

PUBLISHED BY ROBBE & BERKING

# goose

YACHTS · ISLANDS · HORIZONS · N°22 · WINTER 2016/17

**DIE ERÖFFNUNG**  
**YACHTING HERITAGE**  
**CENTRE**  
**THE OPENING**

**TRADITIONELLER BOOTSBAU DER KARIBIK**  
**VANISHING SAIL**  
**TRADITIONAL CARIBBEAN BOATBUILDING**

**DAS TOTAL VERRÜCKTE RENNEN**  
**SEAGULL ROUND**  
**BERMUDA RACE**  
**THE MADCAP RACE**

DEUTSCHLAND 10,00 €  
ÖSTERREICH 10,50 €  
SCHWEIZ 17,00 SFR





# PLAY NOW

21.-29.1.2017



360° Wassersport erleben  
boot.de



scan  
and  
watch



Messe  
Düsseldorf



## LIEBE LESERINNEN UND LESER, DEAR READERS,

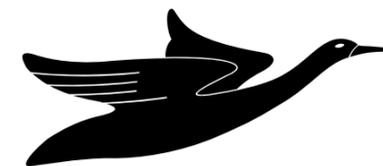
früher haben wir uns immer gefragt, wie man ein regelmäßig erscheinendes Magazin insbesondere dann immer wieder unterhaltsam und spannend machen kann, wenn es sich nur mit einem speziellen kleinen Thema beschäftigt und damit auch nur eine kleine Zielgruppe anspricht. Segeln ist weit davon entfernt, ein Volkssport zu sein. Segeln auf klassischen Yachten meilenweit! Nachdem wir im Sommer 2011 die erste Ausgabe von GOOSE fertiggestellt hatten, fragten wir uns das nicht mehr. Das Thema Yachtsportgeschichte ist ein so faszinierendes, dass unser GOOSE Redaktionsplan bis zum Jahr 2043 eigentlich heute schon feststeht.

Mit der Eröffnung des Yachting Heritage Centres beschäftigen sich inzwischen nun vier Robbe & Berking Teams mit diesem Thema. Die Bootsbauer in der Werft, die Mitarbeiter in unserem neuen Museum, die Redakteure von GOOSE und schließlich die Experten bei Baum & König. Und auch wenn wir alle mehr analoge als digitale Menschen sind und GOOSE auf Papier drucken, Boote aus Holz bauen und auch unser Museum nicht digital betreiben, präsentieren wir alle unsere Lieblingsthemen nun in Zukunft auch unter der zentralen Adresse [classic-yachts.com](http://classic-yachts.com) im Internet und freuen uns schon heute über 25.000 Gleichgesinnte, die unsere Leidenschaft unter [facebook.com/RobbeBerkingClassics](https://facebook.com/RobbeBerkingClassics) teilen.

Noch besser ist nur das, was Sie in der Hand halten: eine neue Ausgabe von GOOSE. Es gibt nur eins, was noch mehr Freude bereitet, als sie zu lesen: sie zu machen!

Viel Vergnügen. //

once, we always asked ourselves how you can make a periodical publication each time a little bit more interesting than the issue before, especially so if it only concerns itself with a very special topic and if it only reaches a small target audience. Yachting is far from being a mass sport, sailing in classic yachts even less so. But since we have made the first issue of GOOSE in the summer of 2011, we do not ask this anymore. The field of yachting history is so fascinating that our editorial content could actually already be planned through to 2043 today.



After the opening of the Yachting Heritage Centre, four Robbe & Berking teams are now fully immersed in this field. The boatbuilders in the yard, the staff in our new museum, the editors of GOOSE and, finally, the experts at

Baum & König. And although all of us are more analogue than digital minded and so print GOOSE on paper, build boats from wood and do not run a digital museum, we shall also present our favourite topics under the prime internet address [classic-yachts.com](http://classic-yachts.com) and are also quite happy about, already, 25,000 like-minded people that share our passion under [facebook.com/RobbeBerkingClassics](https://facebook.com/RobbeBerkingClassics).

Even better is what you have in hand right now: a new issue of GOOSE. And only one thing is more enjoyable than reading it: making it!

Enjoy! //

*Oliver Ziering*



GOOSE EDITORIAL

## DIE ERÖFFNUNG ...

... des neuen »Yachting Heritage Centre« in Flensburg geriet zu einer Feier auch und vor allem des klassischen Yachtings.



22

The opening of the new »Yachting Heritage Centre« in Flensburg also was a wonderful celebration of classic yachting.

## STERLING CUP 2016

In diesem Jahr hatten hier neben den 12ern und 5.5ern vor allem die 22er-Schärenkreuzer einen starken Auftritt ...



36

This year, along with the 12s and 5.5s, the sleek 22 square metre Skerrycruisers had a very strong appearance at the Sterling Cup ...

## KARIBISCHER BOOTSBAU

Es gibt traditionellen Bootsbau, wie er bei Robbe & Berking gepflegt wird, und es gibt traditionellen Bootsbau in der Karibik. Ein faszinierender Einblick in eine lange Geschichte.



56

There is classic yacht building, as done by Robbe & Berking, and there is traditional boatbuilding in the Caribbean – a fascinating insight into a long story.

## PARIS SUR SEINE

Ein neues Hotel schwimmt auf der Seine, im Zentrum von Paris, und ist nur eins von vielen neuen Projekten auf dem Wasser.



76

A new floating hotel is located on the Seine, in the centre of Paris, but is only one of many new floating projects to come.

## VERRÜCKT IN BERMUDA

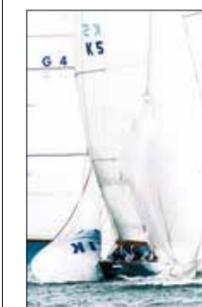
Alle Welt wartet auf den bevorstehenden America's Cup in Bermuda – aber dieses Rennen ist mindestens so spannend!



94

Crazy in Bermuda: the world is waiting for the forthcoming America's Cup in Bermuda, but this race is just as fascinating!

3	Editorial
6	Impressum // <i>Imprint</i>
8	<i>GOOSE</i> pictures
14	<i>GOOSE</i> news
16	Auf Shackletons Spuren // <i>In the Wake of Shackleton</i>
20	Expeditionskreuzfahrer // <i>Expedition-Cruises</i>
22	YHC – Die große Eröffnung // <i>YHC – The Grand Opening</i>
36	Sterling Cup 2016
50	Eine Winterromanze // <i>A Winter Romance</i>
56	Karibischer Bootsbau // <i>Caribbean Boatbuilding</i>
72	Kleiner Klassiker // <i>A Small Classic</i>
76	Paris auf dem Wasser // <i>Paris on the Water</i>
86	Der Sammler // <i>The Collector</i>
94	Das verrückte Rennen // <i>The Madcap Race</i>
103	Besondere Yachten // <i>Special Yachts</i>
120	My Town: Paris



TITEL // COVER

Foto: Ulf Sommerwerck

# GOOSE

*GOOSE erzählt Ihnen Geschichten vom Leben im, am und auf dem Wasser. Und GOOSE heißt GOOSE, weil sein Chefredakteur – wie Nils Holgersson in der wunderbaren Geschichte von Selma Lagerlöf – auf dem Rücken dieser Gans die schönsten Küsten, Meere und Seen der Welt überfliegt und Ihnen, seinen Leserinnen und Lesern, seit 2011 viermal im Jahr von den spannendsten Erlebnissen seiner Reisen berichtet. Nicht per Mausclick und digital, sondern auf schönem Papier, denn GOOSE ist ein Mitglied der Robbe & Berking Familie, in der Boote nach alter Bootsbaumeister Sitte aus Holz und Bestecke nach alter Väter Sitte aus Silber und von Hand gefertigt werden. Das ist heute fast schon exotisch, aber wir lieben es. Dass Sie das Magazin in Händen halten und auch noch darin lesen, spricht daher sehr für Sie. Schön, Sie kennenzulernen! Die Gans und alle, die an diesem Heft mitgewirkt haben, wünschen Ihnen viel Vergnügen.*



*GOOSE tells you stories of life in, on and by the water. And GOOSE is named GOOSE because its editor, just like Nils Holgersson in the wonderful novel by Selma Lagerlöf, is flying over the world's most beautiful coastlines, oceans and lakes on the back of a wild goose to report to you, his readers, the most interesting and captivating moments of these travels, four times a year since 2011. Not by clicking with a mouse and digital, but on solid quality paper. GOOSE belongs to the Robbe & Berking family in which boats are built in good boatbuilding tradition from wood and where cutlery is made in the custom of our forefathers by hand and of silver. This may sound exotic in these times but we love it. The fact that you are holding this magazine in your hands and reading it speaks very much in your favour – what a pleasure it is to meet you! The goose and all who have contributed to this issue wish you enjoyable reading.*



GOOSE erscheint vierteljährlich in der //  
GOOSE is published quarterly by  
Yachtwerft Robbe & Berking Classics  
Am Industriehafen 5  
24937 Flensburg · Germany  
Tel. +49 (0)461 3180 3060  
Fax +49 (0)461 3180 3069  
classics@robbeberking.de · classics.robbeberking.de

**HERAUSGEBER // PUBLISHER**

Oliver Berking

**REDAKTION // EDITOR**

Detlef Jens

**MITARBEITER DIESER AUSGABE // CONTRIBUTORS TO THIS ISSUE**

Alexis Andrews, Karin Banduhn, Curt Gelin, Franziska Horn,  
Michael Kurtz/Pantaenius, Barry Pickthall, Maks Richter, Manfred Schreiber,  
Ulf Sommerwerck, Katrin Storsberg, Ron Valent

**ART-DIREKTION · GRAFIK UND LAYOUT // ART DIRECTION · GRAPHICS AND LAYOUT**

Singelmann Werbeagentur, Hamburg

**DRUCK UND BINDUNG // PRINT AND BINDING**

optimal media GmbH, Röbel/Müritz

**BETREUUNG ANZEIGENKUNDEN // CONTACT FOR ADVERTISING**

Tel. +49 (0)461 3180 3060

**EINZELVERKAUFSPREIS // PRICE PER ISSUE**

Österreich 10,50 Euro // Austria €10.50  
Schweiz 17 sfr // Switzerland CHF 17  
Sonstiges Europa 10 Euro // Other European countries €10  
Außerhalb Europas 13 Euro // Outside Europe €13

**JAHRESABONNEMENT // ANNUAL SUBSCRIPTION**

Europa 40 Euro // Europe €40  
Außerhalb Europas 52 Euro // Outside Europe €52

GOOSE und alle in der Zeitschrift enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eine Verwertung ohne die Einwilligung von Robbe & Berking ist strafbar. Die Redaktion behält sich Kürzungen und auch Bearbeitungen von Beiträgen vor. Gerichtsstand und Erfüllungsort ist Flensburg. // GOOSE and all its content (text and photos) is legally protected by copyright. The use of any content without the prior written consent of Robbe & Berking is not permitted. We reserve the right to edit and/or shorten contributions. The place of jurisdiction is Flensburg, Germany.



NEPTUNIA®  
L'Esprit Marin

HANDCRAFTED CUTLERY

INSPIRED BY THE SEA

FIND OUR CREATIONS IN ROBBE & BERKING SHOPS

Boutique  
ROBBE & BERKING  
Flensburg

Boutique  
ROBBE & BERKING  
Yachting Heritage  
Center  
Flensburg

Boutique  
BRANDNER'S  
HOMESTYLE  
Weissenhorn

Boutique  
BASISLAGER  
Ahrweiler

Boutique  
EBERHARDT  
Wiesbaden

Boutique  
FA. BÖRGEMANN  
Düsseldorf

COUPELLERIE D'ÉLÉGANCE

WWW.NEPTUNIA.FR

THIERRY.HENRIOT@NEPTUNIA.FR

**EIN SCHÖNES PAAR**

Ein Paar wie füreinander geschaffen. William Fifes *Vanity V* anlässlich ihres 80. Geburtstages und der Robbe & Berking Commuter im Stil der 1920er-Jahre.

