

Die neue Freydis

Der kurze Weg zur neuen Yacht

Heide Wilts

Plötzlich ist kein Boot mehr da; Träume zerplatzen wie Seifenblasen.

In diesem Jahr hatte wir vor, von unserem Winterliegeplatz auf Honshu über Hokkaido nach Kamtschatka/Sibirien zu segeln, dann über die Kommandeur-Inseln und die Aleuten wieder zur Alaska-Halbinsel und zum Golf von Alaska, wo wir die nächsten Jahre verbringen wollten. Alle Vorbereitungen waren längst abgeschlossen, unsere Mitsegler hatten ihre Flüge gebucht. Aber der Tsunami in Japan und die anschließende Reaktorkatastrophe zerstörten die *Freydis* und machten all unsere Pläne zunichte.

Ein Scherbenhaufen liegt vor uns. Was sollen wir tun? Nur noch in der Erinnerung leben, vielleicht noch ein paar Jährchen in Nord- und Ostsee segeln...?

In unserem Bekanntenkreis gibt es viele Segler zwischen 65 und 70, die ihre Segelkarriere in Anbetracht ihres Alters beenden. Einige verkaufen auch ihre Boote, um nur noch gelegentlich irgendwo mit zu segeln oder ein Boot zu chartern. Andere steigen auf ein kleineres Boot um oder sie befahren im Motorboot die Binnengewässer Europas.

Wir haben immer noch Sehnsucht nach der Ferne. Es müssen nicht immer neue Ziele sein. Noch einmal zu den San Blas, in die Lagune vom Mopelia-Atoll, zu den lebenswürdigen Menschen auf den Tuamotus, nach Cocos Keeling oder Neuseeland. Ja, vielleicht auch noch einmal nach Feuerland oder Alaska, wer weiß.

Mitfühlende Freunde boten uns an, bei ihnen mit zu segeln, sogar Teilhaberschaften wurden uns angetragen, was uns berührt und getröstet hat. Doch wenn man noch vor hat, auf den Weltmeeren unterwegs zu sein, dann ist ein eigenes Boot unverzichtbar.

Wie lange können wir noch segeln? In fortgeschrittenem Alter muss man sich dieser Frage stellen. Die Antwort hängt von zwei Dingen ab: Gesundheit und Motivation. Wenn der Einsatz zur Quälerei wird, muss man aufhören. Das kann schon in zwei oder in fünf Jahren der Fall sein, aber auch erst in 10 oder 15 Jahren. Unser amerikanischer Freund Harry Heckel ist noch mit über 80 einhand um die Erde gesegelt und hat sein Boot erst verkauft, als er 93 war und seine Augen nicht mehr mitmachen wollten.

So ein Glück kann man natürlich nicht erwarten. Aber man kann Blochs „Prinzip Hoffnung“ leben. Wichtig ist, dass man ein Ziel vor Augen hat, sonst wartet man nur noch auf den Tod. Man muss sich für irgend etwas begeistern, engagieren, sich an irgend etwas freuen können. Zumindest für Erich ist ein Boot der allein selig machende Gral. Also muss irgendwie wieder ein Boot her. Ein Boot, das unseren Ansprüchen genügt: Einfach, solide, zweckmäßig wie die alte *Freydis*. "...ein richtiges Gebrauchsschiff..." wie Immo von Schnurbein, Kommandant der Gorch Fock, bei einem Besuch auf der *Freydis* vor einigen Jahren bemerkte.

Weil wir auf den Kursen um die Erde immer noch Lust haben am Entdecken abseits der Trampelpfade und Marinas, muss es absolut hochseetüchtig sein. Unsere Stahlsloop *Freydis* hat unzähligen Stürmen getrotzt: Ein einziger *Knock Down* in 33 Jahren – das spricht für sich. Auch ihr geschütztes Ruder und ihre geschützte Schraube haben sich bewährt.

Soll es ein Boot nur für uns beide sein? In unserem Alter ist man nicht mehr so anpassungsfähig und auch nicht mehr so tolerant. Und wir wollen nicht mehr so unter Zeitdruck stehen, die Reisen nicht mehr bis ins Letzte planen und statt dessen lieber nach Lust und Laune segeln.

Soll es trotzdem ein Boot sein, in dem wir mit Crew segeln können? Dann können wir auch weiterhin Inseln und Archipele anlaufen, die schwer zu erreichen und noch schwerer zu betreten sind. Und wir segeln in Gesellschaft, können unsere Erlebnisse mit anderen teilen. Ohne Mitsegler wären unsere Reisen ärmer - nicht so interessant und abwechslungsreich gewesen.

