Segelwochenende bietet. Die Möglichkeit, dort am Freitagabend zu essen und andere Mitglieder zu treffen, wird auch von den auswärtigen Mitgliedern gerne genutzt. Im Winter gibt es mittlerweile eine feste Fangemeinde für den Freitagabend, meist aus der näheren Umgebung. Eine Attraktion sind dabei die Vorträge mit Regatta-Themen, technischen Tipps zu den Booten, Reiseberichten und den Berichten einzelner Mitglieder zu speziellen Booten. Dann zählen wir meist zwischen 50 und 60 Besucher.





Ein besonderes Highlight sind die kulinarischen Spezialitäten, die von einzelnen Mitgliedern für die Stammtische gezaubert werden. Von Traditionellem, wie Fleischkäse, Linsen mit Spätzle oder Maultaschen, über Quiche oder professionell zubereitetes Roastbeef oder klassischen Rindsrouladen ist alles dabei. Auch Exotisches, wie indisches Essen, wird von unseren kochbegeisterten Mitgliedern serviert. Ein besonderer Dank geht hier an Regine Frey, die bestimmt in mehr als der Hälfte aller Termine die Clubhausküche bewirtschaftet und immer einspringt, wenn es einmal eng wird. Die professionell ausgestattete Küche, in der es wirklich an nichts fehlt, erleichtert die Arbeit den Küchenteams ungemein.

Im Sommer nutzen wir natürlich unsere schöne Clubhausterrasse, die einen wunderschönen Blick auf den Hafen bietet. Hier an einem lauen Sommerabend einen Cocktail zu genießen, sich mit Freunden zu unterhalten und den gemeinsamen Törn fürs Wochenende zu planen – es gibt nichts Schöneres.

Neben diesen regelmäßigen Veranstaltungen haben sich eine Reihe neuer Veranstaltungen und Aktivitäten herausgebildet. Darunter ein Sonntagsbrunch, eine rauschende Silvesterparty oder der Tanzworkshop, unter der fachkundigen Anleitung unseres Mitglieds Jürgen Lichtner.







Daneben wird das Clubhaus vom Vorstand für seine regelmäßigen Sitzungen genutzt. Unsere Jugend trifft sich hier und freut sich beim Theorietraining über die gute Ausstattung mit Bildschirm oder Beamer, sowie bei der Nikolausfeier über die Küche, in der dann auch mal Pizza gebacken wird. Die Bewirtung während der Montfort Junoir Trophy wird von unserer Jugend ebenfalls professionell im Clubhaus ausgerichtet.

Ein besonderer Dank geht an das gesamte Clubhausteam unter der Leitung von Katrin Scherer. Manchmal stellte es für Katrin eine Herausforderung dar, frühzeitig Helfer für den Stammtisch in der Küche und an der Theke zu finden. Aber letztendlich hat es immer geklappt. Eine große Freude machen ihr die Mitglieder, die sich frühzeitig mit einer tollen Idee fürs Essen oder auch für einen Vortrag melden und so eine frühzeitige Planung ermöglichen.



Die Mitarbeit im Clubhaus ist eine gute Gelegenheit, Arbeitsstunden zu absolvieren, macht auch richtig Spaß und bietet eine gute Gelegenheit, jede Menge netter Leute zu treffen. Gerade für Neumitglieder ist das eine super Gelegenheit, den Flair unseres YCLs kennenzulernen.

Das Clubhaus und das Engagement der Mitglieder bei der Bewirtschaftung haben das Gemeinschaftsgefühl und den Zusammenhalt im YCL außerordentlich gestärkt. Auch wenn seine Finanzierung für unseren Finanzvorstand und unsere Mitglieder eine Herausforderung bleibt – für das Clubleben ist es eine tolle Bereicherung.





