18
21.8.2019

Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

SPEZIAL SICHERHEIT

- 16 neue Rettungswesten im Test
- Richtig prüfen, packen und anlegen
- MOB-Manöver mit Fahrtenkats
- Ausrüstung-Tipps

YACHTMASTER OFFSHORE

Report: Ist die britische Skipper-Ausbildung so gut wie ihr Ruf?

HAVARIE

„No. 5 Elbe": Alle Hintergründe zum spektakulären Unfall

EXKLUSIVTEST X 4.0

DER X-FAKTOR

Ein 40-Fuß-Boot zum 40-Jahre-Jubiläum: Gelingt der dänischen Werft mit ihrem jüngsten Modell die Symbiose aus Sport und Komfort?

Rieker (r.) bei der praktischen Prüfung zum Yachtmaster Offshore

UNTERGANG
Über Monate hat Lasse Johannsen die Restaurierung des Schoners „No. 5 Elbe" begleitet. Nach dessen spektakulärem Untergang aber genügte es nicht, die Kunst der Bootsbauer zu würdigen: Wie konnte dieses Drama nur geschehen? **Seite 18**

RÜCKKEHR
Blauwasser-Pionier Peter Kammler meldete sich aus seiner Wahlheimat Neuseeland. Er wolle nach der Weltumsegelung (1970 bis 74) wieder in die Südsee und fragte an, ob er seine Eindrücke für die YACHT aufschreiben solle – aber ja!!! **Seite 34**

FOTOS: L. SCHULZ (O.), YACHT/N. KRAUSS (L. O.), P. KAMMLER (L. U.), PRIVAT (U.)

AUSBILDUNG

KANN ENGLAND ES BESSER?

Das Gras, schon klar, ist auf der anderen Seite des Zaunes immer grüner. Diese verbreitete Überhöhung nachbarlicher Kompetenz tritt in Sachen Segelausbildung krass zutage. Zusammengefasst: In Deutschland ist der Lehrplan praxisfern und in Teilen antiquiert, die Prüfung zu theorielastig. Wie gut dagegen haben es die Engländer! Die Royal Yachting Association (RYA) gilt als Instanz von allerbestem Ruf, die Ausbildung ist vorzüglich, die Qualifikation der Absolventen unübertroffen. So, so. Stimmt das wirklich? Was davon ist wahr, was Vorurteil? Mein Kollege Jochen Rieker hat den RYA-Lehrgang zum „Yachtmaster Offshore" absolviert, im Anschluss „die härteste Prüfung seit der Uni" bestanden und weiß nun aus eigener Erfahrung, wo das Gras grüner ist. Und er kann heute bestätigen, dass manche Dinge diesseits und jenseits des Zaunes tatsächlich ganz anders bewertet werden: „Der Stolz, es geschafft zu haben, wird nur getrübt dadurch, dass der Yachtmaster fast überall auf der Welt, nicht aber in Deutschland uneingeschränkte amtliche Anerkennung findet." **Seite 26**

UWE JANSSEN
Stv. Chefredakteur YACHT

22.1 | 24.2 | 26.2 | 28.1 | 30.2 | 36.2 | 40.1 | 42.1 | 46.1

SUNBEAM 46.1

GEWINNER
European Yacht
Of The Year 2019
Kategorie: LUXURY

Erleben Sie unsere
Bluewater-Line-Yachten
Sunbeam 40.1 und
Sunbeam 46.1
auf der
Cannes Boat Show,
10.–15. September

SUNBEAM
YACHTS

OSTSEE WEST: Mittelmann's Werft Kappeln
Claudia Renz | +49 (0)157 72915210
yachthandel@mittelmannswerft.de
OSTSEE OST: Sunbeam Yachts Berlin
Björn Eismann | +49 (0)152 536 11 274
info@sunbeamyachts-berlin.de
WERFT: Sunbeam Yachts OG
Günter Ambrosi | +43 (0)699 17558124
sunbeam@sunbeam.at

www.sunbeam.a

TITELFOTO
Den Test der neuen X begleitete Nico Krauss mit der Kamera

Yachtmarkt

DEUTSCHLANDS AKTUELLSTE WASSERSPORT-BÖRSE
Auf 13 Seiten das komplette Angebot für Segler: Gebrauchtboote, Kaufgesuche, Makler-, Broker- und Versicherungsofferten, Schul- und Charterinserate, Kontaktanzeigen

105

YACHT-LESER-HOTLINE

Alles unter einer Nummer: Abo-Service, Kleinanzeigen, Heftnachbestellungen u. v. m.

