



Der goldene Oktober: „Rixt“ zieht an einem Plattbodenschiff vorbei. Ein schöner Anblick, aber kein Gegner.

Fotos Wille

Noch mal auf die Schnelle

Ein Herbststörn in unseren Breiten? Unbedingt – mit Wohlwollen von oben und so etwas wie einer X-34.

VON WALTER WILLE

„Achtung!“, warnt die Gattin. „Da kommt uns was entgegen.“ Ein ganzes Stück voraus hat sie einen weißen Segler ausgemacht, die Entfernung verringert sich rasch. Dann ist zu erkennen: Der andere kommt gar nicht entgegen, er segelt in die gleiche Richtung. Nur langsamer. Bald ist er eingeholt, und wäre man auf der Autobahn, müsste er spätestens jetzt die linke Spur räumen. Ein bisschen dalli.

Wir haben keine Lichthupe, wir haben eine X-Yacht. Wir würden auch nicht aufblenden, man benimmt sich beim Segeln, wahrnt Abstand und hält Abstand. Die konsternierten Gesichter dort drüben sind trotzdem gut zu erkennen. Es handelt sich um das Markermeer, nicht die Autobahn, auch wenn wir uns gerade so fühlen. Hoch am Wind, Tonne E-A2 achterauss mit flotten 4 Beaufort. Ideale Bedingungen, es könnte nicht besser sein. Jauchz.

Es ist nicht das erste Überholmanöver des Tages mit dieser X-34, Modell 2008. „Rixt“ ist gemietet. Eine X-Yacht als Charterboot – eine Rarität. Weithin dominieren Fahrtenyachten von Bavaria, Bénéteau oder Jeanneau den Verleihbetrieb, und zwar zu Recht: Sie sind

vergleichsweise günstig in der Anschaffung, voluminös, komfortabel, einfach in der Handhabung, sie erfüllen den Zweck seglerisch wie betriebswirtschaftlich. Unsere X dagegen ist gebündeltes Temperament, ein „Performance-Cruiser“ mit Regattatechnik – wofür die dänische Werft mit rund 170 000 Euro annähernd den doppelten Preis einer Bavaria vergleichbarer Größe verlangt.

Nun kann man kann als Vercharterer von seinen Kunden für etwas Besonderes zwar etwas mehr, aber nicht gleich die doppelte Gebühr nehmen. Deshalb braucht es, um eine Flotte von X-Yachten und Dehler-Typen zu betreiben, wie es Jan und Trees Zetzema in Monnickendam am

Man tut das nicht, es reicht das Wissen, dass man könnte: um andere Kreise fahren.

Markermeer, dem südlichen Teil des IJsselmeers, tun, eines gewissen Enthusiasmus. Als leidenschaftliche Regattasegler haben sie den. Und weil ihre auf Topniveau ausgestatteten Yachten stets gut gebucht sind und einen hohen Wiederverkaufswert haben, zählt es sich unterm Strich auch wieder aus. Die Zetzemas haben viele Stammkunden, manche reservieren für Jahre im Voraus.

In unserem Fall war es eine Ad-hoc-Entscheidung. Es hatte damit zu tun, dass schon wieder eine Saison zu Ende ging, in der man kaum auf dem Wasser gewesen war. Jedenfalls viel weniger, als man sich im Vorjahr vorgenommen hatte, als man schon viel weniger auf dem Wasser gewesen war, als man sich im Jahr davor vorgenommen hatte. Diesen Kreislauf galt es mal zu durchbrechen, deswegen der Spontantörn Mitte Oktober. Ein paar Tage wenigstens, nicht so weit weg, in erreichbarer Nähe.

