

# BOOT FÜR DIE WELT

*Für ihr nächstes Abenteuer auf den Ozeanen haben sich Heide und Erich Wilts ein gewaltiges, kompromissloses Schiff gebaut. Ob das eigenwillige Konzept der neuen „FREYDIS“ aufgeht? Ein Testtörn auf der Nordsee liefert die Antwort*



28 Tonnen auf Rumpfgeschwindigkeit: Fulminant pflügt der rote Bug durch die See – die schiere Kraft

Wind- und Wassergeneratoren am Heck sollen die gesamte Stromversorgung gewährleisten



**D**arauf muss man erst mal kommen. Die Lady schneidet unter Vollzeug nicht durchs Wasser, sie durchpflügt die Nordsee fulminant, 28 Tonnen auf Rumpfgeschwindigkeit von annähernd 10 Knoten, die schiere Wucht – und doch nennt Erich Wilts seine Neue „eine Tänzerin“. Vom Bolschoi kommt die Dame jedenfalls nicht.

Der augenfällige Verzicht auf alles Filigrane, die gründliche Absenz von schlanker Geschmeidigkeit, ist durchaus gewollt. Auf diesem Schiff gelten durchweg andere Kriterien, es ist kein Topmodel, eher gute Freundin. Sie bringt bald doppelt so viel auf die Waage wie GFK-Grazien gleicher Größe. Werten wie Stärke, Zuverlässigkeit und Vertrauen ist auf der neuen „Freydis“ in seltener Konsequenz alles andere nachgeordnet. Als Ergebnis der Erfahrung von mehr als 300 000 Meilen auf See. Als Lehre aus fast 40 Jahren mit den beiden ersten Reinkes namens „Freydis“.

Heide und Erich Wilts, die populären Weltumsegler aus Heidelberg, haben die

Vorgängerin im März 2011 im Tsunami in Japan verloren (YACHT 13/11). Aber ihre Lust am Segeln ist ungebrochen, ebenso ihre „Sehnsucht nach der Ferne“, wie Heide Wilts sagt. So starteten die beiden, heute 70 Jahre alt, im vorigen Sommer noch einmal von vorn. Sie opferten ihre Rücklagen für den Lebensabend und machten sich daran, ein neues Schiff zu bauen. Am 14. Juli wollen sie damit wieder los, Weltreise, die achte.

Wilts' vermeintlicher Euphemismus von der „Tänzerin“ erklärt sich aus dem Vergleich mit der Alten. Das vorige Stahlschiff, mit 14

Metern zwei Meter kürzer als die Nachfolgerin aus Aluminium, aber genauso schwergewichtig, ließ sich kaum akkurat manövrieren. „Sie schmierte immer leicht ab“, sagt der Skipper. Da gehorche die neue „Freydis“ sehr viel direkter, „sie ist deutlich agiler“. Und sie segelt nicht so nass.

Vormals fühlte es sich an Bord bei gar nicht einmal überharten Konditionen schon wahlweise an „wie auf einem U-Boot“ (Heide) oder „in einem Panzer“ (Erich Wilts). „Und bei Schwerwetter“, ergänzt der Skipper, „sind die Wellen derart übers Deckshaus gegangen, dass sie dem Rudergänger die Mütze wegwaschen haben.“

Auch deswegen wählten die beiden für ihr neues Boot für die Welt nicht eine der herkömmlichen Konstruktionen, die ihnen mehrfach angedient wurden. Stattdessen erwarben sie einen Kasko mit reichlich Freibord, wieder von Reinke, und bauten ihn in Zusammenarbeit mit Yachtwerft und Schreinerei in Düren aus. Die Hülle war vor Jahren nach ihren Vorstellungen entwickelt worden, ehe sie sich seinerzeit entschieden, die alte „Freydis“ doch zu behalten. →

## VOM BOLSCHOI KOMMT DIESE TÄNZERIN BESTIMMT NICHT



Trockengefallen vor Juist, reinigen die Eigner den Rumpf. Aber das geplante Aufmalen des Wasserpasses wird doch verschoben