0521/55 99 11

Die Titelthemen haben eine rote Seitenzahl

PANORAMA

18 **REPORTAGE** Nach einer spektakulären Kollision sinkt der frisch restaurierte Lotsenschoner „No. 5 Elbe". Die bemerkenswerte Geschichte hinter dem Drama

26 **AUSBILDUNG** Was der Kurs zum britischen Yachtmaster Offshore einem Skipper wirklich bringt

34 **ZEITREISE** Knapp 50 Jahre nach seinem ersten Besuch kehrt Blauwasser-Pionier Peter Kammler auf die Fidschi-Inseln zurück

40 **REVIERREPORT** Spätsommer und Herbst sind ideal für einen Törn auf dem Bodensee. Wir haben da ein paar Empfehlungen

48 **UMWELTSCHUTZ** Mit viel Engagement kämpfen Segler gegen die Vermüllung der Meere

54 **LANGFAHRT** Ein junges Paar aus Stade arbeitet jahrelang auf ein Ziel hin: den großen Blauwassertörn. Wohin die Reise geht, ist ganz egal – Hauptsache, auf See!

60 **REGATTA** Der VO 60 „Ospa" stellt im Rennen Rund Bornholm eine Bestzeit auf. Unser Reporter berichtet von Bord über die erfolgreiche Jagd auf den Rekord

TEST & TECHNIK

68 **X 4.0** Das kleinste Modell der Pure-Linie von X-Yachts soll sportliches Segeln mit Bedien- und Wohnkomfort kombinieren. Ob das funktioniert, klärt der Test

76 **A-27** Der moderne Daysailer wird als leistungsstarker Binnenracer zweifellos seine Fans finden

82 Das umfassende Spezial zum Thema **SICHERHEIT** an Bord. Darin: **RETTUNGSWESTEN** – geht Gutes auch günstig? 16 Modelle der 150-Newton-Klasse im großen Vergleichstest. Dazu: Wie Sie Westen richtig packen, einstellen und anlegen

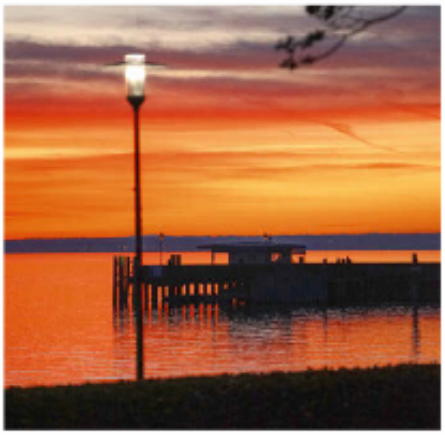
96 **ZUBEHÖR** Rettungsleiter; Lifebelts; Stroboskop-Fackel

98 **MANÖVER** Fahrtenkats verhalten sich anders als Einrumpfer. Das hat erhebliche Konsequenzen fürs Vorgehen im MOB-Fall

102 **AUSRÜSTUNG** Grills; Jacke; Navigations-Software; Segeltasche

104 **TIPPS & TRICKS** Leser-Tüfteleien für mehr Sicherheit an Bord

118 **DAS BESONDERE BOOT** Die „Amphitrite", mit 132 Jahren eines der ältesten Schiffe der Welt



Der Bodensee ist eine Naturschönheit. Und er hat noch jede Menge mehr zu bieten **S. 40**

»Auf See darf man auch nicht aufgeben, wenn es mal dicke kommt«

Leon Schulz, Yachtmaster Instructor **S. 26**

Starkes Team: Nie wurde Rund Bornholm schneller gesegelt als mit der „Ospa" **S. 60**

FOTOS: STIFTUNG HAMBURG MARITIM (R. O.), YACHT/N. KRAUSS (R. M.), D. KNOPP (L. L.), L. SCHULZ (L. M.), A. LINDLAHR (L. R.), YACHT/A. COSTADEDOI (R. U. L.), YACHT/J. KUBICA (R. U. R.)