**A WONDERFUL PAIR**

Like they were made for each other. William Fife's *Vanity V* at her 80th birthday and the Robbe & Berking Commuter in the style of the 1920s.



TEDSEN YACHT-  
www.tedsen.de  
Tel. 04103-99406  
info@tedsen.de

---

**BRÜCKE VORAU**

12er auf der Anreise zum Sterling Cup. Hier im Alsensund, kurz vor der Durchfahrt der Klappbrücke in Sonderburg.

**BRIDGE AHEAD**

12-metres on their way to the Sterling Cup. Here in the Als Sund, immediately before passing through the opening bridge in Sonderborg.



**YACHTING HERITAGE CENTRE**

Das Yachting Heritage Centre ist der neue Besuchermagnet im Norden.  
Hier trifft sich der Mercedes SLR Club.

The Yachting Heritage Centre is the new visitor magnet in the North.  
Here, the Mercedes SLR Club came for a visit.



# NEWS



war. She was, and still is, fast in all conditions, with a kind motion at sea, stunningly beautiful and designed to the then maximum allowed size under the CCA rule. At one point in her life she was owned by the co-founder of the Barient winch company, lending the »Bar« to the company's name. She again won the Bermuda Race after the war against a much more modern fleet. Although she has proven to be a race winner for so long, her original owner actually specified this new yacht that was going to be designed for him to be a practical and comfortable boat for family cruising. Towards the end of his life, Olin Stephens called her »one of my prettiest«. That says it all. //



Der neue »Yacht Humidor« bei Robbe & Berking Classics war bereits vor seiner Fertigstellung im Herbst voll ausgebucht. Jetzt stehen etliche hölzerne Schönheiten in dieser neuen Halle, dem letzten der in diesem Jahr neu errichteten drei Erweiterungsbauten der Werft. Darunter auch einige, die über unseren Makler Baum & König zu verkaufen sind, wie z. B. der 17,40 Meter lange Ozeanrenner *Hamattan* und die beiden 22er-Schärenkreuzer *Freya* und *Vajo*. Diese Klasse konnte man ja schon im Sommer während des Robbe & Berking Sterling Cup bei ihrer ersten internationalen Meisterschaft außerhalb Schwedens in Aktion bewundern (vergl. Seite 36 in diesem Heft). //

The new »Yacht Humidor« at Robbe & Berking Classics was already fully booked long before it had actually been built. Now, the new hall that is the last of the three new buildings constructed this year for the expanding yard, houses many wooden beauties, among them also some that are for sale through our broker Baum & König. These are the 17,40-metre ocean racer *Hamattan* and the two 22-square metre Skerry Cruisers *Freya* and *Vajo*. This class has already seen fierce action in Flensburg during their first international championship outside Sweden, during the Robbe & Sterling Cup in this summer (see also page 36 in this issue). //

Eine legendäre Schönheit und ein segelndes Stück Yachtgeschichte kommt zur Restaurierung auf die Robbe & Berking Classics Werft. Es ist die 21,95-Meter-Yawl *Baruna*, von Olin Stephens entworfen und 1938 auf der Werft von Quincy Adams in Maine gebaut, aus Mahagoniplanken auf Spanten aus weißer Eiche. Mit Olin als Navigator gewann sie das Bermuda-Rennen von 1938 mit einem Vorsprung von mehr als acht Stunden vor dem Rest des Feldes und stellte damit einen langjährig bestehenden Rekord auf, bevor sie Richtung Kalifornien, in ihre neuen Heimatgewässer, davonselgte. Sie wurde vor dem Krieg als »Königin der CCA-Flotte« beschrieben, denn sie war, und ist es immer noch, unter allen Windbedingungen schnell, mit einer angenehmen Bewegung auf See, dazu umwerfend schön, und sie war nach der damals maximal erlaubten Größe unter den CCA-Regeln erbaut worden. Sie gehörte auch dem Mitbegründer des bekannten Winschen-Herstellers Barient und steuerte das »Bar« zum Firmennamen bei. Auch nach dem Krieg gewann sie wieder das Bermuda-Rennen, nun gegen sehr viel modernere Yachten. Obgleich sie über so viele Jahre hinweg alle möglichen Regatten gewann, hatte ihr erster Eigner sie tatsächlich als »praktische und komfortable Familienyacht« zum Fahrtensegeln bestellt. Olin Stephens selbst nannte sie noch im hohen Alter »eine meiner Schönsten«. Dem ist wahrlich nichts hinzuzufügen. //

A grand beauty and a sailing piece of yachting heritage in her own right is coming to Robbe & Berking Classics for a refit. This is the 72-foot yawl *Baruna*, designed by Olin Stephens and built in 1938 by Quincy Adams Yacht Yard in Maine of mahogany planking on white oak frames. With Olin as navigator, she won the 1938 Bermuda Race with a lead of eight hours over the rest of the fleet and setting a long standing race record, before heading off for Californian waters. By some she was described as the »Queen of the CCA fleet« before the

Fotos: Ian Dear / PPL (1), Robbe & Berking Classics (1)



**ROBBE & BERKING**  
SEIT 1874

www.robbeberking.com

# SIR ERNEST

## ANNIVERSARY EXPEDITION



Lager auf Südgeorgien // Expedition camp on South Georgia

In den hohen südlichen Breiten ist auch schon mal Schnee an Deck // In the high southern latitudes, you can always have some snow on deck

**S**ie gilt als die größte seemännische Leistung des 20. Jahrhunderts, und sie beschäftigt noch immer die Fantasie und Gemüter abenteuerlustiger Zeitgenossen: die Reise von Ernest Shackleton und fünf weiteren Männern in dem offenen, nur 7,5 Meter langen Rettungsboot *James Caird* von Elephant Island, gelegen vor dem äußersten Zipfel des antarktischen Kontinents, nach Südgeorgien im April 1916. 800 Seemeilen nordwärts durch den Südatlantik, bei Sturm, haushohen Wellen und eisigen Temperaturen: Fast ständig war das kleine Boot von einer dicken Eisschicht überzogen. Besonders schwierig war auch die Navigation unter diesen Bedingungen, aber es war überlebenswichtig, die Insel Südgeorgien genau zu treffen. Nach zwei Wochen, am 8. Mai 1916, kamen die Männer,

völlig entkräftet, auf Südgeorgien an. Leider an der Südküste, während sich die rettenden Walfangstationen allesamt an der Nordküste befanden. So wurde es nötig, dass noch einmal drei der sechs Männer, unter ihnen wieder Shackleton, das bislang unerforschte Innere der Insel durchquerten, um endlich Hilfe zu holen.

Doch wie kam es zu dieser unglaublichen Reise? Dies waren sozusagen die Reste einer ambitionierten Expedition, die ursprünglich die Durchquerung des antarktischen Kontinents zum Ziel gehabt hatte. Shackleton, der damals bereits einen soliden Ruf als Polarforscher hatte, war mit seinen Leuten an Bord der *Endurance* 1914 von England aus aufgebrochen. Im darauffolgenden Südwinter geriet das Schiff ins Packeis

und sank schließlich, von den Eismassen zerdrückt. Nach einer abenteuerlichen Odyssee in drei offenen Rettungsbooten landeten die Männer der *Endurance* schließlich auf der entlegenen Insel Elephant Island. Weil hier allerdings kaum mit einer Rettung zu rechnen war, segelte Shackleton mit einem der Boote nach Südgeorgien, um Hilfe zu organisieren – Monate später konnte er endlich seine Leute von der desolaten Insel abholen, mit einem von der chilenischen Regierung geliehenen Dampfer. Nach ihrer Rückkehr nach England wurden sie gleich in den ausgehenden Ersten Weltkrieg geschickt, wo viele der unter so großen Mühen und Entbehrungen Geretteten dann doch noch vorzeitig ihr Leben verloren.

Im Jahr 2000 segelte Arved Fuchs auf einem Nachbau des originalen Rettungsboots die strapaziöse Tour nach. Jetzt, 100 Jahre nach Shackleton, folgten zehn Männer und zwei Frauen auf einer vergleichsweise komfortablen 15 Meter langen Segelyacht der Route, darunter die Schriftstellerin Tina Uebel, die bereits die Nordwestpassage durchsegelt hat und darüber auch in *GOOSE* (Ausgabe 11, Frühjahr 2014) berichtete, gemeinsam mit ihrem Kollegen Nikolaus Hansen sowie dem Fotografen Andrea Badrutt.

Heraus kam, wie nicht anders zu erwarten bei dieser hochkarätigen Crew, ein exzellentes Buch: »Die S.E.A. Expedition. Eine antarktische Reise auf Shackletons Spuren«, 352 Seiten mit umfangreichem Bildteil. Erschienen bei Malik zum Preis von 24 Euro. //



Das Buch zum Abenteuer //  
The book about the adventure



It is regarded as the greatest feat of fine seamanship in the 20th century. And it still inspires adventurous souls to this day: the voyage of Ernest Shackleton and five of his men in the open, only 7.5-metre long lifeboat *James Caird* from Elephant Island, off the Antarctic continent, to South Georgia in April 1916. 800 nautical miles northwards, through the Southern Ocean, in gales, huge seas and icy temperatures. The little boat was almost always covered in a layer of ice. Navigation under these circumstances was incredibly difficult but also vital, it was a matter of life or death to actually find the island of South Georgia. After two weeks, utterly exhausted, the men finally made it to the island's south coast, where they landed on 8 May 1916. The

whaling stations they were bound for, and where they were hoping to get help for themselves and the men left behind on Elephant Island, were on the north coast. It became necessary that three of them, among them again Shackleton, had to cross the so far completely undiscovered inland mountains of the island to reach help.

Why did this incredible voyage happen? These were the remains of a very ambitious expedition that had set out to cross the Antarctic continent. Shackleton, then already quite a name as a polar explorer, had left England with his men on board the *Endurance* in 1914. During the following winter in the south, the ship was caught in the pack ice and finally sank, after being squashed by the ice.

Foto: Andrea Badrutt/Verlag

After an adventurous odyssey with three open life boats, the men of the *Endurance* finally made it to Elephant Island. However, the chances for rescue from this remote island were extremely slim, so Shackleton decided to sail for help. Months later, he could eventually evacuate his men from this desolate island, using a steamer he had borrowed from the Chilean government. Upon their return to England, they were immediately sent into the final stages of the First World War where many of those that had been rescued from Antarctica prematurely lost their lives, anyway.

In 2000, the German adventurer Arved Fuchs sailed a replica of the original lifeboat on this extreme route. Now, 100 years after Shackleton, ten men and two women again

followed in Shackleton's wake, this time on a 15-metre sailing yacht, among them the writer and novelist Tina Uebel who had already sailed through the Northwest-Passage and also wrote about it in *GOOSE* (Issue 11, Spring 2014), and her colleague Nikolaus Hansen and the photographer Andrea Badrutt. The result of this voyage is a very readable book, albeit so far only published in German: »Die S.E.A. Expedition. Eine antarktische Reise auf Shackletons Spuren«, 352 pages with many colour photographs, published by Malik for 24 euros. //

# ZWEI NEUE EXPEDITIONSSCHIFFE

Wem »normale« Kreuzfahrten zu geruhsam sind, der bucht heute »Expeditionen«. Dies sind Kreuzfahrten zu entlegenen Regionen, die den Hauch eines Abenteurers versprechen: eine Ahnung dessen, vielleicht, wie es sich hier wohl außerhalb eines komfortablen Fünf-Sterne-Luxusschiffes anfühlen würde. Für diese spezielle Art der Kreuzfahrten erhält die Flotte der Hapag-Lloyd Cruises zwei neue Schiffe. Die TUI Group investiert in zwei Neubauten für ihre Hamburger Tochtergesellschaft Hapag-Lloyd Cruises. Die beiden neuen 5-Sterne-Expeditionsschiffe sollen nach 20-monatiger Bauzeit im Frühjahr und Herbst 2019 in Dienst gestellt werden.