IJsselmeer im tiefen Herbst klingt ungemütlich, Niederlande nach Niederschlag. Mit dieser Kurzreise war ein gewisses Risiko verbunden, es sollte schließlich kein Scherwettertraining werden, sondern ein Ausflug mit den Lieben und dem Ziel, mal auszuprobieren, ob so ein „Performance-Cruiser“ wirklich familiautauglich ist, wie die Hersteller immer behaupten. Zwei Möglichkeiten bestanden: Der Skipper hat mehr Glück als Verstand mit dem Wetter, oder es geht in die Hose, und die Lieben, deren Segelleidenschaft sich erst noch entfalten muss, würden ihm künftig die Gefolgschaft verweigern.

Bei 14, 15 Knoten Wind hämmert „Rixt“ mit konstant mehr als 7 Knoten Fahrt durchs Wasser. Immer noch hoch am Wind, mit beachtlicher Krängung, aber weit davon entfernt, aus dem Ruder zu laufen. Die Borddame trägt ihre Wenndasmalgetutht-Miene, der Sohn ist Feuer und Flamme. Derart auf der Überholspur, vergessen Teenager alles, sogar ihr Handy. Jetzt rauscht die X an der anderen, etwa gleich langen Yacht vorbei, deren Besatzung immer noch guckt wie sieben Tage Regenwetter. Dabei herrscht doch Sonnenschein. Das war zu erhoffen, jedoch nicht zu erwarten. Der Familienskipper hat mehr Glück als Verstand.



Temperament an der Leine: X-34 „Rixt“ beim Zwischenstopp in Volendam

Wir halsen von der anderen Yacht weg, suchen uns ein neues Opfer. Es sind noch einige unterwegs, obschon das beliebte Revier im Vergleich zu den turbulenten Sommermonaten geradezu leergefegt ist. Ein Segeltörn zu dieser Jahreszeit in diesen Breiten bedeutet: Beschaulichkeit in den Häfen, freie Liegeplätze, kein Getrampel auf den Stegen, geschlossene Hafenkioske und eine deutliche Ahnung von Abschied. Die letzten Aufrechten auf Abschlusstörn, Schiffe werden aus dem Wasser geholt, aufgebockt und für den Winter präpariert.

Insgesamt mehr Grau als Blau, das Licht ist fahl. Abends legen sich Feuchtigkeitsschleier aufs Deck, es wird früh dunkel und spät hell, man vergräbt sich tief im Schlafsack mit der Nasenspitze als Periskop. Bis zum nächsten Morgen sammelt sich Kondenswasser an den Innenseiten von Fenstern und Luken. Handtücher werden nicht trocken, die Kraft der Sonne ist gering, aber manchmal bietet sie bei Tagesanbruch ein betörendes Schauspiel, wenn sie mit vornehmer Blässe hinter einem Mastenwald aufgeht.

„Rixt“ hat ein imposantes Rigg. Dazu einen hohen Ballastanteil von gut 40 Prozent und einen Kiel mit stolzen 1,90 Meter Tiefgang. Da fehlt nicht viel, und er würde in den extrem flachen Gewässern der Gegend Furchen in den Grund ziehen. Die Wasserlinie des Rumpfs ist lang, der Bug schlank, das Kajütdach schmal, was das Raumgefühl im Innern beeinträchtigt.

IJsselmeer-Gefühl: Kaum mehr als eine Hand breit Wasser unterm Kiel

Das verrät schon einiges über den Charakter, es gibt noch viel mehr Kennzeichen gesteigerter Sportlichkeit: Leinentaschen statt Getränkehalter, Rodrigg statt Drahtwangen. Das achtern offene Cockpit ist ein übersichtlich arrangierter Arbeitsplatz mit perfekter Ergonomie, die Trimm-Möglichkeiten sind vielfältig. Die Großschot läuft beidseitig unter Deck zu zwei Winschen am Steuerstand

(German Copper System), das Großsegel hat durchgehende Laten und Auffangleinen, die Travelerschiene für die Großschot reicht über die volle Cockpitbreite, Achterstag, Niederholer, Unterliekstrecker sind feinfühlig einstellbar.