Würden wir ohne Crew segeln, so wäre ein 13- bis 14-Meter-Boot, auch für die große Fahrt, völlig ausreichend. Mit Crew (wir beide und 4-5 Mitsegler) reicht das, nach unseren Erfahrungen, nicht aus, selbst wenn wir das nur abschnittsweise vorhaben. Auf der *Freydis* waren wir all die Jahre oft zu siebt unterwegs, obwohl sie dafür eigentlich nicht eingerichtet war: Es gab eine Vorkammer für uns und eine Achterkammer für zwei Mitsegler. Alle weiteren Mitsegler wurden in der Messe untergebracht. Dort gab es zwar genug Platz, aber keine abgetrennten Bereiche, also keine Rückzugsmöglichkeit außer den eigenen Lotsenkojen. Besonders auf Langfahrten – die längste dauerte 73 Tage! – erwies sich das manchmal doch als störend.

Eine große Rolle bei unseren Überlegungen spielen die Kosten und die Zeit. Der Verlust unserer nicht versicherten *Freydis* ist gewaltig, vor allem weil wir sie erst vor wenigen Jahren generalüberholt und neu ausgerüstet hatten. Ein neues Boot ist kaum zu verkraften, auch weil wir auf die 70 zu gehen und nicht mehr die Zeit haben, jahrelang eigenhändig ein Boot zu bauen. Daher schien es uns sinnvoll, nach einem geeigneten

Gebrauchboot Ausschau zu halten, oder auch nach einem Kasko, den wir mit fremder Hilfe ausbauen können. Dabei sind wir uns natürlich bewusst, dass sich ein Boot mit jedem Meter Länge überproportional verteuert: Von *Freydis I* (11,30 m) auf *Freydis II* (14,40 m) war die Schiffslänge um 25% angestiegen, das Volumen hatte sich aber annähernd verdoppelt und entsprechend auch die Kosten.

Nach dem Verlust unserer *Freydis* bekamen wir viele Angebote. Zwei Segler wollten uns sogar ihr Boot oder ihren Rumpf schenken. Das eine war ein 13 Meter langer Stahlrumpf in Mexiko, den wir dort hätten ausbauen müssen, das andere die *Astronotus* von unserem Trans-Ocean Kameraden Otto Zimmermann. Er und seine Frau Hanni waren damit drei mal um die Erde gesegelt. Das Boot hatte sich auch auf den Extremreisen der beiden Segler glänzend bewährt. Der Haken für uns: die *Astronotus* war eine Stahlyacht vom Typ „Hydra“ mit festem Kiel und ohne Deckshaus und innen nur für das Eignerpaar ausgelegt. Außerdem hätte sie von Grund auf restauriert werden müssen. Was das bei einem Stahlboot heißt, wissen wir nur zu gut.

Die *Freydis* mussten wir im Laufe von 33 Jahren schon einige Male überholen – zuletzt vor acht Jahren: Damals haben wir mit Ausnahme des Riggs wirklich alles wieder in Stand gesetzt oder erneuert. Trotz Unterstützung von verschiedenen Seiten führte das zu immensen Kosten (180.000 Euro!) und obendrein zu ca. 2.000 Stunden Eigenarbeit. Erich, der die Hauptlast trug, fühlte sich am Ende so erschöpft und ausgelaugt wie eine tiefentladene Batterie. Das darf nicht wieder passieren: Wir sind deutlich älter und müssen mit unseren Kräften besser haushalten.

Aber auch viele andere, sehr gut erhaltene und zum Teil kaum genutzte Boote wurden uns angeboten, etliche sogar aus Aluminium. Doch sie passten konstruktiv nicht in unser Konzept – entweder war die Inneneinrichtung nicht für eine mehrköpfige Crew ausgelegt oder es fehlten für uns unverzichtbare Merkmale am Rumpf.

Es war wie ein Wink des Schicksals: Unter den zahlreichen Angeboten war auch eine ganz spezielle Schale: Ein Nachbau jenes Typs, den Konstrukteur Reinke sen. vor vielen Jahren nach unseren Vorgaben, in die all unsere Erfahrungen eingeflossen waren, aus seiner 15 M modifiziert hatte. Diesen Typ, der ganz besonderen Anforderungen genügen sollte, hatte er „16 M Ice“ genannt. Wir ließen den Alukasko bauen - das fertige Boot wäre zweifellos moderner und schneller gewesen als unsere alte *Freydis*. Aber abgesehen von den Kosten für den Ausbau, gab es da ein psychologisches Hindernis: Wir hingen an der *Freydis* und konnten sie nicht zum „alten Eisen“ werfen. Deshalb hatten wir sie erneut aufgemöbelt und den neuen Rumpf verkauft. Doch auf derselben Werft, die unseren Rumpf gebaut hatte, wurde auch ein Schwesternrumpf in Auftrag gegeben, der aber nicht ausgebaut wurde. Und genau dieser Rumpf stand nun zum Verkauf!