## ENDE UND ANFANG

**WRACK**  
Das havarierte Wilts-Schiff wird nahe Fukushima zerlegt. Ihre Ankerwisch steht heute bei der Neuen an Deck



Nach dem **TOTALVERLUST** der alten „Freydis“ wird eine neue Langfahrtyacht gebaut. All die Erfahrungen aus Jahrzehnten mit der Vorgängerin fließen in die Detaillösungen ein

### AUS PRINZIP FUNKTIONAL



**RAUM**  
Der Skipper und sein Mercedes. Die Maschine ist allseits problemlos zugänglich



**PLATZ**  
Ausgeklügeltes Schrank-System: beliebig kombinierbare Stauboxen bis zur Decke



**DOPPEL**  
Jede Klampe ist besonders groß dimensioniert – und es gibt immer auch eine zweite

weit vom Drehpunkt befindet. Entsprechend groß sind die Amplituden im Seegang.

Wie sich dieses Konzept aufs Segeln und Manövrieren auswirkt, das müsse sich „erst noch erweisen“, sagt Erich Wilts – was dieser Tage auf fast jeden Aspekt und jede Idee zutrifft. Mit dem Törn vor Ostfriesland beginnt die letzte Phase der Vorbereitung. Bis zur Ausreise in vier Wochen ist eine Menge auszuprobieren. Allein die neuen Bedienungsanleitungen füllen einen Pappkarton. „Wir sind noch nicht am Ende“, sagt Erich Wilts, er kuriert eifrig „Kinderkrankheiten“, da entdeckte er „jeden Tag was Neues“.

**E**s liegt in der Natur der Sache, bei einem Einzelbau zumal, dass ein äußerlich fertiges Schiff noch lange nicht fertig ist. Warum, zum Teufel, quietscht immer noch das Ruderlager so enervierend? Klingt die Maschine nicht leicht unrund? Woher kommt dieser seltsame Geruch? Wie kann es sein, dass der Windex bei manchen Winkeln noch hakt?

In den vergangenen, anstrengenden Wochen haben die Wilts schon viele solcher Fragen klären und das meiste ausmerzen können. Lecks an einem Wassertank und einer Schweißnaht sind mittlerweile behoben, Probleme mit der Bordelektronik auch. In der Summe kam weit mehr an Nacharbeit zusammen als in der großzügigen Kalkulation des Erfahrenen vorgesehen.

Es liegt nicht allein an Verzögerungen und Nachbesserungen, dass das ursprüngliche Kostenlimit nicht zu halten war. Es liegt auch am ewiggleichen Verhaltensmuster beim Bootsbau: Von mehreren Alternativen wird es fast reflexhaft stets die bessere – und teurere. Bloß nicht an der falschen Stelle sparen, dann lieber gar nicht, auch wenn's kneift. Das war in dem Fall keinen Deut anders, die Ausgaben für die Neue summieren sich so auf „irgendwas mehr“ als die maximal veranschlagten 400 000 Euro. Präziser vermag Erich Wilts das nicht zu beziffern, er habe „die ganzen Rechnungen noch gar nicht zusammengezählt“, sagt er.

Alles Wesentliche an Korrekturen wird bis zum Termin zweifellos geschafft, manche Kosmetik womöglich nicht. Der Wasserpass zum Beispiel. Beim Trockenfallen vor Juist bestünde die Chance, zum Pinsel zu greifen, mit schwarzen Punkten ist ein Verlauf am Rumpf bereits markiert. Heide und Erich Wilts, von Wattwanderern staunend beäugt,

Dieses Modell „16M Ice“ taugt erstens für die vorgesehenen Fahrten in Extremreviere, es eignet sich – *conditio sine qua non* – ideal zum Trockenfallen und verfügt über einen 15 Zentimeter höheren Freibord, wodurch weit weniger Wasser an Deck erwartet wird. Was 15 Zentimeter manchmal so ausmachen.