Karl J. Pojer, Vorsitzender der Geschäftsführung von Hapag-Lloyd Cruises: »Hapag-Direktor Albert Ballin hat vor 125 Jahren die moderne Kreuzfahrt erfunden. Wir sind mit unseren Schiffen *Europa* und *Europa 2* im Luxusmarkt bestens positioniert. Im Jubiläumsjahr stellen wir die Weichen für die Zukunft. Unser Expeditionssegment ist bereits heute erfolgreich und verspricht im 5-Sterne-Bereich ein Wachstumspotenzial. Die Neubauten werden eine Weiterentwicklung und moderne Interpretation im Expeditionsbereich und sollen unsere führende Position in diesem Markt auch international verstärken.«

Die beiden Schiffe werden in der norwegischen Vard Werft der Vard Holdings Limited gebaut. Die Schiffe sind mit modernster Technik und Umwelttechnik ausgestattet. Mit der höchsten Eisklasse für Passagierschiffe PC6 werden sie in den polaren Regionen der Arktis und Antarktis unterwegs sein können, werden aber auch in Warmwasser-Destinationen wie dem Amazonas eingesetzt. Die bordeigenen Zodiacs machen Anlandungen in Expeditionsgebieten ohne Häfen möglich. //

DATEN DER BAUGLEICHEN SCHIFFE: LÄNGE: 138 METER • BREITE: 22 METER • TIEFGANG: 5,4 METER • PASSAGIERDECKS: 7 • KABINEN UND SUITEN: 120 • MAXIMALE PASSAGIERKAPAZITÄT: 240 PERSONEN • BESATZUNG: BIS ZU 170 CREWMITGLIEDER

Anybody who thinks that »normal« cruises are just that little bit too peaceful can nowadays book the so-called »Expedition Cruises«. These are cruises to distant regions, promising a sense of adventure.

A notion, at least, of how it would feel to be there outside the comforts of a luxurious five-star cruise ship. It is for this special type of cruises that Hapag-Lloyd is taking delivery of two new ships. The TUI Group is investing in its subsidiary company Hapag-Lloyd Cruises and these two new expedition ships will be launched in spring and autumn 2019.

Karl J. Pojer is the chairman of the management board at Hapag-Lloyd Cruises. »The Hapag director Albert Ballin invented modern cruises 125 years ago. With our cruise ships *Europa* and *Europa 2*, we are at the top of this luxury market. Now, in the jubilee year, we set the signs for the future. Our expedition segment is already successful today and promises growth in the five-star luxury section. The new ships will be a modern interpretation of expedition ships and will enhance our already leading position in this business also internationally,« he said.

Both ships will be built at the Norwegian Vard Yard, of Vard Holdings Limited, and will be equipped with advanced systems and the most modern environmental technology. Specified with the highest Polar class for passenger ships PC6 they will be able to travel to the polar regions, but are equally suitable for cruises in warm climates like the Amazon. Zodiac dinghies carried on board will make landings ashore possible in remote regions without harbours. //

TECHNICAL SPECIFICATIONS OF THE TWO IDENTICAL SHIPS:  
LENGTH: 138 METRES • BEAM: 22 METRES • DRAFT: 5,4 METRES  
• PASSENGER DECKS: 7 • CABINS AND SUITES: 120 • MAXIMUM PASSENGER CAPACITY: 240 PERSONS • CREW: UP TO 170 CREW-MEMBERS



## HOLZTWIETE N°2 Hamburg, Othmarschen



Zwei Apartmentvillen am Jenischpark in Hamburg, Othmarschen

10 Eigentumswohnungen

Alle mit Blick in Richtung Jenischpark

Hochwertige Ausstattung

Tiefgarage

Größen zwischen ca. 140 - 220 m<sup>2</sup>

Fertigstellung voraussichtlich Herbst 2017

Bauherr: PVS Bauherren GmbH Kontakt: Dr. von Schwabe Rechtsanwälte +49 (0) 40 27 10 37 ra@drvonschwabe.de



Das neue Yachtsportmuseum, oben die Galerie mit der Bibliothek // *The new yachting museum, with the gallery and the library above*

# IM ZENTRUM DER YACHTSPORTGESCHICHTE

IN THE CENTRE OF YACHTING HISTORY

DIE ERÖFFNUNG DES NEUEN YACHTING HERITAGE CENTRE IN FLENSBURG GERIET ZU EINER GROSSEN INTERNATIONALEN PARTY VON LIEBHABERN KLASSISCHER YACHTEN. UND VERHEISST GROSSARTIGE DINGE FÜR DIE ZUKUNFT.

TEXT **DETLEF JENS** FOTOS **KATRIN STORSBERG UND ULF SOMMERWERCK**



Der beeindruckende Neubau auf der Robbe & Berking Classics Werft // *The impressive new building at the Robbe & Berking Classics Yacht Yard*



Feierlicher Empfang auf der Galerie // *Festive reception on the gallery*



Gastgeber Oliver Berking begrüßte jeden seiner Gäste persönlich – hier mit Enno Brink vom Flensburger Segel-Club // *Host Oliver Berking welcomed each of his guests personally, here with Enno Brink of the Flensburg Sailing Club*

**G**lückwünsche, Begeisterung, gute Laune. 250 geladene Seglerinnen und Segler aus ganz Europa kamen nach Flensburg, um gemeinsam die Eröffnung des neuen »Robbe & Berking Yachting Heritage Centre« zu feiern. Alle waren begeistert, alle einte vor allem dies: die Leidenschaft für klassische Yachten und das große Interesse an der Geschichte des Yachtsports. Die wurde sehr eindrucksvoll dargestellt in der Ausstellung »Royal Yachting«, die erste der in Zukunft regelmäßig wechselnden Ausstellungen im Yachting Heritage Centre, die noch bis Ende Januar zu sehen ist.

»Mit dieser Einrichtung wird Flensburg zu einem einmaligen Zentrum für klassische Yachten und Yachtsport-

geschichte auf allerhöchstem Niveau«, meinte Dr. Andreas Lochbrunner, Präsident des Deutschen Segler-Verbandes, als einer von mehreren Rednern zur Begrüßung. Und die Gäste stimmten ihm begeistert zu. Zum Beispiel Tim Kröger, bekannter deutscher Segelprofi mit Erfahrungen unter vielem anderen auch im Whitbread-Weltrennen und America's Cup, der wenige Wochen vor der Eröffnung des YHC noch in einem 22er-Schärenkreuzer beim »Robbe & Berking 22 sqm Skerry Cruiser World Cup 2016« im Rahmen des »Robbe & Berking Sterling Cup« auf der Flensburger Förde gesegelt war. Nach der Eröffnung bemerkte er: »Ich interessiere mich für die Geschichte des Yachtsports, seit ich ein kleiner Junge war. Dass sie jetzt in Flensburg ein mit so viel Leidenschaft und Expertise errichtetes und überaus stilvolles Zuhause bekommen

hat, empfinde ich als Riesengeschenk, das Oliver Berking der internationalen Segelwelt gemacht hat. Für mich persönlich ist das Yachting Heritage Centre die Erfüllung eines meiner Kindheitsträume. Ich werde öfter kommen und mich jedes Mal auf historische und menschlich spannende Begegnungen freuen, zu denen diese neue Herzkammer der alten und neuen Segelsportgeschichte einlädt. Ich habe die maritime Welt nicht nur bei zwei Round the World Races gut kennengelernt, sondern auch anlässlich anderer Regatten viele bekannte Häfen rund um den Globus gesehen. Nirgendwo gibt es ein solches Yachting Heritage Centre. Flensburg, Deutschland und Europa können darauf sehr, sehr stolz sein.«

Kernstück des Zentrums für klassische Yachten ist die Werft »Robbe & Berking Classics«, die sich in den nur

acht Jahren ihres Bestehens schon einen weltweiten Ruf als Spezialist für den Neubau, die Reparatur und Restaurierung historischer Rennyachten aus edlen Hölzern gemacht hat. Direkt an eine der großen Werfthallen angrenzend befinden sich im nun eingeweihten Neubau verschiedene Büros, eine große Bibliothek für Yachtliteratur, die große Ausstellungsfläche und das von vielen Norddeutschen und allen Besuchern geschätzte italienische Museumsrestaurant »Italia il Porto«. »Wie haben uns ganz bewusst für eine sehr offene Architektur entschieden, mit fließenden Übergängen zwischen den einzelnen Bereichen«, erklärt Oliver Berking. So befindet sich die Bibliothek zum Beispiel auf einer Galerie, von der aus man auch die Ausstellungsfläche überblicken kann. Und vom Restaurant, gegenüber auf der anderen

Seite der Galerie, schweift der Blick nach draußen über den Flensburger Hafen.

»Es ist 21 Jahre her, dass die Silbermanufaktur Robbe & Berking auf der Flensburger Förde zum ersten Mal den seitdem jährlich stattfindenden Robbe & Berking Sterling Cup veranstaltete«, sagte Berking zur Begrüßung seiner Gäste. »Erst vor wenigen Wochen trafen sich Hunderte Eigner von Riva-Motorbooten, Schärenkreuzern und Yachten, die nach der berühmten Meterklasseformel gebaut sind, zu diesem Concorso d'Eleganza zum 22. Mal. Es ist 15 Jahre her, dass Robbe & Berking zusammen mit dem Flensburger Segel-Club die damals allererste gemeinsame Weltmeisterschaft

für Meterklasseyachten veranstaltete«, so Berking weiter. Zahlreiche Welt- und Europameisterschaften sind seitdem gefolgt, darunter 2008 und 2011 die Welt- und 2015 die Europameisterschaft der Königsklasse der 12mR-Yachten, zu der diese ehemalige America's-Cup-Klasse vom 29. Juni bis zum 2. Juli 2017 erneut bei Robbe & Berking zu Gast sein wird. »Und es ist acht Jahre her, dass die Silbermanufaktur mit der Yachtwerft Robbe & Berking Classics eine Schwester bekam, die sich auf den Bau und die Restaurierung besonders eleganter und ausschließlich hölzerner Yachten und Boote spezialisiert hat.« Aus diesen Anfängen ist heute ein maritimer Firmenverbund geworden, der mit der ebenfalls zur Robbe &

Berking Familie gehörenden Firma Baum & König auch als Yachtmakler und mit diesem vierteljährlich erscheinenden Yachtmagazin GOOSE und einem Yachtkalender als kleiner Verlag tätig ist.

Nach anschließenden Grußworten der Flensburger Stadtpräsidentin, des Präsidenten des Deutschen Segler-Verbandes DSV und des Schirmherrn der ersten Ausstellung, Christoph



Oliver Berking und Prinz Christoph zu Schleswig-Holstein //  
Oliver Berking and Prince Christoph of Schleswig-Holstein

Prinz zu Schleswig-Holstein, hatten die Gäste ausgiebig Gelegenheit, sich die königlichen Exponate anzusehen (vergl. GOOSE 21). Beeindruckend war neben den vielen seltenen Objekten auch eine ausgewachsene 6mR-Yacht, die das Zentrum der Ausstellung bildet, mit dem Kiel in

einer eigens dafür gebauten Grube und somit der Wasserlinie auf Fußbodenhöhe. Dies ist die *Norna V*, Entwurf Nummer 409 von Johan Anker, im Jahre 1936 für den damaligen Kronprinzen Olav von Norwegen gebaut. Rund um die Galerie sind die Namen und Daten aller jemals gebauter 12er gelistet, von der *Davo II* aus dem Jahre 1907 bis zur erst im vergangenen Jahr fertiggestellten *Siesta*, einem Neubau von Robbe & Berking Classics nach historischen Plänen von Johan Anker aus dem Jahre 1939. An diesem Abend ebenfalls eingeweiht wurde der Beginn einer »Hall of Fame« des Yacht sports, in der die großen Stars der Yacht sportgeschichte gewürdigt und geehrt werden sollen. Bei der Eröffnungsfeier enthüllte

Hans Schaedla, Chef der berühmten Yachtwerft Abeking & Rasmussen, die Büste seines Urgroßvaters Henry Rasmussen, der diese Werft im Jahre 1907 gegründet hatte. Nach einem prüfenden Blick bemerkte Schaedla:

»Er ist durchaus gut getroffen. Wie schön, dass ich dabei helfen darf, ihn in dieser wunderbaren Umgebung quasi wiederauferstehen zu lassen!« Die zweite Büste zeigt den großen norwegischen Yachtkonstrukteur Johan Anker. Enthüllt wurde sie von Lars Christian Dahl aus Norwegen. Dahl besaß und segelte nicht nur etliche klassische Meteryachten aus der Feder von Johan Anker, sondern gehörte auch zu den Gründern der »Johan Anker Foundation«, deren Vorstand er noch heute angehört. Ihm ist es zu verdanken, dass vor vielen Jahren nach einem Feuer im Clubhaus des Königlich Norwegischen Yachtclubs etliche der Originalzeichnungen und Pläne Johan Ankers gerettet wurden.