Unsere größte Sorge in vielen schweren Stürmen war, dass die *Freydis* durchkenterte. Deshalb hatten wir den Innenballast aus Blei vorsorglich um zwei Tonnen erhöht und damit den Stabilitätsumfang vergrößert. Zusätzlich führten wir die sieben Jahre im Südpolarmeer stets einen leeren, gefalteten Luftsack in Salinghöhe an der Mast-Vorderseite. Er war mit einer Pressluftflasche und einem Druckregler innen im Schiff an der Maststütze verbunden. Sollte sich die *Freydis* beim Durchkentern nicht mehr aufrichten, wollten wir den Luftballon aufblasen und das aufrichtende Moment damit unterstützen. Zum Glück haben wir ihn nie gebraucht.

Aus Gewichts- und Kostenersparnis und um die Leichtwind-Eigenschaften einer Yacht nicht zu verschlechtern, gehen Konstrukteure beim Ballast oft an die untere Grenze. Wenn dann allerdings noch Topp-Gewichte an Deck oder im Rigg hinzukommen und kein Ausgleich dafür geschaffen wird, ist das Risiko, durchzukentern und sich nicht wieder aufzurichten, entsprechend größer.

Die besonderen Merkmale der neuen *Freydis*

Es gibt viele Aspekte, unter denen man eine Standard-Variante der Typyacht 15 M verändern, ausbauen und ausrüsten kann; genauso viele Ansichten gibt es im Hinblick auf das was richtig und was gut ist. Was wir hier dokumentieren erhebt keinen Anspruch auf Richtigkeit oder Vollständigkeit. Es sind lediglich die Kriterien, die auf unseren ganz persönlichen Erfahrungen basieren und die bei uns in den Bau und Ausbau des Rumpfes einfließen.

Das Material

Der Rumpf ist aus Aluminium - Kunststoff kommt für uns nicht in Betracht. In einsamen Gebieten mit kaum kartierten Küstenstrichen und nicht vermessenen Buchten und in Gewässern, in denen Kollisionen drohen mit Gletschereis, Korallen oder Baumstämmen (Alaska oder Europäisches Nordmeer), ist Kunststoff einfach nicht stabil genug. Statt Stahl (wie bei *Freydis* I und II) haben wir diesmal Aluminium gewählt. Der Vorteil: Gewichtersparnis (ein Alurumpf kann etwa 40 Prozent leichter sein als ein Stahlrumpf, ohne an Festigkeit einzubüßen) und deutlich weniger Korrosion. Viele Alu-Yachten segeln sogar „blank“, ohne Farbanstrich. Die Instandhaltungsarbeiten und -kosten sind dadurch merklich geringer.

Kleinere und mittlere Fischerboote werden heute weltweit fast ausschließlich in Alu gebaut. Stahl ist „out“. Sandstrahlen ein Umweltproblem, und nur unter strengen Auflagen möglich. In Alaska und Britisch Kolumbien haben wir die letzten Jahre vergeblich nach einer Werft gesucht, die unsere *Freydis* sandstrahlen konnte.

Der Nachteil liegt im Preis, Aluminium ist teurer als Stahl. Und darin, dass man trotz der speziellen Legierungen, die beim Schiffbau eingesetzt werden, gegen die Elektrolyse besondere Vorkehrungen treffen muss. Es ist sinnvoll, beim Einbau von Hauptmaschine und Wellenanlage Fachleute zu Rate zu ziehen, denn die Aggregate müssen unbedingt vom Rumpf abisoliert sein.

Das Unterwasserschiff

Unsere Freydis I, eine Super-Sicura, hatten wir 1975 nicht für große Blauwasser-Fahrten gebaut, sondern vor allem, um im ostfriesischen und holländischen Watten-Gebiet zu segeln und an unseren Wunschplätzen trocken zu fallen. Auf der Rückfahrt von ihrer Jungferreise nach Finnland ging es wieder die Ems aufwärts. In der Zeit unserer Abwesenheit war an der Knock bei Emden jedoch eine neue Steinbuhne fertiggestellt worden, auf deren Ende nur noch die Bake fehlte. Natürlich brummen wir bei Hochwasser in voller Fahrt die Buhne hoch. Als unser Boot nach Minuten des Entsetzens wieder herunter rutschte und nur eine belanglose kleine Delle am Bug zeigte, war unser Vertrauen zum Schwenkkiel gefestigt. Auch auf *Freydis II*, einer modifizierten „Hydra“, hat er uns nie enttäuscht.

Vorteile des Schwenkkiels sind geringer Tiefgang, geschützte Schraube und geschütztes Ruder und die Möglichkeit trocken zu fallen. Deshalb hatten wir uns jetzt bei dem Alurumpf wieder für einen solchen Kiel mit durchgehender Ruderhacke entschieden. Diesmal ist der Schwertkasten in eine dreifachen Bodenplatte eingearbeitet, die breit genug ist, um sich trocken fallen zu lassen. Der dreifache Boden besteht aus der eigentlichen Bodenplatte, die den Bleiballast trägt, einem Zwischenboden, der den Bleiballast abdeckt und dem eigentlichen Boden des Schiffsrumpfes, an den die Unterkonstruktion angeschweißt ist. Der Raum zwischen der Abdeckplatte des Bleis und dem Schiffsrumpf wird als Dieseltank genutzt.