Vor allem auch optisch. Außergewöhnlich hoch ragt die traditionell in Signalrot

gehaltene „Freydis“ aus dem Wasser – gewiss keine Proportionen, die Yachtbau-Ästheten entzücken. Das kantige Deckshaus endet sage und schreibe drei Meter über der Oberfläche. Böen machen sich da bereits bemerkbar, wenn das Schiff noch am Steg liegt. Bei mäßiger Welle unterwegs fühlen sich seine Bewegungen hier oben angenehm und souverän an, obwohl sich die Besatzung denkbar



**Stolze Eigner: Erich und Heide Wilts sind Deutschlands erfahrenstes Seglerpaar**

nutzen die Gelegenheit und reinigen den Bereich. Aber wird die voll ausgerüstete „Freydis“ später tatsächlich so im Wasser liegen wie mit dem Faserstift skizziert? Über 800 Kilogramm Blei mussten achtern schon eingebracht werden, um unerwartet aufgetretene Kopflastigkeit auszugleichen. Die geplante Mal-Aktion wird zunächst verschoben.

Der Nachtrimm war erforderlich geworden, weil die Wilts den Raum unter Deck eher unkonventionell, gleichwohl durchdacht aufteilten. Der nun vernünftig abtrennbare Eigenerbereich befindet sich entgegen verbreiteter Anordnung nicht im etwas verwinkelten Achterschiff. Dort sind drei nicht übermäßig opulente Zwei-Mann-Kabinen für Gäste entstanden, die nicht mehr in der Messe schlafen müssen. Das Eigner-Paar beschlagnahmt den vorderen Bereich im Anschluss an die Messe. Und da, wie in der abgeschotteten Vorpiek, lagert zugleich jede Menge Material mit entsprechendem Gewicht. Diverse Anker, 120 Meter Edelstahl-Ketten, Trosse, Tauwerk, Segel, Ersatzteile – das Sortiment gereichte einem Schiffsausrüster zur Ehre.

Hoch und trocken im Sand vor Juist offenbart sich unübersehbar die Prämisse, nach der dieses Schiff konzipiert wurde: Wappnung gegen wirklich alle Eventualitäten. Der Knickspanter erhielt über jede Kante eine Aufdopplung, acht Millimeter stark, zum Schutz der Schweißnähte. Könnte ja sein, dass sie nicht so belastbar sind wie die Stahl-Verbindungen der alten „Freydis“.

Ein Loch quer durch den Bug kann als Aufnahme für eine Schlepptrasse dienen. Könnte ja sein, dass der Poller auf dem Vorschiff im Ernstfall die Last nicht hält.

**»ALLES IST EINE GUTE NUMMER STÄRKER ALS NORMAL«**

Vor dem Propeller sitzt ein veritabler Schneidekranz auf der Welle. Könnte ja sein, dass Tauwerk oder Netze hineingeraten.

Zwischen den ursprünglichen Kimmkielen wurde aus Zehn-Millimeter-Platten eine Box geschweißt, in der der 600 Kilogramm schwere Schwenkkiel verschwindet. Könnte ja sein, dass etwas Fragileres in flachen, unreinen Revieren Schaden nimmt.

Das Gewaltige, diese strikte Unterordnung der Form unter die Funktion, setzt sich an Deck fort. Auch dort, wie Erich Wilts sagt, „ist alles eine gute Nummer stärker ausgelegt, als man es normalerweise macht“.

Das beginnt beim respektgebietenden Bugspriet, der nachträglich verbreitert wurde, um ungestörtes Arbeiten zwischen den beiden mächtigen, acht Meter langen Spibäumen zu ermöglichen, die dort am Bugkorb angelascht sind. Es setzt sich fort bei den extragroßen Klampen, alle doppelt vorhanden, sowie beim flächendeckend verklebten grauen Anti-Rutsch-Belag, der das Auge nicht verwöhnt, aber wirkt. Und erst recht beim Rigg.