VETTER 23000 kg

new eXperience FN54546

Michael Löhle

Das Jahr des Seglers – in Wirklichkeit kommt es auf den Winter an

Eine alte Fußballweisheit lautet ‚NACH dem Spiel ist VOR dem Spiel‘. Für den Segler könnte das heißen ‚NACH der Segelsaison ist VOR der Segelsaison‘.

Das Jahr des Seglers beginnt mit dem Saisonende: Wird im Herbst die Segelsaison beendet wird erst einmal das Boot ausgeräumt: Polster, Segel und vieles andere verschwinden im Keller bevor das Boot aus dem Wasser gekrant und das Unterwasserschiff mit dem Hochdruckreiniger von Muscheln, Algen und sonstigem Bewuchs befreit wird.



Jetzt beginnt die Arbeit im Winter, mit der ein Segelboot für die neue Sommersaison vorbereitet und fit gemacht wird. Erst einmal aber wird das Boot in einer Halle oder gut abgedeckt gegen die Unbilden des Winterwetters im Freien im Winterlager abgestellt.

Überwintert das Boot in einer Halle, kann schon bald die Arbeit beginnen: Wer ein schönes Teakdeck hat, reinigt dieses, schleift es eventuell ab und bessert Schäden von der Sommersaison aus.

Der Rumpf von Holzbooten erfordert besonders viel Pflege. So wird dieser sorgfältig geschliffen, was eine echte Knochenarbeit ist. Dann wird er in mehreren Schichten neu lackiert, dass der Rumpf dann makellos wie neu aussieht. Da investiert der Eigner/die Eignerin eines Holzboots schon viel Liebe und Zeit – etliche Wochenenden kann man so verbringen.

Aber auch ein Kunststoffboot braucht seine Pflege im Winterlager. Der Rumpf wird von Hand mit Politur bearbeitet, dass alle Schmutzspuren der letzten Saison verschwinden. Flüssiges Hartwachs aufgetragen auf den polierten Kunststoffrumpf bietet zusätzlichen Schutz und wird natürlich zum Schluss auf Hochglanz poliert, dass der Rumpf nur so blitzt und blinkt. Egal ob Holz- oder Kunststoffboot, als nächstes kommt noch das Unterwasserschiff an die Reihe. Es wird glattgeschliffen und mit Antifouling gestrichen, um zu vermeiden, dass Algen, Muscheln und ähnlicher Bewuchs sich im Sommer ansiedeln und den Stolz der Eigner trüben.





Dann sind da noch die kleineren oder auch größeren Reparaturen am Segelboot und natürlich gibt es auch immer noch etwas zu verbessern, zu optimieren. Und auch der Motor wird natürlich gewartet.

Inzwischen ist es Frühling geworden und wir können es kaum erwarten, dass das so mühsam vorbereitete Boot endlich wieder ins Wasser kommt. Der Krantermin wird gebucht und dann kommt der große Tag – das Boot kommt ins Wasser. Der Mast wird aufgestellt und der Motor gestartet, um zum heimischen Liegeplatz zu fahren. Ist alles montiert und der Mast richtig getrimmt, werden die Segel aus dem Keller geholt und angeschlagen. Polster, Getränke, Knabbereien etc. kommen an Bord und die neue Segelsaison kann beginnen!

Mit dem Ansegeln im Yachtclub erfolgt dann der offizielle Startschuss in die Saison.

Die ersten Touren werden geplant, der Regattakalender wird durchforstet und die sportlich Ambitionierten melden sich für die Regatten, die sie segeln wollen. Bei schönem Ostwind mit wenig Welle geht es zu Saisonbeginn bei frischen Temperaturen die ersten Male auf den See. Dann wird es wärmer und auch die Wetterlage ändert sich. Der Wind kommt aus Süden oder Westen und wird oft auch schwächer. Das Wasser wird wärmer und lädt bei Flaute zum Baden ein. Ein gemütlicher Abend im Cockpit mit einem guten Glas Wein und einem herrlichen Sonnenuntergang runden dann den Tag ab, bevor es wieder in den Hafen geht.