Reinke sen. hatte diese Version der Kielkonstruktion zu Beginn seiner „Typyachten“ Anfang der siebziger Jahre favorisiert, und wir haben damit ausgesprochen gute Erfahrungen gemacht. Aber einige Selbstbauer haben die Pläne so mangelhaft umgesetzt, dass sie ihr Boot beim Auflaufen auf Buhnen oder Riffe versenkten. Danach wandte sich Reinke von Schwenkkiel und Hubkiel ab und bevorzugte stattdessen den Kimmkiel (bei ihm „Twinkiel“) als Kompromiss.

Natürlich haben wir auch an einen Twinkiel gedacht. Trockenfallen kann man damit auch. Aber ein Kimmkieler hat keinen geschützten Propeller und das hervorstehende Ruderblatt ist auch nur unzureichend durch einen Skeg geschützt. In Gewässern mit Korallenköpfen und Riffen sind das die Schwachstellen. (s. Skizze Reinke !!).

Auch ein Hubkiel stand bei uns zur Diskussion – selbst so renommierte Konstrukteure wie Judel und Vrolik bauen Boote mit Hubkiel (Hubkieler laufen schneller und auch höher am Wind). Doch der Gedanke, dass man auf See oder in Küstengewässern unvermutet mit ausgefahrenem Kiel auf ein Unterwasser-Hindernis läuft, hält unsere Begeisterung für diese Konstruktion in engen Grenzen: Die Gefahr, dass das Boot dabei Schaden nimmt oder gar auseinander bricht, ist einfach zu groß.

Bei einem Schwenkkiel haben wir diese Probleme nicht. Wie oft sind wir auf Barren, Felsen und Riffe gelaufen oder sind darüber gehoppelt! Selbst wenn das Schwertfall dabei einmal reißen sollte, kann man es leicht auswechseln. Aber natürlich hat auch ein Schwenkkiel seine Nachteile: Abgesehen vom höheren Aufwand beim Bau des Schwertkastens muss das Boot wegen des geringen Tiefgangs mehr Innenballast führen. Bei der von Reinke für uns konstruierten „16 M Ice“ macht das immerhin zwei Tonnen Blei aus (8,5 statt 6,5!). Das kostet Geld und die höhere Verdrängung drosselt die Geschwindigkeit. Doch zum Thema Geschwindigkeit bei Fahrtenyachten kommen wir in einem späteren Kapitel.

Die Heckform

Auf unserer *Freydis* hatten wir wenig Raum im Achterschiff und keine Stehhöhe. Das haben wir immer sehr bedauert. Als uns auf unseren Reisen dann die ersten Yachten begegneten mit negativem Spiegel und eingearbeitetem Stufenheck, das auf eine Badeplattform führte, schien uns das ein toller Fortschritt im Yachtbau. Vorteile einer Badeplattform liegen auf der Hand: beim Baden, beim Fische präparieren, beim An- und Ablegen mit dem Dingi, bei Mann über Bord Manövern usw.

Die Folge davon war, dass wir statt des senkrechten Spiegels mit großen achterlichen Fenstern, das Heck des Rumpfes der „15M“ um ca. einen Meter verlängerten und eine Badeplattform einplanten. Dadurch wurde im Achterschiff auch viel Raum gewonnen.

Höheres Freibord

Unsere gute *Freydis* war, man kann es nicht leugnen, an der Kreuz und in schwerem Wetter das reinste U-Boot. Unsere Neue soll trockener werden, vor allem soll das Vorschiff nicht so viel Wasser übernehmen. Dann müssen auch die Luken nicht mehr so zeitig geschlossen und dichtgeknallt werden, was vor allem in heißen Gegenden von Nachteil ist. Deshalb kriegt sie ein 15 Zentimeter höheres Freibord - den höheren Wind-Widerstand müssen wir in Kauf nehmen.

Der Vorteil des höheren Freibords (und Decks) wirkt sich auch im Bootsinneren positiv aus: Denn im Achterschiff hat man nun fast überall Stehhöhe. Ebenso vorteilhaft ist der

Gang, der dadurch ermöglicht wird und die Messe mit dem Achterschiff verbindet, was den Umweg über den Deckshaus-Salon erspart. Die Innenseite des Ganges gibt bequemen Zugang zum Maschinenraum und auf der Außenseite ist Platz für eine zweite Toilette und ein Ölzeugschapp.

Das Rigg

Wie oft muss das Rigg einer Fahrtenyacht, die stark beanspucht wird, erneuert werden? Alle 5 Jahre, wie wir öfter gelesen haben oder alle 12 Jahre wie namhafte Mastbauer vorschlagen? Keiner weiß es genau. Das Rigg auf der *Freydis* hat 33 Jahre gehalten. In dieser Zeit wurde der Mast nur zwei mal gelegt, einmal freiwillig und einmal unfreiwillig: Das eine Mal nach 5 Jahren, als ein Freund zu Beginn der Sommerreise die frisch errichtete Klappbrücke an der Seeschleuse übersah. Crew und Freunde halfen den Mast zu schäften, elektrische Leitungen und Antennen zu erneuern und schon 24 Stunden später konnten wir die Reise fortsetzen. Das zweite Mal nach 25 Jahren, um die *Freydis* von Grund auf zu überholen. Dabei wurden am Mast nur die Elektrik und Elektronik erneuert. Alles andere war noch in gutem Zustand.