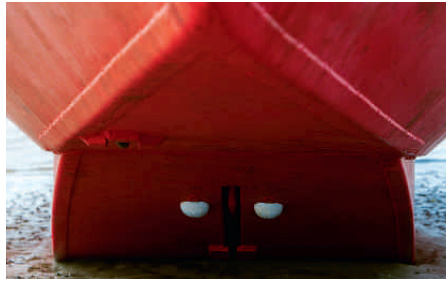
Gehalten von mehr als fingerdicken, 14 Millimeter starken Wanten ragt 18 Meter →

## AUF NUMMER SICHER



### AUFGERÜSTET

Eine Vielzahl vorzüglicher Beschläge gewährleistet einfache und sichere Bedienung bei allen erdenklichen Segelkonfigurationen



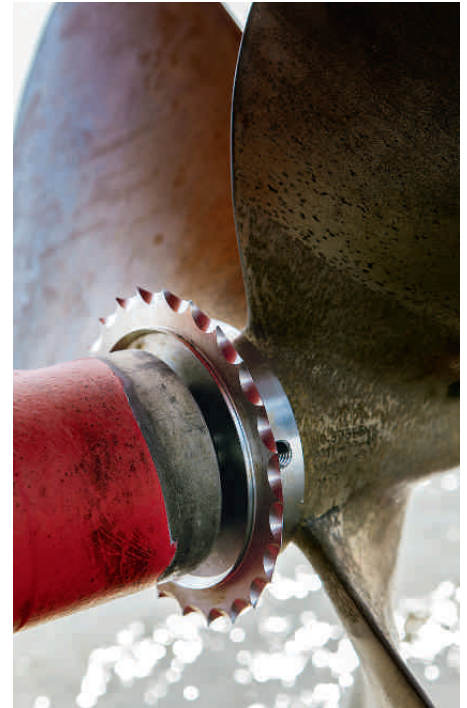
### PLATTGEMACHT

Zwischen die Kimmkiele wurde ein Ballastkasten geschweißt, in dem auch das Schwert verschwindet – ideal zum Trockenfallen



### GELOCHT

Sollte der Poller an Deck im Notfall die Last nicht halten, kann eine Schlepptrosse direkt durch den Rumpf angeschlagen werden



### GESCHÜTZT

Leinen oder Netze, die in den Propeller geraten könnten, werden von einem scharfen Schneidkranz auf der Welle gehäckselt

hoch ein stufenbestückter Mast in den Himmel. Er signalisiert Unerschütterlichkeit, aber wieder genügt allein seine auf reichlich Reserve kalkulierte Bauart nicht der Philosophie des Skippers: „Er braucht keine Backstagen, wir fahren sie trotzdem.“

**D**ass das kuttergetakelte Rigg Erich Wilts schon jetzt „begeistert“, überrascht keineswegs. Es verspricht großen Segelspaß, dank einer Unmenge von Schienen und Winschen für alle möglichen Konfigurationen, inklusive Try und Passat. Üppig dimensionierte Rückenstützen auf Deck, so genannte „Granny Bars“, gewährleisten Sicherheit des Mastmanns auch bei harten Bedingungen, „ein absolutes Muss“, sagt Erich Wilts. Müssen Feingeister aber absolut nicht mögen.

Nicht allein am Rigg zeigt sich überdeutlich, wie insbesondere dort das Allerfeinste gewählt wurde, wo es essentiell ist. Etwa bei

der anderen Vortriebsquelle an Bord. Rund um Motor und zugehörige Technik „haben wir auf das übliche Spielzeug verzichtet“, sagt Erich Wilts. Zwei Zugänge führen in einen Maschinenraum „wie auf einem Rettungskreuzer“, mit Stehhöhe und massiven Handläufen rundum. Der OM 366, ein mariniertes Sechszylinder-Saugmotor von Mercedes, ist von allen Seiten und bei jeder Lage problemlos zugänglich.

## NUR DAS FEINSTE, WO ES WIRKLICH DARAUF ANKOMMT

Es war recht schwierig, das auf der alten „Freydis“ bewährte 126 PS starke Aggregat zu beschaffen. Das ist pflegeleicht und zuverlässig, entspricht aber nicht mehr dem Stand der Technik, es wird laut Wilts „nur noch für Kehrmaschinen hergestellt“. Aber der Mann verfügt über hervorragende Kontakte.