Alles ist sehr leichtgängig, bis auf den etwas widerspenstigen Fockroller in der Bugspitze. Der ist, auch nicht alltäglich in dieser Klasse, unter Decksniveau angebracht, so dass das Unterliek des Vorsegels fast bis aufs Deck reicht, was die Effizienz erhöht. Das Steuergerät ist der Segelmaschine würdig, hat einen enormen Durchmesser, läuft unten durch einen Graben im Cockpit, es wirkt sehr direkt mit nur einer Umdrehung von Anschlag zu Anschlag. An dem Riesenrad muss vorbeiklettern, wer sich in der Pflicht bewegt. Beim Gang übers Seitendeck muss man sich unter den Wanten hindurchhangeln, man hat mit Leinengewusel zu tun, mehr als manch einem lieb sein mag. Die gut zehn Meter lange X-34, kleinste unter den X-Yacht-Modellen, ist nicht das ideale Boot für Ungeübte.

Dafür bietet sie eine Fülle von Möglichkeiten des engagierten Segelns und belohnt jeden Einsatz unmittelbar: durch Lebhaftigkeit, Leichtfüßigkeit, begeisternden Antritt und die Fähigkeit, auch aus wenig Wind viel zu machen. Unter Deck herrscht eine Atmosphäre nüchternen Zweckmäßigkeit. Extravaganz, Glamour sind der X-Yacht fremd. Zwei Kabinen, Salon, Waschraum, Koch- und Navi-Ecke: eine vielfach bewährte Anordnung mit ausreichend Komfort. Der Stauraum ist für drei bis vier Besatzungsmitglieder angemessen, die Größe der Kojen sogar überdurchschnittlich.

Der Tiefgang von einseunezt ist für ein Revier wie das Markermeer, für das die Seekarten über weite Strecken Wassertiefen von nur wenig mehr als zwei, drei Meter ausweisen, grenzwertig. Sorgfältige Navigation beruhigt die Nerven. Einmal erwischt uns – in einer betonten Hafenausfahrt – der Schlamm, wir kommen mit einem beherzten Gasstoß frei. Mit einer solchen Sportyacht fühlt man sich in der Heimat des Plattbodenschiffs als Gast. Die rustikalen Stahl- und Holzboote mit Seitenschwertern sind noch immer allgegenwärtig. Ihnen ist der ganz eigene Charme des Reviers zu verdanken, man kann sich in den Häfen und Kanälen historischer Städte wie Monnickendam, Volendam, Hoorn, Enkhuizen gar nicht sattsehen an den charmanten Antiquitäten mit den braunen Segeln. Sie sind die wahren Spezialisten für die flachen Gewässer. Aber die X-34 fährt Kreise drumherum.

Die Charterpreise 2009 für eine X-34 beginnen bei 1490 Euro die Woche (Wochenende 65 Prozent, Mini-Woche 55 Prozent). Weitere Informationen bei: Waterland Yacht Charter, Galgeriet 5a, NL-1141 GA Monnickendam, Telefon 00 31-2 99-65 20 00, www.waterlandyacht.nl, info@waterlandyacht.nl.

MELDUNGEN

Gefühlssache

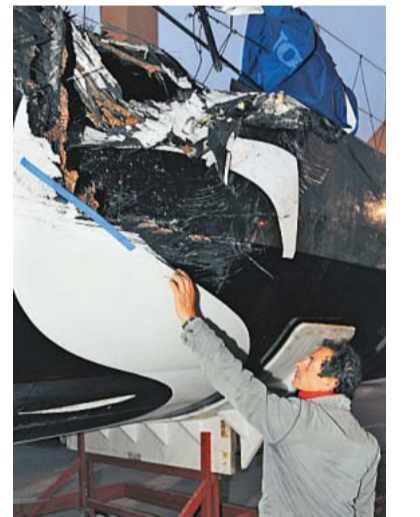
Auf der Hamburger Hanseboot (noch bis nächsten Sonntag geöffnet) ist die Feeling 55 eine der interessanteren Segelyachten. Sie ist ein Einrumpfboot, ist aber – zumindest in der Seitenansicht – einem Katamaran nicht unähnlich und soll auch einen ähnlichen Komfort wie ein Zweirümpfer bieten. Für den Salon Nautique in Paris Anfang Dezember ist die Vorstellung einer kleineren Schwester, der Feeling 52, vorgesehen. Einige Merkmale: 15,8 Meter Länge über alles, breites Achterschiff, Rollgroß- und Roll-Selbstvendefock, zwei Steuerstände, Doppelmotorisierung mit zweimal 40 kW, hydraulisches Integrschwert, Rundumblick aus dem Decksalon. Weitere Informationen bei Blue Yachting in Bremen, Telefon 04 21/6 39 87 54, www.blue-yachting.de. (ll.)