Beim Bau unserer ersten *Freydis* hielten wir uns beim Rigg an die Vorschläge des Konstrukteurs, sowohl bei der Takelung (Sloop), als auch bei den Abmessungen des Mastes und der Dimensionierung des stehenden Gutes. Unser Mast erwies sich jedoch als zu weich und zu wenig verstagt. Wir waren in ständiger Sorge, er könnte von oben kommen.

Auch unsere zweite *Freydis* segelten wir die ersten Jahre als Sloop, allerdings mit zwei Vorstagen aus Gründen der Sicherheit und auch um ein zweites Segel unterschlagen zu können. Im Laufe der Jahre ist uns zweimal ein Vorstag an seiner schwächsten Stelle, dem unteren Walzterminal, gebrochen. Deshalb sicherten wir den Mast, als wir später die erste Rollreff-Anlage anbrachten, zusätzlich mit einem Fockstag. Daran konnte bei schwerem Wetter auch die Sturmfock gefahren werden. Die Kräfte des Fockstags wurden nach achtern durch zwei Backstagen aufgefangen, wobei das luvseitige Backstag durch eine Cockpitwisch steif geholt wird. Es wird auch dann gefahren, wenn wir nur unter Genua und Blister segeln.

Bei der neuen *Freydis* werden wir auf die bewährte Kuttertakelung zurückgreifen. Je eine Rollreff-Anlage für Genua und Schwerwetterfock sind vorgesehen.

Rigg-Material

Kein Konstrukteur will in den Ruf geraten, er baue „lahme Enten“. Deshalb geht er meist bei Mast- und Baumlänge an die obere, bei Materialstärken an die untere Grenze. Das

macht das Schiff schneller und spart Top-Gewicht (und natürlich auch Kosten). Unser zweites Schiffes bauten wir schon in der Absicht, Südamerika zu umrunden. Konsequenzen für's Rigg: Der Mast wurde 1 ½ Meter kürzer (16,50 m statt 18,00 m), das Material zwei Stufen stärker. Statt eines einzigen Achterstags gab es zwei, die Oberwanten hatten einen Durchmesser von 12 mm (statt 10 mm), und ein Babystag versteifte zusätzlich den Mast. Das Rigg hat 33 Jahre gehalten – auch die Strandung in der Antarktis und in Fukushima hat es überstanden. Verständlich, dass wir an die neue *Freydis* ähnliche Maßstäbe anlegen: Masthöhe 17,80 m (statt 19,50 m), ein stärkeres Profil für Mast und Baum, als vom Konstrukteur berechnet, stärkere Oberwanten, Vor- und Achterstagen und zusätzliche Backstagen und ein Babystag.

Die Besegelung

Auch bei der Besegelung stellen wir auf Schwerwetter-Segeln ab. Die Devise: Lieber stärkeres Segeltuch, das haltbarer ist und sich nicht so leicht verformt. 1986 haben wir in einer einzigen sturmreichen Saison im Nordatlantik ein nagelneues Großsegel deformiert und verschlissen. Seitdem bewegen sich unsere Tuchstärken um 450 g/qm. Auch in einem weiteren Punkt weichen wir vom Standard-Großsegel ab, was vor allem mit dem schwierigen Reffen bei achterlichen Winden liegt. Vor allem, wenn plötzlich viel Wind aufkommt und das Großsegel rasch verkleinert werden muss. Allzu leicht verhaken sich dann die Segellatten hinter den Wanten und brechen sogar oder die Nähte der Lattentaschen reißen auf. Irgendwann waren wir's Leid und bestellten das nächste Großsegel ohne Latten. Fortan waren die Reff-Manöver leichter und die Lebensdauer des Segels hat sich verdoppelt.

Bei zunehmendem Sturm kommt man an den Punkt, an dem trotz dreier Reffs im Großsegel noch zu viel Tuch steht. Dann wechseln wir auf das Trysegel, das in einer eigenen Schiene am Mast schon frühzeitig untergeschlagen werden kann, um das Manöver zu erleichtern.

Fockbäume und ähnliche Spieren wie der „Trekker“ von Reinke sen. gehören für uns nicht aufs Vorschiff, genauso wenig wie Schäkel in die Schothörner von Fock und Genua. Die Verletzungsgefahr bei schlagenden Vorsegeln erscheint uns zu groß (der Großbaum und Spi-Bäume sind ein notwendiges Übel).