Der Rumpf würde auch zwei Maschinen fassen, was bei diesem Typ durchaus üblich und den Manöviereigenschaften zuträglich ist. Aber zwei Propeller lassen sich vor äußeren Einflüssen kaum schützen, der eine rotiert dagegen vergleichsweise sicher in seinem Skeg. Das Argument Sicherheit diktiert jede Überlegung. Keine Kompromisse.

Was zuweilen unvorhergesehene Nacharbeit erfordert. Der Seezaun hat gefälligst das Gewicht des hünenhaften Skippers auszuhalten, vor einigen Tagen brach beim Tritt darauf ein Alu-Auge an der Stütze. Erich Wilts' Schienbein ist noch blutverkrustet. Also werden da nun Ösen angeschweißt, die im Zweifel einen Elefanten tragen. →



**BAU-HERR**  
Werftchef  
Michael  
Matzerath,  
52, über die  
speziellen  
Umstände  
beim Bau  
der „Freydis“

## »OBSKURE IDEEN SIND NORMAL«

**Worin lag die größte Herausforderung beim Projekt „Freydis“?**  
Die größte Hürde war der sehr enge Zeitrahmen. Wir hatten bloß neun Monate, um eine fast fertige Yacht abzuliefern. Ich hatte in dieser Zeit nur drei freie Tage.

**Wieso nur „fast fertig“?**  
Weil manches von anderen Firmen erledigt wurde, etwa die Lackierung. Es war wirklich sehr knapp. Wir mussten mehrere Sachen, etwa die Maschine, „blind“ einbauen, ohne sie zu testen, und hofften, dass sie funktionieren. So etwas machen wir normalerweise nicht.

**Und worin bestand technisch die größte Schwierigkeit?**  
Darin, die Tanks dicht zu kriegen. Der Kasko hatte ja vorher zehn Jahre an Land gestanden, ohne dass der Eigner sich darum gekümmert hätte. Deshalb entstand ein Riesen-Frostschaden. Teils waren die Bodenwangen verbogen und Schweißnähte auf bis zu einem halben Meter Länge gerissen. Die Lecks müssen Sie erstmal finden bei einem sehr schwer zugänglichen Tank, das ging nur mithilfe

von Rauchpatronen. Allein diese Aktion hat locker drei Wochen gekostet.

**Wie stehen Sie zu Besonderheiten wie der Schwertbox unter dem Rumpf? War das Ihre Idee?**  
Oh nein, mein Konzept wäre das nicht, das ist aquadynamisch völlig daneben. Ich staune, wie gut das Schiff damit segelt.

**Wie beurteilen Sie ansonsten das Konzept?**  
Auf einen Nenner gebracht: alles sehr sinnvoll. Wobei es sich während des Baus erst richtig entwickelt hat. Erst hieß die Vorgabe: alles ganz einfach und schlicht, kein Warmwasser, keine Duschen. Am Ende kam von Entsalzungsanlage bis Fernseher alles an Bord.

**Erich Wilts nennt Sie seinen „Sparringspartner“ beim Bau. Gab es harte Kämpfe?**  
Weitgehend das Übliche. Dass ich mich beim Bau mit manchmal obskuren Ideen beschäftigen muss, ist normal. Die Wilts sind ja in erster Linie Segler, da war es nicht immer leicht, sie von den technischen Notwendigkeiten zu überzeugen.

## BOOTSMARKT

Alles aus der Welt des Wassersports!

- Technische Daten zu über 85.000 Motorbooten, Segelyachten & Schlauchbooten, mit direkten Links zu den Händlern
- Kontaktdaten von über 8.500 Wassersportfirmen
- Alles Wissenswerte über Einbaumotoren, Außenbordern, Saildrives, Z- & Yet-Antriebe
- Informationen zu Charterbasen auf der ganzen Welt
- Großer Gebrauchbootmarkt

[www.bootsmarkt.de](http://www.bootsmarkt.de)

**Yacht**  **boote**  
DELIUS KLASING

## AMTLICHE MITTEILUNGEN

Deutscher Segler-Verband

Gründgensstrasse 18 · 22309 Hamburg · Telefon 040/6 32 00 90 · [www.dsv.org](http://www.dsv.org)

### 04.07.2012 VI. JUGEND

Der nachstehend aufgeführte Verein hat die Aufnahme als ordentliches Mitglied in den Deutschen Segler-Verband beantragt. Verbandsvereine können binnen neun Monaten ab Veröffentlichung Einspruch gegen die Aufnahme einlegen. Der Einspruch ist an die Geschäftsstelle des Deutschen Segler-Verbandes, Gründgensstraße 18, 22309 Hamburg zu richten.