Fein: Fine Line

Bavaria wird variantenreicher: Der Großserienhersteller aus dem fränkischen Giebelstadt erweitert die Reihe seiner Fahrtsegelyachten um die 35 Cruiser. Sie wird zum abermals günstigen Grundpreis von knapp 90 000 Euro angeboten und basiert auf der bisherigen 34 Cruiser. Wesentliche Unterschiede: drei statt zwei Kabinen, Einrichtung im neuen Stil mit „Fine Line“-Hölzern, Längspantry, großer Toilettenraum sowie ein Kartentisch, der von der Sitzbank aus benutzt und weggeräumt werden kann, indem man ihn hochklappt. Die 10,5 Meter lange Yacht wird am Wind rund 62 Quadratmeter Segel tragen und 5,8 Tonnen verdrängen. (ll.)

Eingebrockt

Die Vendée Globe, Einhandrennen nonstop rund um die Welt mit 30 Teilnehmern, ist schon vor dem Start am 9. November an der französischen Atlantikküste spannend. Die Frage lautet: Schafft es Alex Thomson rechtzeitig an die Startlinie? Dem Briten, der sich vier Jahre auf das Ereignis vorbereitet hat, ist jetzt vor Les Sables d'Olonne ein Fischerboot in die Seite gebr-



kelt. Die Schäden an seinem 18-Meter-Renner „Hugo Boss“ sind erheblich. Der Mast knickte, im Rumpf klafft ein fünf mal zwei Meter großes Loch, die tragende Struktur geriet aus den Fugen. 25 Bootsbauer versuchen zu retten, was zu retten ist. (ll.)

Ausgelöffelt

Das Volvo Ocean Race (Motto: „Life at the Extreme“) hat begonnen. Schon auf der ersten Etappe von Alicante nach Kapstadt haben die Crews der acht Boote mit extremen Schwierigkeiten zu kämpfen. Die russische „Kosatka“ (Skipper: Andreas Hanakamp aus Österreich) hatte aus Gewichtsgründen für jedes der elf Besatzungsmitglieder nur einen Löffel mitgenommen, plus drei Ersatzlöffel. Grund genug, aufzupassen, dass keine Löffel verlorengehen. Nach nur drei Tagen auf See war die Crew aber schon vier Löffel im Minus. (ll.)

Sparcopper

Was gibt's Neues vom Dauerreit über die Zukunft des America's Cup? Titelverteidiger Alinghi will nach Gesprächen mit anderen Teams den 33. Cup „neu lancieren“, wird mitgeteilt, „unter Bedingungen, die von allen akzeptiert werden“: neu eröffnete Einschreibefrist, Wettbewerb 2010 vor Valencia mit einer neuen Einrumpf-Bootsklasse (billiger als die angedachte AC90-Klasse), zur weiteren Kostenbegrenzung nur Ein-Boot-Kampagnen, Vorregatten 2009 mit den alten Coppers. Sollte das etwa der Durchbruch sein? (ll.)



See und gesehen werden: Auf dem IJsselmeer begegnen sich Tradition und Moderne. Eine Yacht läuft in den Hafen von Hoorn ein (links), ein älteres Liebbaberstück verlässt Monnickendam.