Die Ausstellung »Royal Yachting« in dem insgesamt fast 1500 Quadratmeter großen neuen Gebäude unterstreicht mit ihren teils spektakulären und zu einem erheblichen Teil noch nie zuvor in der Öffentlichkeit gezeigten Exponaten den Anspruch des Gründers und Initiators, das »Mekka des klassischen Yacht sports in Europa« zu schaffen und sich damit einem Thema zu widmen, das in vielen europäischen Museen bis heute zu kurz kommt. Möglich war Berking dies nur durch

die tatkräftige Unterstützung der Museumspartner, die sich von seinen Visionen schnell anstecken ließen. »Hier wird mit der Eröffnung des Yachting Heritage Centre nicht nur eine wirklich besondere Werft, sondern ein maritimer Hotspot mit europäischen Dimensionen entstehen, der Besucher aus aller Welt anziehen wird. Allein die mit circa 8500 antiquarischen Yacht sportbüchern und Magazinen größte Yacht sportbibliothek der Welt, die dort der Öffentlichkeit präsentiert wird, begeistert uns immer wieder. Als Oliver Berking mir zum ersten Mal von seinen Plänen berichtete, war schnell klar, dass wir uns als ein dem Yacht sport stets eng verbundenes Unternehmen engagieren wollen«, sagte Anna Baum, Gesellschafterin des führenden europäischen Spezialisten für Yachtversicherungen Pantaenius, bereits kurz vor der Eröffnung. Zusammen mit Jaguar und Land Rover, dessen Schleswig-Holsteinischen Vertriebspartner Nehr Korn, der Nord Ostsee Sparkasse NOSPA, der Hamburger Yacht sportmesse Hanseboot und dem großen norddeutschen Bauunternehmen HÖFT gehört sie zum Freundes- und Fördererkreis des neuen Museums.

»Drei oder vier Ausstellungen planen wir im Jahr, und ich kann Ihnen jetzt schon versprechen, dass die erste nicht die spektakulärste bleiben wird«, sagte Oliver Berking. Dauerhaft präsentiert wird auch ein Bild eines besonderen Malers: Pál Sarkozy, Vater des früheren französischen Staatspräsidenten



Wunderschöne Halbmodelle als Teil der Ausstellung //  
Beautiful half models were part of the exhibition

Nicolas Sarkozy (vergl. Seite 120 in diesem Heft). Selbst Segler ein Leben lang, begeisterte auch er sich schnell für Berkings Ideen und versprach ihm rechtzeitig zur Eröffnung ein Bild. Ein weiterer Blickfang ist die im Museum untergebrachte »Gallery4«. Die vier norddeutschen Malerinnen Susanne Westphal, Ines Ramm, Heinke Böhnert und Christine Aulbach werden hier dauerhaft ihre Arbeiten präsentieren und verkaufen. Sarkozys Bild hingegen bleibt unverkäuflich.

Schon seit Jahren gilt Flensburg dank der vielen Sterling Cup Regatten im fantastischen Segelrevier der Flensburger Förde als Geheimtipp unter den Freunden klassischer Yachten weltweit. Mit der nun erfolgten Eröffnung des Yachting Heritage Centre hat diese historische Seefahrerstadt einen äußerst prominenten und dauerhaften Platz auf den Land- und Seekarten von Yachtliebhabern aus aller Welt erhalten. //

»DAS YACHTING HERITAGE CENTRE IST EIN BEEINDRUCKENDER ORT GEWORDEN UND EINE NEUE TOLLE STÄTTE IN FLENSBURG ZUM THEMA SCHÖNE LINIEN. ICH FREUE MICH SEHR, DASS DIE HANSEBOOT DIESEN NEUEN MARITIMEN TREFFPUNKT UNTERSTÜTZT.«

HEIKO ZIMMERMANN, PROJEKTLEITER HANSEBOOT



Die beste Adresse für Liebhaber klassischer Yachten // The best address for lovers of classic yachts

## BESUCHERINFORMATIONEN

**ÖFFNUNGSZEITEN:** DIENSTAG BIS SONNTAG 10–17 UHR. AN FEIERTAGEN IST DER AUSSTELLUNGSBEREICH GESCHLOSSEN.

**EINTRITTSPREISE:** 7,00 EURO FÜR EINZELBESUCHER  
6,00 EURO FÜR GRUPPENBESUCHER (AB 10 PERSONEN)  
3,50 EURO ERMÄSSIGT FÜR SCHÜLER, STUDENTEN ETC.  
KINDER UNTER SECHS JAHREN HABEN FREIEN EINTRITT

SEPTEMBER 2016 £4.85 US\$13.99

# Classic Boat

THE WORLD'S MOST BEAUTIFUL BOATS

Schooner from a golden age

'I sailed my gaffer around the world'

New York to Cowes in 1866

Tom Cunliffe Why I love Jolie Brise

Greatest J-Class Vanderbilt's 1930

NEW FILM REVIEWED Swallows & Amazons

WATER WAGS IN IRELAND The oldest OD class

REALLY SO RADICAL? Schooner America

SAVE 35%



Digital edition available

## SUBSCRIBE TO CLASSIC BOAT

Offering a unique blend of boat reviews, seamanship and restoration features, history and design columns, plus coverage of leading international regattas and events, *Classic Boat* is essential reading for thousands of wooden boat enthusiasts worldwide.

### SPECIAL SUBSCRIPTION RATES: 12 ISSUES

PRINT	DIGITAL
Overseas ONLY £49.95 (usually £78 - SAVING 35%)	Overseas ONLY £33.95
UK ONLY £42.95 (usually £66 - SAVING 35%)	UK ONLY £33.95

[www.chelseamagazines.com/classicboat-GM15](http://www.chelseamagazines.com/classicboat-GM15) (for print)

[www.chelseamagazines.com/classicboat-GM15D](http://www.chelseamagazines.com/classicboat-GM15D) (for digital)

+44 (0) 1795 419 840 quote GM15 (for print) or GM15D (for digital)



Beste Stimmung bei der Eröffnung // *Wonderful atmosphere during the opening*



Der Abend begann auf der Galerie, dann ging es nach unten // *The evening began on the gallery, then the guests moved downstairs*



Yachtkonstrukteur Torsten Conradi (Mitte) und die Ausstellungskuratorin Dr. Eva Nielsen // *Yacht designer Torsten Conradi (middle) and the curator of this exhibition Dr. Eva Nielsen*



Jeanette Steinmeier, Crew auf dem 12er Thea, und ihr Mann // *Jeanette Steinmeier, crew on the 12-metre Thea, and her husband*



Angelika Berger und Filmemacher Tom Nitsch im Gespräch mit Hans Schaedla // *Angelika Berger and filmmaker Tom Nitsch talking to Hans Schaedla*



Oliver Berking und die norwegischen Brüder Dahl // *Oliver Berking and the Norwegian brothers Dahl*



Die Eröffnungsrede auf der Galerie // *The opening talk on the gallery*



Yacht designer Birger Kullmann (Mitte) und Verleger Henrich Nissen-Lie (rechts) aus Norwegen // *Yacht designer Birger Kullmann (middle) and publisher Henrich Nissen-Lie (right) from Norway*



Auch kleine Gäste waren natürlich willkommen // *Young guests were of course also welcome*



Während der Eröffnungsworte // *During the opening speeches*



Robbe & Berking Werfchef Sönke Stich (Bild links, Mitte), die »norwegische Delegation« unter der Büste von Johan Anker (rechts) // *Robbe & Berking Yard Manager Sönke Stich (photo left, middle) and the »Norwegian delegation« under the bust of Johan Anker (right)*



Die Ausstellung »Royal Yachting« mit vielen wertvollen und seltenen Exponaten // *The exhibition »Royal Yachting« with many rare and valuable exhibits*

THE OPENING OF THE NEW YACHTING HERITAGE CENTRE IN  
FLENSBURG TURNED INTO A LARGE INTERNATIONAL PARTY FOR  
LOVERS OF CLASSIC YACHTS. WITH PROMISES  
OF EVEN GREATER THINGS FOR THE FUTURE.



Die neue »Gallery4« im Yachting Heritage Centre // The new »Gallery4« in the Yachting Heritage Centre

Congratulatory wishes, enthusiasm, an excellent atmosphere. 250 invited sailors from all over Europe came to Flensburg to celebrate the opening of the new Robbe & Berking Yachting Heritage Centre. All were enthusiastic, all shared the same feelings: the passion for classic yachts and a strong interest in the history of yachting. This was very impressively displayed in the exhibition »Royal Yachting«, the first of what from now on will be a regularly changing series of exhibitions in the Yachting Heritage Centre, which will be on display until the end of January.

»With this facility, Flensburg has become a unique centre for classic yachts and yachting history at the highest level,« said Dr. Andreas Lochbrunner, President of the German Sailing Association and one of several speakers. And the guests agreed with him enthusiastically. For example, Tim Kröger, a well-known German sailor with among others long term experience in the Whitbread Round the World Race and the America's Cup and who, just a few weeks before the opening of the YHC, in a 22 sqm Skerry Cruiser took part in the 2016 Robbe & Berking 22 sqm Skerry Cruiser World Cup as part of the Robbe & Berking Sterling Cup on the

Flensburg Fjord. After the opening, he remarked: »I've been interested in the history of yachting since I was a little boy. The fact that it has now received an extremely stylish home in Flensburg that has been built so passionately and expertly I see as a tremendous gift that Oliver Berking has bestowed on the international sailing world. For me, the Yachting Heritage Centre is the fulfilment of one of my childhood dreams. I will come here regularly and look forward to experiencing historically and personally exciting encounters every time, which this new beating heart of old and the future yachting history will attract towards itself. I have not only seen the maritime world during the two Round the World Races I took part in, but I have also seen a lot of well-known harbours around the world during other regattas. Nowhere is there such a Yachting Heritage Centre. Flensburg, Germany and Europe can be very proud of it.«

The core of the centre for classic yachts is the Robbe & Berking Classics boatyard, which, during the past eight years, has built up a world-wide reputation as a specialist for new building, repair and restoration of historic racing yachts made from precious woods. Directly adjoining one of the large building halls of the yard, the newly constructed building houses various offices, a huge library for yachting literature, a large exhibition space, and the Italian

museum restaurant »Italia il Porto«, which is well appreciated by many Northern Germans and all visitors. »We deliberately opted for a very open architecture, with fluid transitions between the different areas,« explains Oliver Berking. For example, the library is located on a gallery from which you can also see the exhibition area below. And from the restaurant, on the other side of the gallery, the view glides out over the Flensburg harbour.

»It has been 21 years since the Robbe & Berking silver manufactory organised the first Robbe & Berking Sterling Cup on the Flensburg Fjord,« Oliver Berking said as he welcomed his guests. »Only a few weeks ago, hundreds of owners of Riva motorboats, Skerry Cruisers and yachts built according to the famous Metre Class Formula met for the 22nd time at this *Concorso d'Eleganza*. It is now 15 years since Robbe & Berking, together with the Flensburg sailing club, held the very first joint World Championships for Metre Class yachts,« Berking continued. »Numerous World and European Championships have followed since then, including the World Cup in 2008 and 2011 and the European Championship for this most noble class of the 12mR yachts in 2015. And now these former America's Cup yachts will also once again be guests here at Robbe & Berking from 29 June to 2 July 2017. It is now eight years since the silver factory here gained a sister company with the boatyard Robbe & Berking Classics, a yard that specializes in the construction and restoration of particularly elegant and exclusively wooden yachts and boats.« From these beginnings a group of maritime companies has been formed which is now also active as a yacht broker with the Baum & König Brokerage that is also part of the Robbe & Berking family. There is also a small publishing company that produces this quarterly yacht magazine GOOSE and a yacht calendar.