Interessengemeinschaft Fahrtensegeln Langen e. V.  
Kürzel: IGFL

1. Vorsitzender: Jörg Uwe Hansen  
Mainstraße 4, 63225 Langen



### VII. SPEZIELLE SEGELDISZIPLINEN

20. Jugendsegelertreffen 2013 – Einberufung

Das 20. Jugendsegelertreffen findet vom 22. bis 24. Februar 2013 im Holiday Inn Stuttgart, Mittlerer Pfad 25 - 27, 70499 Stuttgart, statt. Anträge sind bis spätestens zum 26. November 2012 (Eingang) schriftlich mit Begründung an die Abteilung Jugendsport des Deutschen Segler-Verbandes, Gründgensstr. 18, 22309 Hamburg, zu richten.

Timo Haß, Jugendobmann



**O BEN**  
Schöne Aussicht: In dem variablen, großzügigen Deckssalon mit Panoramaverglasung spielt bald das Bordleben



ligen Crew Anwesenheit und Arbeit an den kräftigen Schoten, ohne dass sie sich oder dem Rudergänger ins Gehege kommt. Sogar bei Wenden und Halsen herrscht Stehhöhe unterm Baum. Platz ist dort, wo Platz gebraucht wird.

Als Schotwünschen, nebenbei, haben die Wilts auf dem Cockpitsüll die von der in Japan radioaktiv verstrahlten „Freydis“ demontierten Exemplare wieder verbaut. „Von Fukushima“, so der Bordschnack, stammen außerdem Ankerwisch, Blister, Tauwerk und ein paar verrostete Zangen. Die Eigner sprechen nicht mehr viel vom Desaster.

Die Plicht geht über in ein ebenfalls generös ausgelegtes, im Gegensatz zur Vorgängerin geschlossenes Deckshaus. Es ist derart weit nach vorn gezogen, dass der Blick von innen zum Bug bestimmt nicht den Eindruck hinterlässt, man befinde sich auf einer 16 Meter langen Yacht. Die Besatzung thront hier wie in jener automobilen Verirrung namens „Sport Utility Vehicle“: freier Blick aus hoher Warte über alles rundum. Auf andere Schiffe im Hafen etwa schaut die „Freydis“-Crew im Wortsinn herab.



**UNTEN**  
Heide Wilts hat sich an den Laptop zurückgezogen. Die Sofaecke in der Messe fiel kleiner aus als ursprünglich geplant

Die Tankkapazitäten im Datenblatt – 2000 Liter Diesel, 1400 Liter Frischwasser – belegen den Zweck dieser Yacht: Langfahrt. Der aber ist selbst von wenig Bewanderten schon per Augenschein zu erkennen, zum Beispiel am Heck. Dort trägt ein mächtiger Rahmen unter anderem zwei Windgeneratoren. Sie sollen im Verbund mit zwei Wassergeneratoren die Stromversorgung für die modernen Geringverbraucher gewährleisten. Auf Solarmodule wurde verzichtet, sie hätten, bei hinreichender Leistung, zu viel Fläche beansprucht.

Auch da sind die Wilts ihren eigenen Prioritäten gefolgt, sie schufen lieber Lebensraum. Und zwar so üppig bemessen, wie sie das bei jeder fürs Blauwassersegeln wirklich relevanten Lösung getan haben – das Resultat ist ein Arrangement, das ungeheure Lust aufs Mitreisen weckt.