Andere Häfen am Bodensee werden bei mehrtägigen Touren angelaufen, schöne Boote bewundert und andere Segelbegeisterte getroffen.

Regatten werden gesegelt und dann im Seglerkreis heiß diskutiert, was denn der beste Kurs gewesen wäre.

So schreitet die Saison voran, die Tage werden kürzer, die Nächte kälter und morgens hat es Tau auf den Booten. Die letzten schönen Segeltage der Saison verstreichen schnell und schon bald muss der Krantermin zum Auswassern gebucht werden. Dann kommt das Saisonende: das Boot kommt aus dem Wasser ins Winterlager und sechs lange Monate sitzen die Segler und Seglerinnen auf dem Trockenen – das Jahr des Seglers beginnt von Neuem.





Helmut Kruger

Zweimal über den Atlantik – Einmal um's Kap Horn

Nach 33-jähriger Abstinenz im Hochseesegeln, war es im Sommer 2014 wieder soweit. Die Swan '45 eines Freundes wurde von Bermuda nach La Coruna überführt. 2015 folgte die erfolgreiche „Gotland-Rund“ mit dem gleichen Schiff und einem dritten Platz.

Im März 2016 dann die „immer erträumte“ Kap Horn Umsegelung. Von Ushuaia/Argentinien kommend, wurde diese „besondere Landmarke“ der Hochseesegler, auch als der „Mount Everest“ des Segelsports bezeichnet, gerundet und der Kurs nach Punta Arenas/Chile abgesteckt. Dort angekommen, musste ich am nächsten Morgen leider schon wieder abmüsten. Am Ende war es eine sehr nasse, kalte und stürmische Erfahrung, die ich trotzdem nicht missen möchte! Der Juni 2017 bescherte mir eine weitere Überführungsfahrt der o.g. Swan '45 von Hamburg nach La Coruna.

Im Sommer 2018 dann die Rückreise der Swan von Bermuda nach Plymouth. Meine zweite und vielleicht letzte Atlantiküberquerung!?



Karl Braun

Immer wieder Kurz-Urlaub

Wir sind Neulinge im Hafen. Im Juni vergangenen Jahres haben wir das Bodensee-Patent gemacht. Seither dürfen wir mit unserer „Electra“, einer J 80, den See erkunden. Selbst nach mindestens zehnfacher Wiederholung sind wir immer noch begeistert, wie erholsam der Ausflug zum YCL für uns ist. Wir haben rund 2 Stunden Anfahrt, trotzdem ist „Lass uns nach Langenargen fahren“ immer die beste Option für die – noch wenigen – freien Tage. Der Erholungswert ist immens, ein Wochenende wird zum Kurzurlaub. Auf dem See fallen alle kleinen und größeren Themen des Alltags auf wundersame Weise ab und man kommt zur Ruhe. Ein Höhepunkt für uns ist nach dem abendlichen Anlegen immer wieder, bei Mariano im Schuppen 13 mit einem hervorragenden Essen das Urlaubs-Gefühl zu kompletieren. Unser Favorit ist aktuell der Branzino im Salzmantel. Doch die Tabellenführung ist umstritten. Der Schuppen 13 überzeugt uns jedes Mal mit Spitzenqualität, egal, was man bestellt. Wir können das Winter-Ende kaum erwarten und freuen uns sehr auf die neue Saison.