The guests were given the opportunity to look at the royal exhibits (see GOOSE 21) after the welcoming speeches from the Flensburg city president, the president of the German Sailing Association DSV and the patron of the first exhibition, the Prince of Schleswig-Holstein. In addition to the many rare objects, a 6mR yacht that forms the centre of the exhibition was quite impressive

with its keel sunk into a specially built pit and thus having its water line at floor level. This is *Norna V*, design number 409 by Johan Anker, built in 1936 for the then Crown Prince Olav of Norway. The names and dates of all the 12s that were ever built are listed around the gallery, from *Davo II* from 1907 up to the very last one, *Siesta* from last year, a new construction by Robbe & Berking Classics based on historical plans drawn by Johan Anker in 1939. During this evening the inauguration took place to mark the beginning of a Hall of Fame at the Yachting Heritage Centre, in



Der Gesandte eines Yachtclubs aus Österreich // The representative of an Austrian yacht club

which the great stars of yachting history will be entered and honoured. At the opening ceremony, Hans Schaedla, head of the famous shipyard Abeking & Rasmussen, unveiled the bust of his great-grandfather, Henry Rasmussen, who had founded this shipyard in 1907. After a searching glance at the bust, Schaedla commented: »The resemblance is quite striking. What a wonderful thing it is that I can help more or less resurrect him in this beautiful environment!« The second bust shows the great Norwegian yacht designer and builder Johan Anker. It was unveiled by Lars Christian Dahl from Norway. Dahl owned and sailed not only classic yachts from the pen of Johan Anker, but is also a member of the founding group of the Johan Anker Foundation, to whose board he still belongs today. The fact that many of the original drawings and plans of Johan Anker were rescued several years ago after a fire in the club-

house of the Royal Norwegian Yacht Club can also be attributed to him.

The »Royal Yachting« exhibition in the almost 1500 square metres of new buildings underlines with its in part spectacular and to a large extent never before publicly displayed exhibits the claim of the founder and initiator to become the Mecca of classic yachting in Europe. To dedicate itself to topics which are still lacking in many European museums. It was possible for Berking to do so only through the energetic support of the museum partners, who were quickly infected by his visions. »The opening of the Yachting Heritage Centre will not only create a truly special shipyard, but a maritime hotspot with European dimensions that

»HAVING SEEN WHAT OLIVER BERKING HAS ACHIEVED AND MANAGED TO CREATE IN FLENSBURG AS A RESULT OF HIS GENUINE INTEREST FOR CLASSIC YACHTS – THE BOAT YARD HE HAS BUILT, THE BOAT BUILDING STAFF HE HAS HIRED AND THE FANTASTIC BOATS THEY HAVE BUILT AND RESTORED, THE LIBRARY HE HAS COLLECTED AND BUILT, THE PUBLISHING OF ›GOOSE‹, TODAY PROBABLY THE MOST INTERESTING AND WELL DONE YACHTING MAGAZINE IN THE WORLD, THE REGATTAS AND EVENTS HE HAS ORGANIZED, JUST TO MENTION A PART OF WHAT HE HAS ACHIEVED – WE HAD GOOD REASON TO EXPECT AN INTERESTING HERITAGE CENTRE TOO. BUT IN MY OPINION THIS IS SUPERIOR TO THE FAMOUS CENTRE IN NEWPORT, USA, AND IT WILL MAKE FLENSBURG EVEN MORE A YACHTING CENTRE IN EUROPE!«

HENRICH NISSEN-LIE, OSLO

will attract visitors from all over the world. To begin with the approximately 8500 antiquarian yachting books and magazines, which is by far the largest yachting library in the world and which is presented here to the general public, will truly fascinate us. When Oliver Berking told me about his plans for the first time, it soon became clear that we as a firm that is closely linked to yachting wanted to be part of this project,« said Anna Baum, a partner in Pantaenius, the leading European specialist for yacht insurance, just before the opening. Together with Jaguar and Land Rover, its Schleswig-Holstein sales partner Nehr-korn, the Northern Baltic Banking Group NOSPA, the Hamburg yachting exhibition hanseboot and the large Northern German construction company HÖFT, Pantaenius is a friend and sponsor of the new museum.

»We are planning three or four exhibitions a year and I can promise you that the first one will not remain the most spectacular,«

said Oliver Berking. A portrait by a special artist is also permanently on show: Pál Sarkozy, father of former French President Nicolas Sarkozy (see page 120 in this issue). He has been a sailor all his life and he quickly became enthusiastic about Berking's ideas and promised him a picture in time for the opening. Another eye-catcher in the museum is the »Gallery4«. The four German artists Susanne Westphal, Ines Ramm, Heinke Böhnert and Christine Aulbach will present and sell their work here. However, Sarkozy's painting is not for sale.

Worldwide and for many years now, Flensburg has been regarded as an insider's tip among the friends of classic yachts thanks to the many Sterling Cup regattas on the fantastic sailing waters of the Flensburg Fjord. With the opening of the Yachting Heritage Centre, this historic seafaring town has been given an extremely prominent and permanent place on the maps, or maybe rather sea charts, of yachting lovers from all over the world. //



Hans Schaedla (Abeking & Rasmussen) mit seinem Vorfahr Henry Rasmussen // Hans Schaedla of Abeking & Rasmussen with his ancestor Henry Rasmussen

## VISITOR INFORMATION

OPENING TIMES: TUESDAY TO SUNDAY 10 AM TO 5 PM. THE EXHIBITION AREA IS CLOSED DURING HOLIDAYS.

PRICES: 7,00 EUROS FOR SINGLE VISITORS  
6,00 EUROS FOR GROUP VISITORS (10 OR MORE)  
3,50 EUROS REDUCED PRICE FOR SCHOOLCHILDREN AND STUDENTS ETC.  
FREE ADMISSION FOR CHILDREN UNDER THE AGE OF SIX

DAS NEUE RANGE ROVER EVOQUE CABRIOLET

## WILD THING

landrover.de



ABOVE & BEYOND



Land Rover präsentiert das erste Premium-Kompakt-SUV-Cabriolet der Welt. Dank seines InControl Touch Pro Infotainment-Systems und innovativer Technologien wie Terrain Response ist das neue Range Rover Evoque Cabriolet bestens für den urbanen Lebensraum gerüstet. Vereinbaren Sie jetzt eine Probefahrt und erobern Sie den Großstadtdschungel.

3 JAHRE GARANTIE  
MAX. 100.000 KM GEMÄSS GARANTIEBEDINGUNGEN



# SCHNELLE SCHÖNHEITEN AUF DER FÖRDE

*FAST BEAUTIES ON THE FJORD*

DER ROBBE & BERKING STERLING CUP 2016 WAR  
WIEDER EIN FEST FÜR SEGLER UND ZUSCHAUER.

TEXT **DETLEF JENS & MANFRED SCHREIBER**

Start der 12er. Diesmal mit dabei: die legendäre *Kiwi Magic II*  
*Start of the 12-metres. This time also with the legendary Kiwi Magic*



## IMMER WIEDER ÜBERRASCHEND DOCH IM KERN GLEICH

**E**

s ist eine Kunst, sich immer wieder neu zu erfinden und sich dabei gleichzeitig treu zu bleiben. Sich zu verändern, ohne seinen eigentlichen Kern zu verlieren. Überraschend zu bleiben und die Tradition zu wahren. Doch genau dies gelingt dem »Robbe & Berking Sterling Cup« Jahr für Jahr. Mit 12ern, Schärenkreuzern, 5.5- und 2.4mR-Yachten kam eine interessante Flotte zusammen, optisch noch

einmal veredelt durch die eleganten Riva-Motorboote, die sich ebenfalls hier versammelt hatten.

Dazu gab es in diesem Jahr wieder einmal eine Premiere. Nach der so beeindruckenden Europameisterschaft der klassischen 12er im vergangenen »Sommer der 12er« nun die erste Weltmeisterschaft der 22er-Schärenkreuzer überhaupt: der »Robbe & Berking 22 qm Schärenkreuzer World Cup 2016«. Das ist umso bemerkenswerter, als dass diese Klasse unter den insgesamt neun Schärenkreuzerklassen die aktivste ist. Schon seit den 1930er-Jahren wird hier regelmäßig um einen Pokal gesegelt, seit 1908 wurden an die 400 Boote dieses Typs entworfen und gebaut. Doch erst ab 1933 wurde der schwedische Schärenkreuzerpokal, ursprünglich im Jahre 1910 für die 30er-Schärenkreuzer gestiftet, in den kleineren 22ern ausgesegelt: Der Beginn einer großartigen Zeit für diese Boote, die, in den Augen vieler Enthusiasten, übrigens zu den schönsten Rennyachten überhaupt zählen. Schlank, lang und schnell, sind sie ein Augenschmaus für die Betrachter und für die Crews eine Freude zu segeln.

Das fand auch Segelprofi Tim Kröger, der sonst eher auf modernen Grand-Prix-Rennyachten in aller Welt zu Hause ist. Oliver Berking, dem als Gastgeber dazu die Ruhe fehlte, hatte seinen Freund eingeladen, den werfteigenen 22er *Flamingo* zu segeln: »Den 22er-Schärenkreuzer zu fahren war etwas ganz Neues für mich. Es war spannend und hat großen Spaß gemacht. Im Grunde ist

das Boot dem Drachen nicht unähnlich, allerdings ist es ja sehr viel länger!« Kein Wunder, dass neben Kröger noch ein weiterer ehemaliger Drachensegler bei den 22ern dabei war. Andreas Haubold aus Berlin, sonst in der 6mR-Klasse aktiv, segelte hier die 22er-Schäre *Ramona II*, doch wegen eines Schadens am Rigg fielen zwei Wettfahrten für ihn aus und damit auch die Endplatzierung auf einem der Podiumsplätze. »Der Eigner hatte das Boot erst vier Wochen vor dem Beginn des Sterling Cup in Berlin übernommen«, erklärte Haubold. Offenbar war das 1963 in Schweden nach einem Riss von Knut Reimers gebaute und sehr schnelle Schiff wohl leider noch nicht ganz regattafertig ...

»Der Schärenkreuzer ist ja ein schweres Schiff, wie der Drachen«, erläuterte Kröger seine Lernkurve in diesem für ihn neuen Boot. »Man muss es möglichst gut beschleunigen, Geschwindigkeit machen, die Höhe am Wind kommt dann fast von allein.« Und noch etwas war für ihn überraschend: »Klar, dass man mit dieser endlos weit überlappenden Genua keine engen Wendeduellen fährt. Aber Downwind! Da haben wir schon ge-

staunt, als wir und die anderen die Spinnaker setzten. Huch! Die Dinger sind ja fast so breit wie die Boote lang!« Das verlangt denn eben auch nach einer anderen Art, die Vormwindstrecken zu segeln ... Tim Kröger nahm es mit Humor: »Leider hatten wir vor den Rennen keine Zeit, uns mit dem Boot vorzubereiten, aber in der letzten Wettfahrt hatten wir dann endlich den Bogen raus!« Auf den Geschmack für Klassiker ist er dabei durchaus gekommen, zumal er nun auch beruflich mit Klassikern zu tun hat: Seit diesem Jahr managt er die Regattacrew der J-Class-Yacht *Topaz*.

Am Ende war es eine Berliner Crew, die vor den sehr starken Schweden die Nasen vorn hatte: Platz 1 für *Pilgrim* mit Matthias Grothues-Spork, Frank Kiesewalter und Bernard Kryszak, vor den Schweden Martin Carlsson, Thomas und Leif Ericsson (*Mona II*) auf Platz 2 sowie *Paloma* mit Torkel Sintorn, Fredrik Englund und Henrik Johansson auf Platz 3.