Im Passat segeln wir zu zweit gern mit Doppelgenua an zwei Bäumen. Auch bei wechselnden Windstärken kann eine Person allein auch des nachts die Segelflächen leicht verkleinern, indem sie die Achterholer und die Rollrefleine der Genua über die Winschen im Cockpit fiert oder dichtholt.

Bei leichten und mittleren Winden arbeiten wir mit Blister (ca. 160 qm) auf Kursen von 50 bis 140 Grad scheinbarem Wind. Vor dem Wind baumen wir den Blister aus oder fahren ihn als kleinen Spinnaker an zwei Bäumen.

Die Spinnaker (200 und 250qm) setzen wir grundsätzlich nur mit erfahrener Crew ein und fahren sie vor dem Wind an zwei Bäumen. Dann stehen sie ruhiger und vertörnen sich nicht, wenn der Rudergänger einmal ungenau steuert, was vor allem nachts leicht passiert.

Die Voraussetzung fürs Segeln mit Doppelgenau und Spi ist eine Ausrüstung des Bootes mit Schlitten, zwei Glocken am Mast, zwei Niederholern, zwei Topnanten, zwei Spi-Bäumen und im Cockpit mit zwei gut dimensionierten Winschen.

Die Maschine

Lange galt die Maschine auf Segelbooten als „Hilfsmotor“. Doch die Zeiten haben sich geändert: Ohne Maschine geht heutzutage – fast – nichts mehr. Anlege- und Anker-Manöver ohne Maschine sind die große Ausnahme. GPS und Radar ermutigen zu Kursen an der Küste selbst bei Nacht und Nebel, die einzuschlagen sich vor wenigen Jahren noch keiner getraut hätte. Wenn es dann aber unter Segeln riskant wird, muss die Maschine herhalten. Das Sicherheitsbedürfnis bei Seglern ist größer geworden: Manöver des „letzten Augenblicks“ oder Überbord-Manöver sind ohne Maschine kaum noch vorstellbar. Auch als Flautenschieber und Beschleuniger zunehmend unter Zeitdruck segelnder Mannschaften will keiner mehr auf sie verzichten. Deshalb ist sie längst zu einem anerkannten Bestandteil einer Segelyacht geworden.

Auch hier gilt der Trend auf Yachten: Die Motoren werden immer leistungsstärker, leichter, platzsparender und preiswerter. Das erreichen die Hersteller durch modernes „Motormanagement“, was soviel heißt wie „moderne elektronische Regelung und Überwachung von Motorfunktionen“.

Gewicht und Platz spielen bei uns allerdings eine eher untergeordnete Rolle, und der Motor darf im Vergleich sogar etwas teurer sein. Denn wir haben andere Prioritäten: Der Motor muss robust sein, nicht zu kompliziert und störanfällig. Darüber hinaus sollte er möglichst ohne Spezialwerkstatt und in allen Teilen der Erde repariert werden können.

Mit unserer ersten *Freydis* sind wir bei Mercedes gelandet, und die zweite *Freydis* bekam ebenfalls einen marinisierten Vierzylinder-Mercedes, nur entsprechend stärker (68 PS statt 36 PS). Dieser Motor ist 25 Jahre ohne zu Murren gelaufen – nur einmal

haben wir in Grönland die Einspritzdüsen wechseln müssen, weil über einen defekten Tankverschluss Seewasser in der Treibstoff geraten war. Und selbst die Strandung in der Antarktis, als er einige Tage unter Seewasser stand, hat er überlebt. Nicht einmal den Zylinderkopf mussten wir abnehmen. Wir haben lediglich das gefrorene Seewasser mit heißen Öl-Einläufen aus dem Motor entfernt, und wir haben den Anlasser auseinander genommen und gereinigt. Das klingt zwar recht archaisch, hatte aber Erfolg. Herr Dr. Zetsche, damals noch Boss von Mercedes Südamerika, war sehr beeindruckt.

Der Motor lief dann weitere elf Jahre ohne dass wir die Ventile auch nur einmal nachgestellt hätten. Trotzdem: Bei der Generalüberholung vor 8 Jahren musste er einem Sechszylinder Saugmotor (nicht Turbo) mit doppelter Leistung Platz machen. Dafür gab es einen einfachen Grund: 68 PS für einen Verdränger von 30 to sind zu wenig. Früher war die Faustregel: 2Kw (3PS) pro Tonne Verdrängung ist ausreichend für eine Segelyacht. Doch wenn wir bei SW 6 bis 7 aus Helgoland auslaufen wollten, stand unsere *Freydis* schon in der Einfahrt. Auch die Strandung in der Antarktis und einige andere heikle Situationen wären uns mit mehr PS wohl erspart geblieben.

Ein- oder Zwei-Motoren-Anlage?