Schuppen 13

Mariano Puscetdu

SPAGHETTI / BÄRLAUCH / VONGOLE

Zum 75sten für den YCL ein Jubiläumsrezept aus dem „Schuppen 13“

Rezept:	300g 20 Bl.	Spaghetti Aaglio orsino (Bärlauch) Aneto (Dill)
	Latte pinoli (Pinienkern-Milch)	
	200g 100g	Latte (Milch) Pinoli (Pinienkerne)
	300g	Vongole (Venusmuscheln) Vino bianco (Weißwein) Olio Evo (Olivenöl kalt gepresst)
Zubereitung:	Pesto:	Bärlauch und Meerlattich blanchieren, mit Olivenöl und Dill zu einem feinen Pesto mixen
	Milch:	Pinienkerne in die Milch geben und ebenfalls fein mixen, sodann 12 Std ruhen lassen; vor dem Anrichten in ein Siphon geben
	Muscheln:	Olivenöl in der Pfanne erhitzen, Venusmuscheln dazugeben und mit Weißwein ablöschen
Anrichten:		Venusmuscheln dekorativ auf die Spaghetti drapieren und mit der aufgeschäumten Pinienkern-Milch nappieren
		Gutes Gelingen!





Gold-Cup – die inoffizielle WM der X99 Segelyachten

Alles begann damit, dass Bea und ich uns im Sommer 2021 mit einer gebrauchten Segelyacht X-99 einen Traum erfüllten. Die X-99 wurde vom Weltseglerverband bis 2010 als internationale Klasse (Einheitsklasse) anerkannt und wurde von 1985 – 2004 625-mal gebaut. Das Boot ist sowohl zum sportlichen Regattasegeln (Racer) als auch zum Tourensegeln allein, zu zweit oder mit Familie geeignet. Bei Regatten wird das Boot zu sechst gesegelt



Die ersten Ausfahrten mit dem neu erworbenen Boot – noch mit Schweizer Segelnummer.



Es ist geschafft: Rumpf und Spiegel auf Hochglanz poliert und eingewachst, Unterwasserschiff geschliffen und frisch gestrichen.

Kaum war das Boot nach Langenargen überführt, bekamen wir mit, dass unser Heimat-Yachtclub Langenargen in Sommer 2022 den Gold Cup – die inoffizielle WM dieser Klasse ausrichten sollte:

Der Gold Cup findet jährlich statt und war bis 2011 die offizielle Weltmeisterschaft der X-99 Klasse. Seit 2011 ist der Gold Cup die inoffizielle Weltmeisterschaft der Klasse und wird wechselweise an der Ostsee, am Bodensee und Genfer oder Züricher See ausgerichtet. Der Gold Cup wird als UP & DOWN Regatta gesegelt. Nach kurzer Überlegung war mir klar: da will ich mitsegeln. Nachdem ich schon lange mit Uli Dobler auf der Troika zusammen gesegelt bin, war Uli natürlich die erste Adresse bei der Suche nach einer regattatauglichen Crew. Denn eines war klar, auch wenn wir mit dem Boot und den up&down Regatten null Erfahrung hatten: wir wollen nicht Letzter werden! Recht schnell waren auch die weiteren Crewmitglieder gefunden und wir machten unseren Schlachtplan:

- Wettbewerbsfähige Segel beschaffen: Spinnaker, Großsegel, Genua 1
- Boot im Frühjahr TOP vorbereiten
- Crew Trainings planen
- Montfort Cup als Vorbereitungsregatta melden
- Fine tuning mit der Crew
- 22.6. – 25.6. Gold Cup – X99 WM

Im Frühjahr 2022 haben wir dann den Plan in die Tat umgesetzt:

Die neuen Segel wurden rechtzeitig geliefert und das Training konnte starten. Wenden, Halsen, Spinnaker setzen, Spinnaker bergen – immer und immer wieder.

Als Probelauf hatten wir uns für den Montfort-Cup in Langenargen entschieden, weil dieser ebenfalls als up&down Regatta und im gleichen Segelrevier wie die bevorstehende WM gesegelt wird.

Aber aller Anfang ist schwer – wir sind erst einmal ziemlich hinterhergesegelt! Aber wir haben viel gelernt und waren mit jeder Wettfahrt näher dran!!! Und es hat unglaublich Spaß gemacht.

Die erfahrenen Teams haben uns viele gute Tipps gegeben, die wir bis zum Gold Cup umsetzen wollten.