Die Entstehung der Schärenkreuzer wurde durch die Yachten, die seit 1906 nach der damals neuen internationalen Meter-Formel entworfen und gebaut wurden, quasi bedingt. Ursprünglich entstanden sie als eine preiswertere Alternative zu den gerade aufkommenden, doch schon damals potenziell aufwendigen Rennyachten nach der Meter-Formel. Denn anders als die robusten und teilweise auch als Tourenyachten für die offene See gedachten Meter-Yachten wurden die filigranen Schärenkreuzer vor allem als reine Rennyachten und Daysailer konzipiert. Eben ideal für die Gewässer der schwedischen Schären, die zwar meist Schutz vor Wellen, aber dafür genug Wind und Wassertiefe bieten. Glatte und tiefes Wasser findet man aber auch auf den voralpinen Binnenseen und in den Seen um Berlin, wo sich denn auch bald starke Flotten bildeten.

So passt es denn auch besonders gut, wenn auf einem Gewässer wie der Flensburger Förde Schärenkreuzer und Meter-Yachten gemeinsam segeln, wie eben beim »Robbe & Berking Sterling Cup«. Die Konstante in dieser, wie eingangs gesagt, sich so oft wandelnden Regatta sind die majestätischen 12er. Auch in diesem Jahr kam wieder ein starkes Feld dieser großartigen Rennyachten in Flensburg zusammen, darunter der Zwölfer KZ 7, besser bekannt unter dem Namen *Kiwi Magic*, einem der frühen Kunststoff-Zwölfer, der 1987 im Louis Vuitton Cup, der Herausforderer-Serie zum America's Cup, von Chris Dickson gesegelt wurde. Im Finale unterlagen die Neuseeländer gegen Dennis Conner, der sich mit seiner *Stars and Stripes* bei dem Starkwind in Fremantle überlegen zeigte und anschließend den America's Cup selbst von dem australischen Verteidiger, *Kookaburra III*, zurückgewann. Heute besitzt der Däne Johan Blach

Petersen die *Kiwi Magic* und zeigte sie erstmals bei einer Regatta in europäischen Gewässern. Nach einigen Anfangsschwierigkeiten, wie Frühstarts in den ersten Rennen sowie schlecht getimten Manövern, segelte er der



Flotte der traditionellen Zwölfer auch standesgemäß davon. Da diese sehr viel modernere Kunststoffyacht aus einer ganz anderen Generation der 12er stammt, segelte sie denn auch außerhalb der offiziellen Wertung mit.

Schon am ersten Tag, an dem drei Wettfahrten gesegelt wurden, steckte der spätere Gesamtsieger Patrick Howaldt mit seiner gut trainierten Crew auf der ebenfalls berühmten *Vim* seinen Claim ab. Er legte mit den Plätzen 1, 1 und 2 ein gutes Tagesergebnis vor und zeigte den anderen Yachten meist schon nach der ersten Vormwindstrecke das elegante Heck. Dennoch waren die

Wettfahrten, wie in der gesamten Serie, durchaus spannend. Fast immer war es an der ersten Luvtonne noch völlig ungeklärt, wer wirklich vorn sein würde, und auf den vom Wettfahrtleiter-team, Claus-Otto Hansen und Hajo Andresen, immer hervorragend ausgelegten Bahnen schlug die Stunde der Taktiker. Allerdings war auf dem langen Verholschenkel, der nötig war, um den 5,5mR-Yachten und 22-qm-Schären nicht in die Quere zu kommen, kein Überholen möglich – allein schon wegen der hohen Heckwelle, über die auch eine schwere 12mR-Yacht nicht hinüberkommt. So bereiteten die Crews sorgfältig ihre Spinnakermanöver vor, und an der Luvtonne sah man konventionelle Spimanöver oder auch die etwas schwierigeren »Gybe-Sets«, die dann spätestens an der Leemarke einen Vorteil brachten, weil man sich der Tonne auf dem Wegerechtsbug näherte. Spannende Zweikämpfe gab es besonders auf der letzten Vormwindstrecke zu sehen, und auch die Zieleinläufe fanden in manchen Rennen im Sekundentakt statt.

Am zweiten Wettfahrttag hatte es noch einmal etwas aufgebrist. Jetzt kam die inzwischen eingespielte Crew auf der KZ 7 in Schwung, mit drei Siegen vor *Vim*, US 15, die mit 2, 2, 3 ihren Anspruch

auf einen Podiumsplatz festigte. K 10, *Trivia*, mit Wilfried Beeck am Ruder, festigte ebenfalls ihre Position mit den Plätzen 4, 4 und einem hervorragend gesegelten 2. Platz im dritten Tagesrennen. Die *Flica II*, K 14, segelte in den ersten beiden Wettfahrten des Tages ganz sauber auf 3 und 2, musste sich aber im letzten Rennen durch eine misslungene Kreuz auf der falschen Seite mit einem siebten Platz zufriedengeben. Auffällig waren an diesem Tag die spannenden Zweikämpfe zwischen der von Josef Martin gesegelter *Anitra* und dem Lokalmatador, der *Sphinx* mit Gorm Gondesén.

Am dritten Tag herrschte leichter Wind auf der Förde, der den Skippern und Taktikern noch einmal alles abverlangte. Dazu kam die besondere Schwierigkeit, einen schweren Zwölfer unter diesen Bedingungen auch unter Spinnaker in Fahrt zu halten. Die Strategie, »tief und direkt« auf die Leemarke zuzusegeln, brachte an diesem Tag jedenfalls nur Nachteile. So verlor die *Sphinx* nach zweimaliger sehr guter Aufholjagd an der Kreuz immer wieder ihre gute Position und kam mit den Zieleingängen von 6 und 5 im Gesamtergebnis auf Platz 7 direkt hinter ihrer Rivalin *Anitra*.

Sieger in der Flotte der schönen Klassiker wurde Patrick Howaldt mit seiner dänischen Crew, der mit der *Vim* nahezu unschlagbar ist. Der ehemalige US-Zwölfer, 1939 nach einem Riss von Olin Stephens gebaut, hatte noch 1958 nur ganz knapp die interne Qualifikation gegen *Columbia* verloren, die dann souverän den America's Cup verteidigte. In Flensburg segelten die Dänen bei starkem

Eine der eleganten »Schären« – die *Trickson* vom Berliner Yacht Club //  
One of the elegant »Skerries« – this is the *Trickson*, from the Berliner Yacht Club

Wind gut, zeigten aber zum Schluss durchaus Schwächen, die besonders Wilfried Beeck mit seiner *Trivia* ausnutzen konnte. Mit einem Sieg im letzten Rennen zog er auf den letzten Metern an Alexander Falk vorbei, der *Flica II* punktgleich auf Rang drei segelte. Diese beiden Yachten verwickelten sich, genau wie *Sphinx* und *Anitra*, immer wieder in spannende Zweikämpfe. Am Ende zählte das Ergebnis des letzten Rennens, und hier machte Wilfried Beeck mit seiner gut eingespielten Crew mit einem ersten Platz alles klar.

Ein ganz besonderer Moment zum Auftakt dieses »Robbe & Berking Sterling Cup« war die 80. Geburtstagsfeier des 12ers *Vanity*, 1936 von

William Fife in Schottland entworfen und gebaut. Ein besonderer Tag für eine besondere Schönheit, in einem Zubringerrennen von Dänemark nach Glücksburg. Ein gelungener Tag und eine tolle Party mit glücklichen Eignern, einer frohen Crew, vielen 12er-Freunden, Champagner und bestem Essen: Alles Gute für die nächsten 80 Jahre, *Vanity!* //



Hier liegt *Paloma* vor der *Mona II* – in der Endwertung belegte *Paloma* Rang 3, *Mona II* den zweiten Platz //  
In this picture *Paloma* is just ahead of *Mona II*. In the overall standings, *Paloma* made 3rd, *Mona II* 2nd

# Ihre Motive sind individuell. Unseres ist immer gleich: das Beste für Ihr Vermögen.

Entdecken Sie die individuellen Anlagemöglichkeiten von Deka Private Banking und vereinbaren Sie jetzt einen Beratungstermin bei Ihrer Nord-Ostsee Sparkasse Private Banking. Wir freuen uns auf Ihren Anruf: **(04 61) 15 00-92 30**

 Nord-Ostsee  
Sparkasse

 **Deka**  
Private Banking



## ALWAYS SURPRISING BUT KEEPING THE CORE

ONCE AGAIN THE ROBBE & BERKING STERLING CUP 2016  
WAS A FEAST FOR SAILORS AND SPECTATORS.

TEXT DETLEF JENS & MANFRED SCHREIBER

It is an art to reinvent oneself again and again, while at the same time remaining faithful to the original concept. To change without losing track of the original idea. To remain surprising and also hold on to tradition. But this is exactly what the »Robbe & Berking Sterling Cup« succeeds in year after year. With 12mR yachts, Skerry Cruisers, 5.5 Metres and 2.4mR yachts an interesting fleet was assembled with the optical finishing touch added by elegant Riva motorboats, that had also gathered there.

Once more this year there was a first. After the so impressive 2015 European Championship of the classic 12s in the last »Summer of the 12s«, this year brought the first world championship of the 22 sqm Skerry Cruisers ever: the »Robbe & Berking 22 sqm Skerry Cruiser World Cup 2016«. This is all the more remarkable as this class is the most active among the nine Skerry Cruiser classes. Since the 1930s a trophy has been contested for regularly and since 1908 about 400 boats of this type were designed and built. But it was not until 1933 that the Swedish Skerry Cruiser Cup, originally created in 1910 for the 30 sqm Skerry Cruisers, was sailed for by the smaller 22 sqms: the beginning of a period of great prosperity for these boats which, by the way, are considered by many enthusiasts to be among the most beautiful racing yachts ever. Narrow, long and fast, they are a feast for the eye and a joy for the crews to sail.

Professional sailor Tim Kröger, who usually is more at home on modern Grand Prix racing yachts all over the world, was also of this opinion. Oliver

Berking, who as a host lacked the time, had invited his friend to sail the 22-year-old *Flamingo* which is owned by the yard: »To sail in the 22 sqm was something new for me. It was exciting and great fun. Basically, the boat is not unlike a Dragon, but it is much longer!«

No wonder that besides Kröger another former, but very well-known and successful Dragon sailor joined in the fray in a 22 sqm. Andreas Haubold from Berlin, otherwise active in the 6mR Class, sailed the 22 sqm Skerry *Ramona II* here, but because of damage to the rig he missed two races and thus also one of the podium places. »The owner had bought the boat in Berlin only four weeks before the start of the Sterling Cup,« explained Haubold. Apparently the boat that was built in Sweden in 1963



Zwei Generationen von 12ern – *Kiwi Magic* führt das Feld der klassischen 12er an //  
Two generations of Twelves – *Kiwi Magic* leading the pack of the classic 12-metres

to a design by Knut Reimers was very fast but unfortunately not yet entirely fit for racing ...

»Like the Dragon, the Skerry Cruiser is a heavy yacht,« Kröger explained his learning curve in this boat. »You have to sail free to make the boat go as fast as you can, then she will point upwind quite effortlessly.« And something else was surprising for him: »It is self evident that you do not engage in endless tacking duels with this enormous overlapping genoa. But downwind! We were astonished when we and the others set the spinnakers. Wow! Those things are almost as wide as the boats are long!« This also demands a different way of sailing downwind ... Tim Kröger took it with humour: »Unfortunately we did not have time to practice with the boat before the race, but we finally got the hang of it in the last race of the regatta!« He has acquired a taste for the classics anyway, especially since he is now also professionally involved with them: Since this year he is the manager of the regatta crew of the J-Class yacht *Topaz*.