Das muss sitzen. Klassische Navigation mit Peilkompass, Seekarte und Gezeitentafeln

MEISTERPRÜFUNG FÜR SKIPPER

Der von der Royal Yachting Association verliehene **YACHTMASTER OFFSHORE** *gilt international als Goldstandard der Hochsee-Ausbildung für Segler. Zu Recht?*

FOTO: L. SCHULZ

Fähren, Frachter, andere Yachten: Im Solent mangelt es nicht an navigatorischen Herausforderungen

Er ist ein Geschenk des Himmels für Prüfer – und ein Nervenkitzel für alle Yachtmaster-Aspiranten, die hier ihre Prüfung ablegen: Flussläufe, die bei Ebbe weitgehend trockenfallen, tückische Flachs, Gezeitenströme von bis zu drei Konten, ein viel befahrenes, mehrfach abknickendes Fahrwasser für die Großschifffahrt, Regattatonnen, die jede Saison ihren Namen wechseln, Fähren und Hoovercraft-Zubringer, die im 20-Minuten-Takt verkehren, dazwischen Hunderte von Privatyachten – der Solent, kein Zweifel, hat es in sich.

So lieblich die Gegend auch wirkt mit ihren sanft ansteigenden Hügeln und der in üppiges Grün gekleideten Küste im Norden der Isle of Wight, so groß sind die navigatorischen Herausforderungen.

Die Mündung des Newtown River etwa, malerisch zwischen Yarmouth und Cowes gelegen, schrumpft bei Springtide auf gerade mal 20 Meter Breite, und wer sie passiert, kann von See kommend schon kurz dahinter auf Grund laufen, wenn er sich durch weiter landeinwärts auf tieferem Wasser ankernde Boote in Sicherheit wähnt. „Es ist der ideale Übungsplatz“, schwärmt Leon Schulz, einer der wenigen deutschen Ausbilder für den Yachtmaster Offshore. Er bietet Praxistrainings und Prüfungstörns bewusst hier an, in der Herzkammer des britischen Yachtsports. „Manche sagen, dass die Yachtmaster-Ausbildung nur deshalb so gut sei, weil der Solent so viele Herausforderungen so konzentriert an einem Ort bietet“, erzählt Schulz. Auch wenn das sicher nicht ganz zutreffe, so sei „doch etwas Wahres daran“.

Nicht zufällig hat die Royal Yachting Association (RYA) ihren Sitz im nahen Hamble, nur ein paar Meilen nördlich. Und wer lange genug mit der Übungs-Seekarte arbeitet, die der britische Seglerverband eigens für den Theorieunterricht entwickelt hat, wird sich in vielem an die Eigenheiten des Solent erinnert fühlen. Zwar nimmt die RYA auf Wunsch auch anderswo Prüfungen ab, vorzugsweise in Gezeitenrevieren. Die meisten Kandidaten aber stellen sich hier den Aufgaben, zwischen den Needles im Westen und Bembridge im Osten der Isle of Wight.

»DAS TOLLE IST, DASS DIE AUSBILDUNG SO VIEL SPASS MACHT«

Leon Schulz, 55, lehrt als RYA Yachtmaster Ocean Instructor. Ihm imponiert, dass es dabei häufig kein Richtig oder Falsch gibt, sondern mehrere pragmatische Lösungen

Und es werden immer mehr. „Seit Jahrzehnten schon steigt die Zahl der Yachtmaster-Zertifikate beständig“, sagt Richard Falk, Director of Training and Qualifications bei der RYA. Rund 2100 Offshore-Scheine stellte er 2018 aus. In den vergangenen zehn Jahren beobachtet Falk dabei ein deutlich wachsendes Interesse an der britischen Ausbildung auch in Deutschland, Österreich und der Schweiz (s. Interview S. 31).