Und dann ging es los! Als Folge von Corona trafen sich leider nur 12 Boote aus Deutschland, Österreich und der Schweiz am 22. Juni 2022 in Langenargen. Alle segelten mit Ausnahme von uns schon etliche Jahre zusammen und hatten zum Teil Bundesligasegler und ehemalige Olympiateilnehmer am Steuer. Wir waren angesichts dieses Wettbewerbs ganz schön aufgeregt.



Der Kampf um die beste Startposition



Die new experience auf dem Kurs gegen den Wind



Beim Montfortcup mit bis zu 20 Kn Wind an der Luvtonne



Und es gab einiges zu tun:

- Boot ausräumen, um Gewicht zu verringern: Schränke ausbauen, Kühlschrank, Herd, Toilette, Geschirr, Lebensmittel, Getränke, etc ... von Bord.
- Registrieren + Crew wiegen lassen >>> Maximalgewicht 540 kg
- Boot + Segel offiziell vermessen und verplomben lassen
- Letzte Trainingsausfahrt mit speziellem Spinnakertraining

Und dann ging es los mit Uli und Hannes als Taktiker und an den Schoten von Großsegel, Genua und Spinnaker und Backstagen und mir als Greenhorn am Steuer starteten wir in die WM.

Erst einmal hatten wir typisch Bodensee Flaute und warteten auf den Wind. Doch dann ermöglichte der zunehmend stärkere Wind 5 (!!!) reguläre Wettfahrten. Schon am Start und dann in jedem der 5 Läufe wurde hart um jeden cm gekämpft.

Und die Arbeit im Vorfeld hat sich gelohnt. Mit einem 5. Platz, 7. Platz und drei 8. Plätzen waren wir nach dem 1. Tag auf Platz 8 und konnten 4 Boote hinter uns lassen!

Jetzt wollen wir diesen Platz mindestens halten!!!

Der zweite Tag brachte dann leider nur Regen und Flaute, dass keine Wettfahrt stattfinden konnte.



Im engen Fight mit dem späteren Gewinner und Zweitplatzierten



Unter Spinnaker vor dem Wind

Der dritte und letzte Tag bot dann bei herrlichem Wetter und 3-4 Windstärken zeitweise Traumbedingungen. Wir konnten uns noch steigern. Ein 8. Platz, ein 7. Platz, zwei 5. Plätze und ein krönender 2. Platz in der letzten Wettfahrt führten zum 7. Platz in der Gesamtwertung.

Als absolute Neulinge wollten wir nicht Letzter werden und sind jetzt im Mittelfeld. Die Mühen haben sich gelohnt.

Der Gold Cup – die inoffizielle X99 WM – war für uns ein tolles Erlebnis. Wir haben uns ständig im Wettbewerb mit identischen Booten verbessert, wir haben tolle X99 Crews kennengelernt und an den Abenden auch kräftig miteinander gefeiert.



An der Tonne kann es auch hektisch werden.

Christian Zartl

Clubleben auf der Straße – Motorradausfahrt

01.09.2023 – 03.09.2023

Im Juli 2023 ist aus einer Stammtisch Laune heraus die Organisation der Motorrad Ausfahrt entstanden. Ich hatte Christoph Vitzthum gefragt, ob er nicht Lust hätte mit mir zusammen eine Motorrad Ausfahrt für Mitglieder anzubieten.

Da Christoph viel mit seinem Motorrad unterwegs ist, musste ich ihn nicht lange überzeugen. Schnell war der Termin gefunden und das Ziel stand auch bereits fest. Die Ausfahrt sollte ins Pflerschtal bei Sterzing führen. Christoph hat gleich sehr schöne Routen für die drei Tage zusammengestellt. Nun konnte es losgehen! Wir haben uns morgens um 9:00 Uhr vor dem Clubhaus getroffen. Unsere Tour führte durch den Bregenzer Wald in Richtung Warth. Dort haben wir uns ein schönes Lokal an der Ecke gesucht und uns erst einmal gestärkt. Danach ging es weiter, das Lechtal hinab, über das Hahnteinjoch in Richtung Imst. Auf kleinen Straßen fuhren wir in Richtung Kühtai und sind bei Mutters auf die alte Brennerstraße abgebogen. Als wir über dem Brenner waren, hatten wir das Ziel schon vor Augen. Wir sind in Gossensaß rechts abgebogen und in das Pflerschtal eingefahren. Pünktlich, wie geplant, haben wir unser Hotel Panorama um 16:00 Uhr erreicht. Natürlich durfte vor dem einchecken das „Einlauf-Bier“ nicht fehlen.