In the end it was a crew from Berlin, who managed to sneak in ahead of the very strong Swedes: 1st place went to *Pilgrim* with Matthias Grothues-Spork, Frank Kiesevalter and Bernard Kryszak, ahead of Sweden's Martin Carlsson, Thomas and Leif Ericsson (*Mona II*) in 2nd place and *Paloma* with Torkel Sintorn, Fredrik Englund and Henrik Johansson in 3rd place.

The origin of the Archipelago or Skerry Cruiser has been quasi-conditioned by the yachts, which since 1906 were designed and built according to the then new International Metre Rule. Originally, they were a cheaper alternative to the newly upcoming, but at the time potentially expensive racing yachts of the Metre Class. In contrast to those robust yachts that in part were also designed as cruising yachts for use on open sea, the delicate Skerry Cruisers were designed primarily as pure racing yachts and day-sailers. They were also ideal for the waters of the Swedish Archipelago, which usually provides shelter from the waves but also delivers enough wind and depth of water. Smooth and deep water can also be found on the pre-Alpine inland lakes and in the lakes around Berlin, where strong fleets were soon formed.

So it is especially fitting when, as now during the »Robbe & Berking Sterling Cup«, boats like the Skerry Cruisers and the Metre Class yachts race together on the Flensburg Fjord. The constant in this regatta, as described so often before, are the majestic 12mRs. This year once more a strong field of these

great racing yachts came together in Flensburg, among them the 12 KZ 7, better known under the name *Kiwi Magic*, one of the early plastic 12-metres. During the Louis Vuitton Cup, the challenger series for the America's Cup, in 1987 she was



helmed by Chris Dickson. In the final, the New Zealanders were defeated by Dennis Conner, who in the strong winds off Fremantle, proved himself to be superior with his *Stars and Stripes* and then went on to win the America's Cup by beating the

Australian defender, *Kookaburra III*. Today the Dane Johan Blach Petersen owns *Kiwi Magic* and for the first time was present at a regatta in European waters. After some initial mistakes, like an early start in the first race and some badly timed manoeuvres, in the end he consistently sailed away from the fleet of the traditional Twelves. Since this much more modern plastic yacht comes from a completely different generation of

the 12s, she also sailed outside competition in the official scoring sheet.

Already on the first day, when three races were sailed, the later overall winner Patrick Howaldt with his well-trained crew on the likewise famous *Vim* had staked his claim. He put in a good day's results with the places 1, 1 and 2 and usually already on the first downwind leg he showed the other competitors the elegant stern of his yacht. Nevertheless, the races, as was the whole series, were quite exciting. Almost always it was unclear at the first jibe mark who would really be the winner and on the always excellently laid out courses by the regatta team, Claus-Otto Hansen and Hajo Andresen, the input of the tacticians was decisive. However, on the long reaching leg, that was necessary to keep the 12s out of the way of the 5.5mRs and 22 sqm Skerries, it was impossible to overtake – because of the high quarter wave, that even a heavy 12mR yacht cannot power through. Thus the crews carefully prepared their spinnaker manoeuvres, and at the jibe mark one could see conventional spinnaker manoeuvres or even the somewhat more difficult »gybe sets«, which at the very latest brought an

advantage at the mark, because one approached it on the »right of way« bow. Exciting duels were particularly noticeable on the last downwind course and also in several races the finishers were only seconds apart.

On the second day of the race things were shaken up a bit. Now the better trained crew on the KZ 7 came into its stride, with three unofficial victories in front of

*Vim*, US 15, which consolidated its claim to a podium place with a 2, 2 and 3. *Trivia*, K 10, with Wilfried Beeck at the helm, also strengthened her position with the places 4, 4 and a superbly sailed 2nd place in the third race of the day. *Flica II*, K 14, scored two good results with a 3 and a 2 in the first two races of the day, but had to settle for a seventh place in the last race due to a tack to the wrong side of the course. On this day, the two-man battles between *Anitra* sailed by Josef Martin and the local hero *Sphinx* with Gorm Gondesén were very exciting.

On the third day, there was a light breeze on the fjord, which once again demanded the utmost from all the skippers and tacticians. Added to this was the special difficulty of keeping a heavy Twelve going under these conditions, especially under spinnaker. The strategy »to go deep and direct« to the leeward mark on this day at any rate only caused disadvantages. In this way *Sphinx* lost her good position in the rankings despite twice doing some really good catching-up on the upwind leg but losing it again on the downwind one and scoring a 6 and a 5 for 7th place in the total result directly behind her rival *Anitra*.

Fleet winner was Patrick Howaldt and his Danish crew in the almost unbeatable *Vim*. The former US Twelve, built to a design of Olin Stephens in 1939, had in 1958 only very narrowly missed qualifying for the right to defend the America's Cup against *Columbia*, which then convincingly defended the Cup against the British challenger. In Flensburg, the Danes sailed well in strong winds, but in the

Die riesigen Spinnaker der 22er-Schärenkreuzer – fast so breit, wie die Schiffe lang sind! // The huge spinnakers of the skerry cruisers – nearly as wide as the boats are long!

end showed some weaknesses, which especially Wilfried Beeck with his *Trivia* managed to exploit. With a victory in the last race, he moved ahead of Alexander Falk, who finished in third position. These two yachts, like *Sphinx* and *Anitra*, were always involved in exciting duels. In the end, although even on points, the first place result of the last race determined the end score and Wilfried Beeck, with his well-trained crew, finished ahead of *Flica II*.

A very special moment for this »Robbe & Berking Sterling Cup« was the 80th birthday celebration of the 12-metre Class yacht *Vanity*, designed

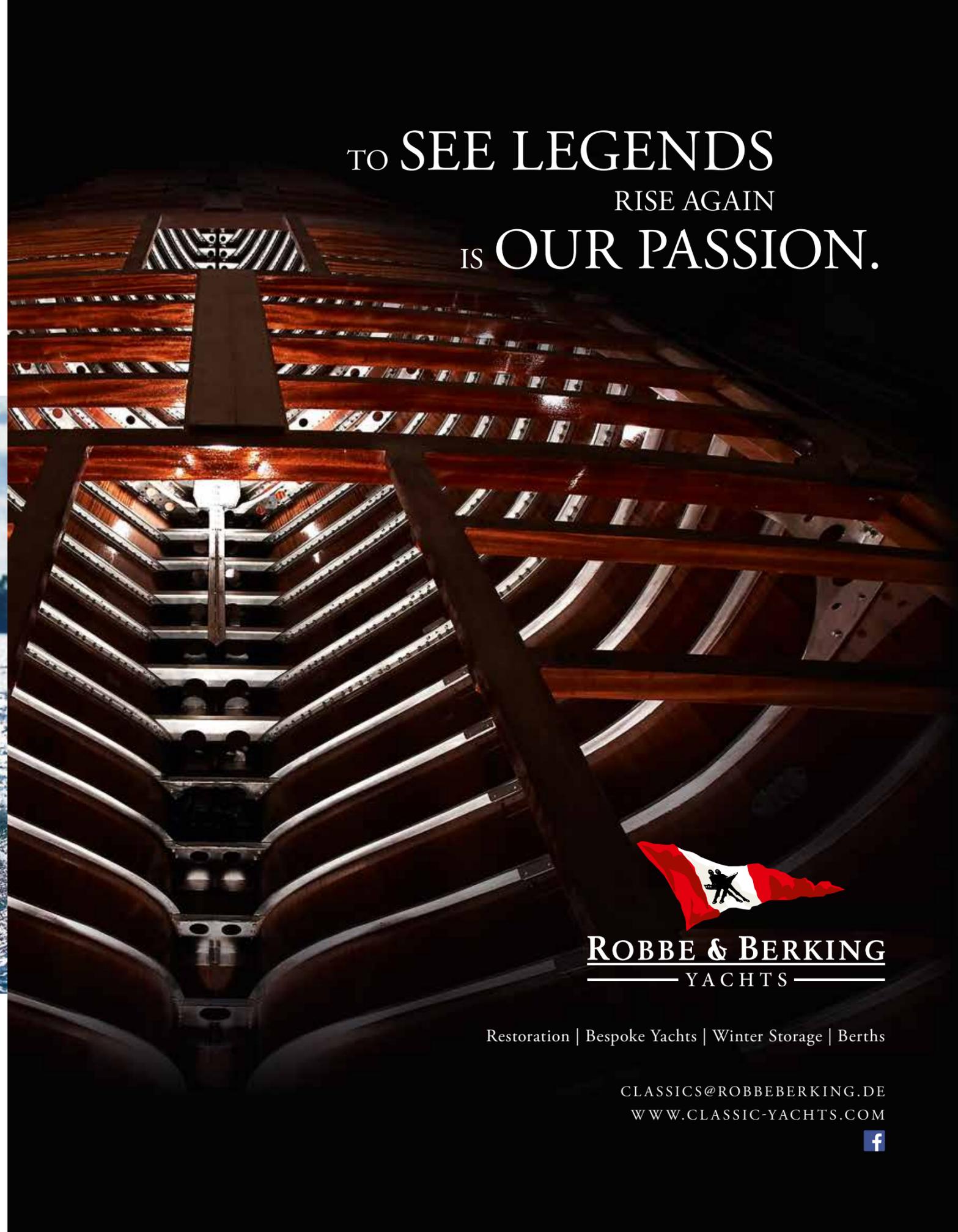
and built in 1936 by William Fife in Fairlie, Scotland. A special day for a special beauty, celebrated in a feeder race from Denmark to Glücksburg. A successful day and a great party with happy owners, a cheerful crew, lots of friends, champagne and the best food: all the best for the next 80 years, *Vanity!* //



Mit 80 Jahren sieht *Vanity V* jünger aus denn je! //  
At 80, *Vanity V* looks younger than ever!

Bilder: Ulf Sommerwerck (4), Michael Kurcz/Pantanus (3)

TO SEE LEGENDS  
RISE AGAIN  
IS OUR PASSION.



**ROBBE & BERKING**  
YACHTS

Restoration | Bespoke Yachts | Winter Storage | Berths

CLASSICS@ROBBEBERKING.DE  
WWW.CLASSIC-YACHTS.COM



# RUHIGE WINTERTAGE IM WALD



D

es Rätsels Lösung ist einfach, beinhaltet aber auch eine ungewöhnliche und tragische Geschichte. Denn, so wird vermutet, die Erbauerin des Hauses hat ihr Anwesen im deutschen Alpenland nie gesehen. Mary Isabel Portman wurde 1877 als zehntes Kind von William Henry Berkley, 2. Viscount Portman, in London geboren. Die Aristokratin aus einer der reichsten Familien Englands war 36 Jahre alt, unverheiratet und eine für damalige Verhältnisse äußerst unabhängig agierende Frau, als sie 1913 in Garmisch den Kaufvertrag für die »Kranzbachwiese« unterzeichnete. Noch im gleichen Jahr lieferten ihr die englischen Architekten Detmar Blow und Fernand Billerey die Pläne für ihr »Wohnhaus in Krün«. Im südlichen Nebengebäude ließ sie eine hohe Holzgetäfelte Konzerthalle einrichten, in der die besten Musiker Europas auftreten sollten. Mary Portman, Schülerin von August Wilhelmj, dem Konzertmeister von Richard Wagner, war selbst eine hervorragende Geigerin, eine der besten im Europa ihrer Zeit.

Ihre kostbare 1735 vom Italiener Giuseppe Guarneri del Gesu erbaute Violine befindet sich heute im Besitz der Stradivari-Gesellschaft und trägt den Namen »Mary Portman«. Gespielt wird das mittlerweile über sechs Millionen Dollar teure Instrument derzeit vom jungen Talent Benjamin Beilman aus Amerika.

Der Beginn des Ersten Weltkriegs machte Mary Portmans Pläne zunichte. Ihr von den Einheimischen sogenanntes »Englisches Schloss« wurde zwar im Großen und Ganzen fertig, aber wegen des Krieges konnte Mary selbst nicht mehr nach Deutschland zurückkehren. Sie starb im schweizerischen Montreux – ohne ihr Traumhaus jemals gesehen zu haben.