Es braucht keine große Phantasie zu ahnen, was sich in den kommenden Jahren in diesem Ensemble von Deckshaus und Cockpit abspielen wird. Unter Deck fiel die Messe

zugunsten eines größeren Eigner-Bades schließlich doch kleiner aus als vorgesehen (die einzige Abweichung vom ursprünglichen Plan, s. YACHT 18/11), weil sich dort vorhersehbar selten mehrere Personen aufhalten werden – denn das Leben spielt hoch oben. Hier schlägt das Herz der „Freydis“.

Ein großzügiges, freies und bestens geschütztes Cockpit ermöglicht der vollzäh-

**N**eben opulentem Raumangebot zählt Variabilität zu den hervorstechenden Charakteristika des Salons. Je nach Notwendigkeit lässt sich das Interieur durch ausgeklügelte Kipp- und Klappmechanismen anpassen: großer oder kleiner Tisch, Koje für die Standby-Wache oder Sitzbank, Fußstützen oder Leebretter – ganz nach Bedarf. Und, selbstredend, alles überaus stabil und funktional. Zudem sind hier auf der Ablage vorn die elektronischen Navigations- und Kommunikationsgeräte eingebaut, eine klassische Navi-Ecke gibt es nicht mehr.

Was in diesem, von zwölf Millimeter starkem Verbundglas umschlossenen Raum in den kommenden Jahren wohl gefeiert, geredet, gelacht wird. Welche Panoramen sich hinter dieser Fensterfront auftun werden, an den schönsten Flecken der Welt. Ja, es könnte losgehen. Heute noch. Weiter, viel weiter jedenfalls als bei diesen paar Tagen auf der Nordsee.

Angetrieben von je 60 Quadratmeter Groß und Genua schiebt sich die „Freydis“ auf dem Weg nach Norderney bei guten 4 Beaufort unbeirrbar durch die Wellen. Imposanz schlägt Eleganz, okay, aber sie fühlt sich verdammt gut dabei an, die Tänzerin,

## DAS ARRANGEMENT MACHT LUST AUFS MITREISEN

# „FREYDIS“



## TECHNISCHE DATEN

Baujahr .....	2012
Rumpflänge .....	15,90 m
Breite .....	4,45 m
Tiefgang .....	1,50/2,50 m
Verdrängung .....	28 t
Segelfläche am Wind .....	120 m <sup>2</sup>
Spinnaker/Blister .....	200 + 250/160 m <sup>2</sup>
Maschine .....	Mercedes-Benz, 126 PS/93 kW
Internet/Törnplan .....	<a href="http://blog.freydis.de">http://blog.freydis.de</a>

nach Kraft und Action. Das ist kein Ballett, das ist Hardrock.

Erich Wilts steht mit breitem Lächeln am Rad, er hat Grund zur Zufriedenheit. Auch das funktioniert: Egal wie sehr die „Freydis“ versuchsweise auch gequält wird, er kann sie locker auf dem Ruder halten. Brave Lady. Wieder eine gute Erfahrung mehr, man nähert sich an. Dieser komplexe Prozess – Beschnuppern, Vertrauen entwickeln – wird noch brauchen, da hat der Skipper schon Recht: Der Pas de trois mit den Wilts und ihrer Tänzerin ist noch lange nicht zu Ende. Das waren gerade mal die ersten Takte.

UWE JANSSEN

# EIN LEBEN OHNE TRAUM IST SINNLOS.



Jetzt NEU im Buch- und Fachhandel  
oder unter [www.delius-klasing.de](http://www.delius-klasing.de)



Adrian Flanagan

Extremtörn zu mir selbst • Einhand um die Welt

460 Seiten • € 19,90 [D]

ISBN 978-3-7688-3396-7

Ein Leben ohne Traum ist sinnlos, sagt Adrian Flanagan, schlimmer jedoch wäre, den Traum zu kennen und ihn aus Angst nicht umzusetzen. Er bietet auch den Nichtseglern mit diesem unglaublichen Einhand-Abenteuer nicht nur das Gefühl von Salz auf den Lippen und Gischt auf der Haut, sondern auch den wunderbaren Stoff, aus dem die Sehnsucht und das Fernweh wachsen.

**DK**

DELIUS KLASING