Am Samstagmorgen haben wir uns nach einem ausgiebigen Frühstück auf die Motorräder geschwungen. Heute sollte es in die traumhaften Dolomiten gehen. Wir sind über das Würzjoch nach Corvara gefahren und über den Passo di Compolongo nach Arabba. Dort war unsere erste Pause vorgesehen. Nach Pizza und Pasta und einem leckeren Espresso ging es dann weiter über das Pordoi joch, den Passo Sella, hinab nach Wolkenstein. Wir sind das Val Gardena runter Richtung Eisacktal gefahren. In Bozen sind wir dann kurzentschlossen in das Sarntal gefahren. Am Ende des Sarntals wollten wir noch das Penser Joch erklimmen. Von dort aus hatten wir einen atemberaubenden Blick auf





die Stubaier Alpen, sozusagen einen Blick auf unser Ziel – unser Hotel.

Auch der zweite Biker-Tag ist ohne besondere, gefährliche Vorkommnisse zu Ende gegangen. Und auch an diesem Abend wurden noch an der Bar die tollsten Geschichten der erlebten Touren erzählt.

Am nächsten Morgen war es dann soweit, die Heimreise anzutreten. Nach dem auschecken und verabschieden wollten wir natürlich auch den Sonntag maximal nutzen. So ging es erst mal über den Jaufenpass in Richtung Meran. In Sankt Leonhard im Passeiertal ging es dann rechts weg, hoch zum Timmelsjoch. Die Anfahrt war grandios. Anfangs fuhren wir noch durch den Wald bis zur Baumgrenze. Dann folgt eine karge Landschaft mit immer schroffer werdenden Felsen, bis zu einem Tunnel der bis spät ins Frühjahr hinein gerne Eisplatten zur Überraschung der Motorradfahrer bereithält. Da es Anfang September war, ging für uns keine Gefahr von dem Tunnel aus. Wir sind dann nach Sölden runtergefahren, in Richtung Arlberg. In Lech wurde noch eine kurze Kaffeepause eingelegt.

Viele Strecken waren uns natürlich bekannt, aber es ist immer wieder eine Freude, mit dem Motorrad diese schönen Pässe zu fahren. Die Tour 2024 ist bereits geplant!

Kurvige Grüße



DER MINISTERPRÄSIDENT DES LANDES BADEN-WÜRTTEMBERG

Stuttgart, 20. Juli 1982

Sehr geehrter Herr Fessler !

Sie haben am 11. Oktober 1981 gemeinsam mit den Herren Forschner, Flakowski, Knospe und Theuringer vier Menschen vom Tode des Ertrinkens aus dem Bodensee bei Langenargen gerettet.

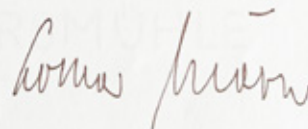
Für diese Tat spreche ich Ihnen

eine öffentliche Anerkennung

aus. Zugleich teile ich Ihnen mit, daß Sie eine Ehrengabe von 150 DM erhalten.

Die Bekanntgabe der öffentlichen Anerkennung erfolgt im Staatsanzeiger für Baden-Württemberg. Die Geschäftsstelle des Staatsanzeigers wird Ihnen 2 Exemplare mit dem Abdruck Ihrer Ehrung zusenden.

Mit meinem persönlichen Dank für Ihre Rettungstat begrüße ich Sie freundlichst.