Das ist umso erstaunlicher, als die Zahl der Absolventen höherer Segelscheine ansonsten eher stagniert oder gar rückläufig ist. Galt es in den siebziger und achtziger Jahren hierzulande gewissermaßen als Ehrensache, B- und C-Scheine zu machen, so quält sich inzwischen kaum noch jemand freiwillig durch die Tiefen der Kollisionsverhütungsregeln oder die Feinheiten händisch erstellter Radarplots.

Als deutsches Pendant zum Yachtmaster Offshore gilt aktuell der Sportseeschifferschein (Bericht in YACHT 25/2017), der für die gewerbliche Fahrt auf Sportbooten jenseits der Zwölf-Seemeilen-Grenze sogar vorgeschrieben ist. Wie Florian Neuffer, beim Deutschen Segler-Verband für die Lizenzvergabe zuständig, gegenüber der YACHT mitteilte, absolvierten im Vorjahr nur noch rund 350 Kandidaten erfolgreich die SSS-Prüfungen. Tendenz: sinkend.

Die gegenläufige Entwicklung ist umso erstaunlicher, wenn man Kosten und Aufwand ins Verhältnis setzt. Während der Sportseeschifferschein binnen eines halben Jahres für 2000 bis 2500 Euro zu machen ist, kostet die Ausbildung zum Yachtmaster Offshore das Zwei- bis Fünffache – und sie dauert in der Regel auch um so viel länger (s. Kästen S. 28 und 30).

Das scheint die Nachfrage allerdings nicht zu bremsen, im Gegenteil. Die meisten Yachtmaster-Kurse und -Törns, die im deutschsprachigen Raum angeboten werden, sind meist auf Monate hin ausgebucht; mitunter melden sich Interessenten schon ein Jahr im Voraus an, um sich rechtzeitig einen Wunschtermin zu sichern.

Wer tut sich das freiwillig an? Und wofür eigentlich? Warum nehmen immer mehr Segler die Bürde auf sich, einen der anspruchsvollsten Segelscheine, die es weltweit gibt, in einem für sie fremden Revier zu machen, und ausschließlich in englischer Sprache?

Bernd Reese von der Yacht-Skipper-Akademie in Essen kann das gut beurteilen. Er bietet seit 15 Jahren Yachtmaster-Kurse an. In dieser Zeit hat er eine deutliche Veränderung in der Motivation beobachtet. „Anfangs hatte ich vor allem Segler, die als Skipper oder Crew auf großen Yachten arbeiten wollten und schnell gemerkt haben, dass sie mit den deutschen Scheinen im Ausland nicht weit kommen.“ Solche Teilnehmer gebe es nach wie vor, aber sie sind mittlerweile „deutlich in der Minderheit“.

Stattdessen sehen heute „90 bis 95 Prozent der Kandidaten den Yachtmaster als seglerische Herausforderung“, sagt Reese. „Die brauchen den Schein gar nicht, aber sie reizt das Segeln in Gezeitenrevieren und die intensive Auseinandersetzung mit klas- →

FOTOS: L. SCHULZ (6), M. AMME (R. M. R.)

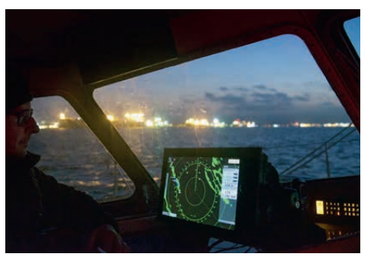
TÜCKEN DER PRÜFUNG

Viel zu beachten: Das Erstellen eines Passage Plans kann Stunden dauern

Törnplanung im Tidenrevier und Blindnavigation zählen zu den **ANSPRUCHSVOLLSTEN** *Aufgaben für den Yachtmaster*

NAVIGATION
Reicht die Wassertiefe? Das müssen Kandidaten in wenigen Minuten errechnen können

GEZEITENKUNDE
Stromrichtung und -geschwindigkeit zu berücksichtigen gehört zum Einmaleins



NACHTFAHRT
Im Sommer dauert die Prüfung bis Mitternacht und umfasst auch Radarübungen

MANÖVER
Anlegen am Steg, an Bojen und Ankern unter Segeln zählen zum Pflicht-Repertoire