Abweichend von den Empfehlungen des Konstrukteurs haben wir uns hier für eine Einmotoren-Anlage mit doppelter Leistung (126 PS) entschieden. Zwei Maschinen bringen zwar mehr Sicherheit – falls eine Maschine ausfällt, hat man noch eine zweite – und sie erhöht auch die Manövrierfähigkeit, aber bei zwei Maschinen wird auch alles komplizierter und teurer. Der entscheidende Grund für uns ist jedoch: Die Schraube ist im Skeg besser geschützt. Außerdem wird der Maschinenraum kleiner. Dadurch wird Raum gewonnen für einen Gang unter der Deckshausbank, der auf kürzestem Weg Messe und Achterschiff verbindet, und von dem aus man bequem an die Hauptmaschine kommt. Auf der Außenseite bleibt sogar noch Platz für eine zweite Toilette und ein Ölzeugschapp.

Deckshaussalon und Cockpit

Es war ein glücklicher Zufall, dass Erich bei seiner allerersten Blauwasser ausgerechnet auf der "*Ylva*" anheuerte, einem 1934 in Schweden gebauten Bermudakutter, der ein nach achtern offenes Deckshaus besaß, was damals sehr ungewöhnlich war für eine so schnittige Yacht.

Klassische Segelyachten hatten einen niedrigen Kajüt-Aufbau und allenfalls ein Kinderwagenverdeck über der bzw. den Luken, um Wasser vom Niedergang abzuhalten. Man sitzt ungeschützt im Cockpit, allen Unbilden ausgesetzt. Der eigentliche Aufenthaltsraum ist der Salon und befindet sich unten im Schiff. Auf einer solchen

Yacht ist Erich später als Student fünf Jahre lang als Crew gesegelt. Doch seit der "Ylva" – ihr Konstrukteur war offensichtlich seiner Zeit voraus – ist Erich ein Deckshaus-Fan. Berechtigt, denn in einem Deckshaus sitzt man statt im „Keller“, in der ersten Reihe – sowohl auf See als auch im Hafen oder in einer Bucht.

Das war auch der Grund, warum wir auf der *Freydis* ein nach achtern offenes Deckshaus hatten. Stets war es der gesellige Mittelpunkt auf See oder am Liegeplatz, unabhängig vom Wetter. Hier spielte sich das „Leben“ ab, und auch die Mahlzeiten wurden hier eingenommen. Unten im Schiff waren zwar Kombüse und Navigation, aber es wurde Rücksicht auf die ruhebedürftige Freiwache genommen. Der Steuerstand achtern im Cockpit war dagegen ungeschützt, sodass der Rudergänger ein Gespür für Wind und Wellen behielt und auch die Segelstellung immer im Auge hatte. Auf langen Törns gingen wir meist Wachen zu zweit. Ablösung erfolgte in halbstündigem Wechsel und der Abgelöste fand dann Unterschlupf und Schutz im offenen Deckshaus.

Bei der neuen *Freydis* gehen wir noch einen Schritt weiter, denn wir verwandeln das offene Deckshaus in ein geschlossenes. Das bedeutet weiteren Komfort, wir gewinnen einen absolut geschützten Raum, in dem wir sogar die Navigationsgeräte unterbringen können. Abweichend von der Standard-Version „15M“ wird es jedoch keinen Innensteuerstand geben. Wie bisher bleibt der Mann am Rohr außen vor. Die Gründe sind bekannt, s.o.

Der Einrichtungsplan vom Bug zum Heck

1. Die Vorpiek ist mit einem Alu-Kollisionsschott von der Segelkammer getrennt und selbstlenzend. In der Piek werden 80 Meter Ankerkette 13mm, der Reserve-Anker, eine Schlepp- und Ankertrosse und, soweit Raum bleibt, auch Fender gestaut.
2. An die Vorpiek schließt sich ein zweistöckiger Stauraum an, der von Deck aus zugänglich ist durch eine große Luke (70x70) und von der Vorkammer durch eine Holztür, um jederzeit bei schlechtem Wetter die Sturmsegel zu erreichen (Trysegel, Sturmgroßsegel, Treibanker bzw. Jordan Drogue). Außerdem lagert hier das gefaltete Schlauchboot. Im unteren Stockwerk sind Reservetauwerk, -Blöcke und anderes untergebracht.
3. Darauf folgt die Vorkammer mit zwei übereinander liegenden Kojen an Steuerbord und einem Sanitärraum an Backbord. Die untere Koje ist 120 cm breit und auf See durch ein Leebrett zu verschmälern. Die obere ist lediglich 70 cm breit.
4. In der Mitte des Bootes liegt die Messe: an Backbord ein zwei Meter L-Sofa mit Tisch, getrennt von der sich anschließenden Kombüse. Weil an Steuerbord der Kartentisch entfällt – navigiert wird künftig oben im Deckshaus – bleibt viel Platz

für Schränke mit Stapelboxen (40x60), vorgesehen einerseits für Frischproviant (Brot, Obst und Gemüse), andererseits für Handwerkzeuge und Werkzeugmaschinen. Unter dem L-Sofa ist eine Kühltruhe, wie schon auf der letzten Freydis, eingebaut und es bleibt auch noch Platz zum Stauen von Dosenproviant (*die Vorkammer benutzen wir, wenn wir mit Crew segeln. Wenn wir allein unterwegs sind, hält einer von uns Wache im Cockpit oder Deckshaus, der andere schläft in der Messe auf dem breiten L-Sofa. Zum einen, ist dies auf See der ruhigste Liegeplatz, zum anderen ist der Schlafende dort in Rufweite des Wachgängers.*).