Herrn
Herbert Fessler
Gmünd 8
7991 Eriskirch

RICHARD-WAGNER-STRASSE 15 · 7000 STUTTGART 1 · FERNSPRECHER (07 11) 21 53-1

Ein Brief vom Ministerpräsidenten des Landes Baden-Württemberg

Es liegt schon eine Weile zurück und gehört zu den ehrenvollen Ereignissen im Leben unserer Clubmitglieder: Im Juli 1982 erreichte ein Brief des Baden-Württembergischen Ministerpräsidenten, Lothar Späth, unseren Clubfreund Herbert Fessler in Eriskirch. Im Jahr zuvor hatte er als Schiffsführer der Segelyacht „Pigudi 2“ zusammen mit den anderen Crew- und YCL-Mitgliedern Gerd Flakowski, Herbert Forschner, Alfred Knospe und Martin Theuringer vier Segler westlich von Langenargen aus akuter Seenot und vor nahem Ertrinkungstod gerettet. Bei Windstärke 8-9 war ihre Segelyacht auseinandergebrochen. Die vier Besatzungsmitglieder

trieben völlig geschwächt nur noch von einem Rettungsring notdürftig über Wasser gehalten auf dem aufgewühlten Bodensee. Die Besatzung der „Pigudi 2“ erkannte die Notlage gerade noch rechtzeitig, barg die Segel und näherte sich bei schwierigsten Verhältnissen unter Motor den Verunglückten an. Nach drei Anläufen gelang es Herbert Fessler schließlich beizudrehen, die stark unterkühlten Schiffbrüchigen zu bergen und nach Langenargen zu bringen. Mit seinem Schreiben dankte Ministerpräsident der „Pigudi 2“ Mannschaft persönlich für ihre Rettungsaktion.



Silvia Strobel



Bootstaufe

Eines unserer persönlichen Highlights –
Die Bootstaufe unserer Just4fun

Die 75jährige Geschichte des Yacht Club Langenargen begleiten wir seit verhältnismäßig kurzen 10 Jahren. Wir, das sind Dieter, Silvia und Jörg Strobel aus Hechingen. Wir wohnen also nicht gerade in unmittelbarer Seenähe und sind doch meist jedes Wochenende ab Ende März bis Ende Oktober am See.

Begonnen hat alles mit einer kleinen „Slip-Dehlya“, auf die eine Attalia folgte, bevor wir uns ganz sicher waren, dass uns das Segel-Virus nicht mehr loslässt, und wir uns zu einem Boots-Neukauf entschlossen. Unsere Jeanneau Sun Odyssey 349 haben wir individuell geplant und sogar selbst, mit Hilfe unseres lieben Freundes Dieter Härle, aufgeriggt. Das musste natürlich gebührend gefeiert werden, was wir beim Buschfest 2017 mit vielen Segelfreunden bei einer standesgemäßen Bootstaufe unserer „Just4fun“ mit Unterstützung von Poseidon Michael Nöltke und seiner zauberhaften Nixe Lisa Schiedt dann auch taten. Das war ein echtes Highlight in unserem „Segel-Leben“!

Wir sind dankbar, im Yachtclub Langenargen so viele Gleichgesinnte und liebe Freunde gefunden zu haben und freuen uns auf noch viele weitere schöne Segel-Saisonen.





Thomas Hundt

Scheitern

Hiermit erkläre ich mein Scheitern!
Ich bin nicht in der Lage, mein SCHÖNSTES Erlebnis im YCL aufzuschreiben.

Nach über 30 Jahren in verschiedenen Häfen und Clubs am See sind die Filou und meine Familie 2011 in Langenargen angekommen. Linus, Oscar, Emil und Michel waren damals zwischen acht bis noch nicht einmal ein Jahr alt. Daher sind die Jahre im YCL für uns sehr stark mit dem Heranwachsen der Jungs und den gemeinsamen Erlebnissen verbunden, von denen ich keines als schöner oder weniger schön als das andere bewerten würde. Damit mein Beitrag aber hier nicht endet beschreibe ich, was den YCL besonders macht.