5. Von der Messe aus führt an Steuerbord ein Gang ins Achterschiff. Auf dem Weg nach achtern liegt rechts der Maschinenraum, links das Ölzeugschapp und der zweite Sanitärraum. Ebenfalls von der Messe aus führt eine Treppe ins Deckshaus.
6. Deckshaus: Vorne auf der Steuerbordseite stehen die Navigationsgeräte und das UKW Radio. Um den aufgeklappten Tisch finden acht Personen Platz. In der Mitte ist der Boden des Gangs etwas abgesenkt, sodass man aufrecht darin stehen kann. Das Cockpit erreicht man durch eine Tür.
7. Achterschiff: Von einem kleinen Vorraum führen Türen in die drei Kammern mit je zwei Kojen. Wie im Vorschiff ist die untere Koje breiter als die obere. An allen Kojen können Leebretter angebracht werden, die sonst unter den Matratzen gestaut sind. Sowohl im kleinen Vorraum als auch in den Kammern selbst sind Schränke und Schwalbennester für die persönliche Ausrüstung eingebaut.
8. Cockpit: Zu beiden Seiten Sitzbänke, zwei Meter lang, damit man liegen kann. (*Es gibt im Cockpit keine Backskisten, weil der Platz unter den Bänken auf der Steuerbordseite für den Gang, auf der Backbordseite für die Kojen gebraucht wird.*) Achtern eine Ausbuchtung mit Sitz für den Rudergänger, davor die Steuersäule.
9. Zu guter Letzt die zwei geteilte selbstlenzende Achterpiek, in der Fender, Festmacher, die Rettungsinsel und der mobile Benzinegenerator untergebracht sind.

Komfort an Bord

Man könnte meinen, dass dem Komfort an Bord heutzutage nur noch durch den Geldbeutel Grenzen gesetzt seien. Unterwegs haben wir zunehmend Yachten getroffen mit Ausstattungen, über die wir alte Salzbucket nur staunen konnten. Das ging vom Elektroherd, Mikrowelle, Geschirrspülmaschine über Waschmaschine, Trockner, TV und Video bis zu Bugstrahlruder, elektrischen Schotwischen, hydraulischer Gangway und Klimaanlage.

Die Tendenz auf der *Freydis* war über die Jahre hinweg eher gegenläufig: Da wurde die Sitzbadewanne ausgebaut und verschrottet, den Heißwasser-Durchlauferhitzer ereilte das gleiche Schicksal, den Watermaker haben wir unbenutzt verkauft und von den anfangs drei Heizsystemen (Zentralheizung am Motorkreislauf, Reflekt-Dieselofen, Eberspächer Warmluft-Heizung) ist uns nur die Eberspächer geblieben. Unsere Devise: „simplify your life“ galt auch hier. Einen Luxus haben wir uns allerdings geleistet: Zusätzlich zur vorhandenen Kühltruhe wurde eine Tiefkühltruhe angeschafft, in der wir während unseres langen Alaska-Aufenthaltes die Lachse und Heilbutte unterbrachten, die wir nicht gleich verzehren konnten. Und ein paar Holzfällersteaks fanden auch noch Platz.

Nun sind wir dabei die Ausrüstung der neuen *Freydis* zu planen. Wir diskutieren, ob wir nicht doch einen Heißwasserboiler mit Dusche und dazu einen Watermaker einbauen sollten. Aber ansonsten bleibt es dabei:

„Technische Perfektion ist nicht erreicht, wenn man nichts mehr hinzufügen kann, sondern wenn man nichts mehr weglassen kann.“

(Antoine de St. Exupéry)

Stromversorgung

Voraussetzung für das Betreiben aller elektrischen und elektronischen Geräte an Bord ist eine ausreichende Stromversorgung (nicht in der Marina, sondern auf See). Obwohl wir nur wenige größere Verbraucher haben – Autopilot, Kühl- und Tiefkühltruhe – reichen Windgenerator und Solarzellen als alleinige Stromerzeuger nicht aus, also kommen an die Hauptmaschine zwei starke Lichtmaschinen mit Spezialregler. Um die Maschinenlaufzeit auf See aber möglichst gering zu halten, wollen wir, wenn das Wetter es zulässt, noch einen mobilen Benzin-Generator an Deck einsetzen, der Strom in das starke 220 V Ladegerät (100 A/h) einspeist. Ein im Maschinenraum der *Freydis* eingebauter Dieselgenerator, den wir 30 Jahre lang mitführten, erwies sich als überflüssig.