Wasser und Luft, Natur und Technik machen Segeln immer zu einem intensiven Erlebnis. Mit Kindern umso mehr. Der YCL wirkt dabei wie ein Erlebnisverstärker:

Man legt nicht einfach ab. Die Ausfahrt aus dem geschützten Hafen ist wie eine Ouvertüre. Man biegt nach Steuerbord ab es öffnet sich der weite Blick in Richtung Österreich und Schweiz mit den Bergen im Hintergrund. Spätestens hier fragen die Kinder, wo die Reise hin gehen wird. Und es ist immer besonders spannend, in ein anderes Land zu fahren.

Auch wenn der Hafen natürlich nicht natürlich entstanden ist schaffen der alte Baumbestand, der Park beim Malereck und der Kiesstrand eine einmalige Kulisse, in der man nicht nur Segeln sondern auch Schwimmen, Paddeln und Steine werfen kann. Das Seeräuberessen (Grillen am offenen Feuer bei untergehender Sonne) war immer ein besonderer Abschluss eines Segeltags.

Über Ort und Ambiente hinaus sind es vor allem die Aktivitäten, die in Erinnerung bleiben. Über die Ausfahrten mit der Filou hinaus waren vor allem die Opti- und Jollenkurse zu Beginn der Sommerferien für unsere Jungs ganz besondere Momente, die sie für immer mit dem Segeln verbinden.



Nun wird es endlich Frühling, und unser Hafen erwacht...

Die Wintermonate neigen sich dem Ende, der Jahresabschluss ist fertig, die Ordner für das neue Jahr sind erstellt, Vorbereitungen für die neue Saison laufen: Genehmigungen, Anträge, Meldungen an die verschiedenen Verbände, eins nach dem anderen wird erledigt, Liegegebliebenes ist (fast) aufgearbeitet, die To Do Liste für die Wintermonate ist abgearbeitet... Puh!
Nun freue ich mich, dass Neues und alt Bewährtes wieder in den Hafen kommt.

Ich vermisse die Betriebsamkeit des Sommers, die Aufgaben und Herausforderungen des Trubels im Hafen, freue mich für die kleinen und großen Wünsche und auch Nöte unserer Clubmitglieder da sein zu dürfen, sowie auf die Kontakte während unserer Regatten und Veranstaltungen. Die Tage werden schon wieder länger, unser Hafen ist dank vieler Helfer und unseres neuen Hafenmeisters Arthur Fleischer schon fit für den Frühling, die ersten Boote sind bereits eingewassert und die Saison kann starten.

Ich möchte aber auch die Gelegenheit nutzen und mich bei Euch allen für die vergangenen Saisons bedanken, die vielen schönen Begegnungen, die fleißigen Hände, die im Hafen und bei mir im Büro geholfen haben und den Hafen und meinen Arbeitsplatz zu dem machen was er ist. Ich freue mich besonders auf unser 75-jähriges Jubiläum, auf die geplanten Veranstaltungen zu diesem Anlass, aber vor allem auf ein schönes Miteinander in unserem Yachtclub.

Uns allen wünsche ich viel Freude beim Segeln auf unserem wunderschönen See bei tollem Wetter und hervorragenden Winden, ein harmonisches Clubleben und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel.

Es grüßt Euch herzlichst Eure



Ulrike Sedlmeier









IMPRESSUM

REDAKTION Peik v. Bestenbostel
DESIGN Thomas Hundt
SATZ Linus und Oscar Hundt

© FOTOS
30er Julius Osner
Gold Cup X99, Antigua, 8er WM Tobias Stoerkle
Historische Bilder Clubarchiv



Yacht-Club Langenargen e.V.
Argenweg 60
88085 Langenargen
Telefon +49 - 7543 - 2278
E-Mail info@ycla.de
www.ycta.de