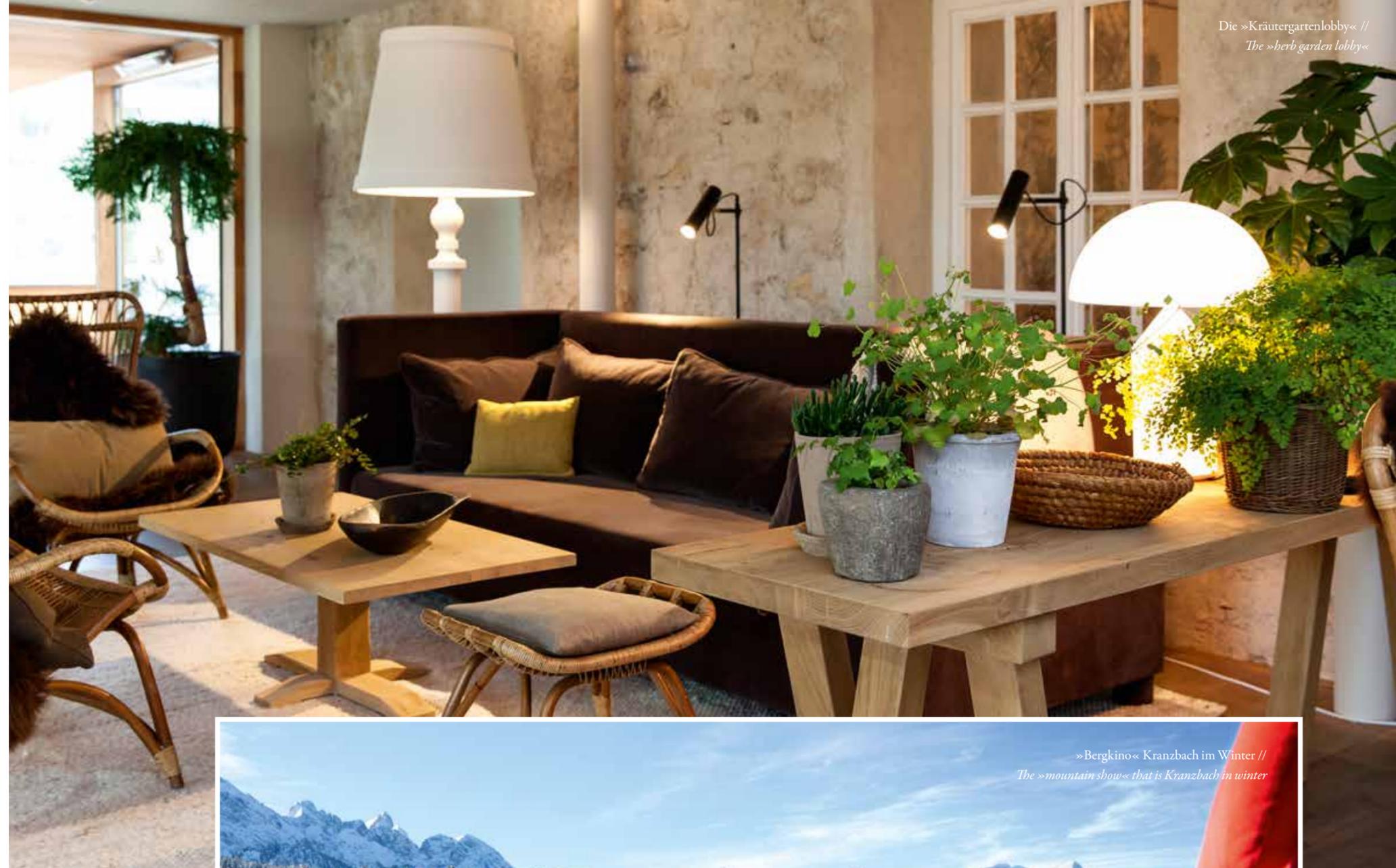
In den Folgejahren belebten unterschiedlichste Gäste das einsame Haus im Elmautal. Junge Kunstmaler blieben wochenlang, um die Schönheit der Landschaft auf Leinwand zu bannen. Im Jahre 1929 reiste ein Filmteam der »Deutschen Universal-Film« an. Vor der Kulisse von Kranzbach drehte Regisseur Wilhelm Dieterle Szenen für die Verfilmung des berühmten Ganghofer-Romans »Das Schweigen im Walde«.

1931 entdeckte die evangelische Kirche Dortmund, damals auf der Suche nach einer Erholungs- und Freizeitstätte für junge Leute aus dem Ruhrgebiet, das faszinierende Haus und pachtete es von den Erben Miss Portmans. 1936 wurde es als Übernachtungsquartier während der Olympischen Spiele in Garmisch-Partenkirchen genutzt, und in den ersten Jahren des 2. Weltkriegs war Kranzbach Zielort für die »Kinderlandverschickung«. Nach Ende des 2. Weltkriegs wurde Kranzbach als Erholungshotel für Offiziere der US-Armee genutzt.

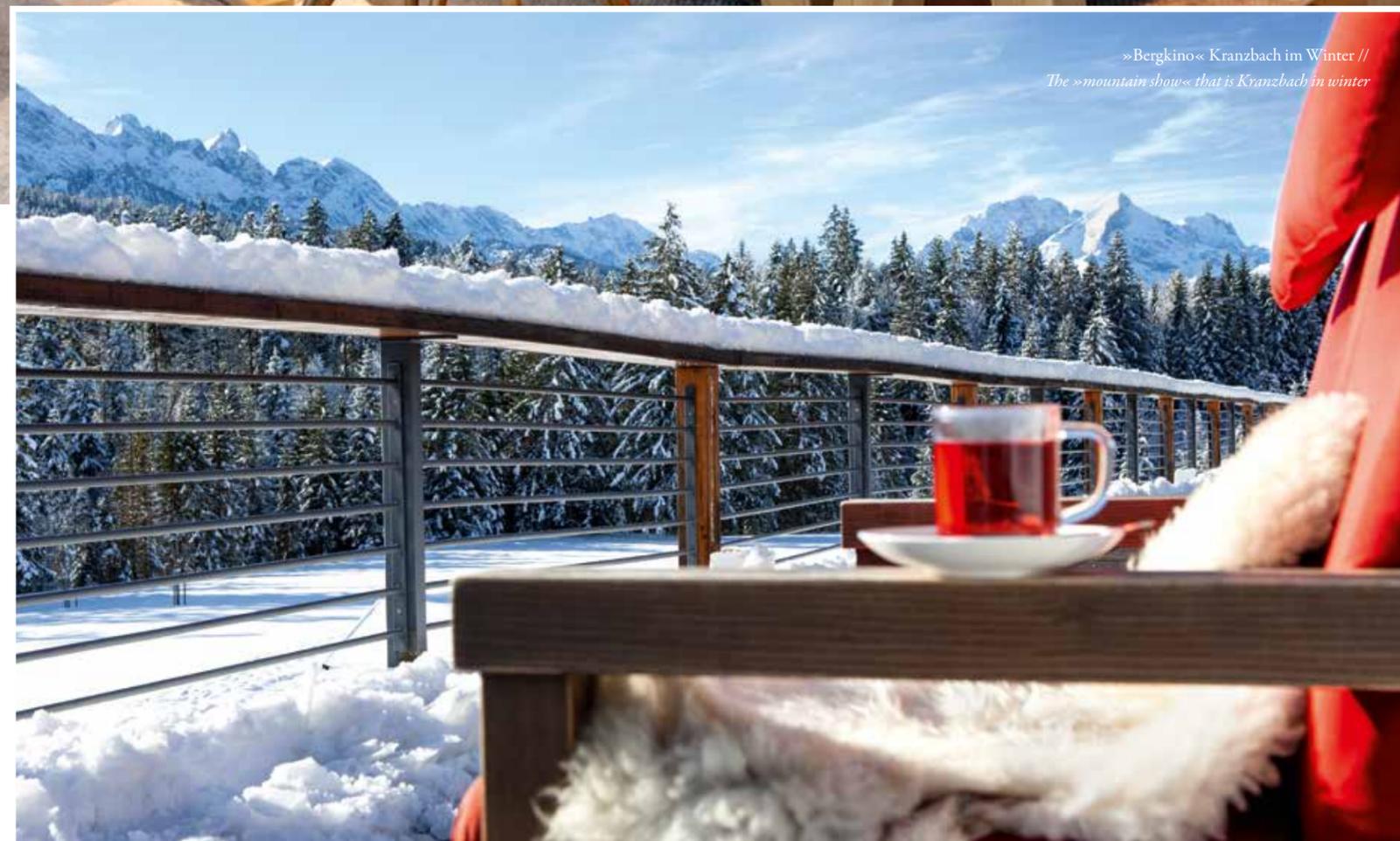
Erst ab 1947 wurde der Ferienbetrieb der evangelischen Kirche Dortmund wiederaufgenommen.

Ende 2003 verkaufte die Kirche die Hotelanlage an die jetzigen Hotelbetreiber. In den Jahren 2006 und 2007 wurde das Anwesen aus- und umgebaut, das Interieur des ursprünglichen Hauptgebäudes von Ilse Crawford aus London entwickelt.

2007 dann wurde »Das Kranzbach« als Natur- und Wellness-Hotel eröffnet. Es liegt auf 1030 Meter Höhe mit einem traumhaften Blick auf die Zugspitze, doch ein typisches Skihotel mit all dem üblicherweise dazugehörigen Trubel ist es nicht. Es liegt allein inmitten einer 130 000 Quadratmeter großen Bergwiese, umgeben von ausgedehnten Wäldern, und himmlische Ruhe ist in diesem romantischen Hideaway die größte Tugend. Es steht ausschließlich den Hausgästen zur Verfügung, und es ist auch nicht in Urlaubskatalogen buchbar: Ausschließlich privat reisende Gäste kommen hierher. Vor allem finden hier auch keinerlei Tagungen, Events oder ähnliche Veranstaltungen für große Gruppen statt. Kurz: ein ideales Quartier für Winterferien ohne Pistenrummel. Die ruhige Winterlandschaft ist die größte Attraktion im Bergtal. Skilanglauf und Schneeschuhwandern oder Winter-Walking sind direkt vom Haus aus möglich. //



Die »Kräutergartenlobby« //  
The »herb garden lobby«



»Bergkino« Kranzbach im Winter //  
The »mountain show« that is Kranzbach in winter

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

Mitglied der Gruppe der  
Feinen Privat Hotels:  
[www.feine-privathotels.de](http://www.feine-privathotels.de)

HOW DOES A SCOTTISH MANOR HOUSE COME HERE, FROM THE LOCHS OF THE WEST COAST AND THE WILD HIGHLANDS TO THESE MOUNTAINS, SO FAR AWAY FROM THE SEA, IN THE SHADOW OF THE ZUGSPITZE? A HOUSE BUILT OF ROUGH NATURAL STONES, AS IF MADE TO WITHSTAND THE ETERNAL WEST-ERLY WINDS BLOWING FROM THE ATLANTIC. IT WOULD ALSO LOOK IN PLACE IN IRELAND. BUT HERE? IN THE ALPS?



Blick in die Winterwälder //  
Gazing out into the winter woods



Der Pool im Winter //  
The pool in winter

[www.daskranzbach.de/en/](http://www.daskranzbach.de/en/)

Member of the group of  
»Feine Privat Hotels«:  
[www.feine-privathotels.de](http://www.feine-privathotels.de)

his mystery is quickly solved, but it is not only an unusual, but also a tragic story. The proprietor of this estate in the German Alps has probably never seen her house completed. Mary Isabel Portman was born in 1877 as the tenth child of William Henry Berkley, 2nd Viscount Portman, in London. This noble lady from one of England's wealthiest families was 36, unmarried, and for her time very independent when she signed the document that made her the owner of the »Kranzbach Meadow« in 1913 in Garmisch. Already in that same year, the English architects Detmar Blow and Fernand Billerey delivered the plans for her home to be built here. In one of the side buildings, she specified a high, wood-panelled concert hall in which Europe's best musicians were meant to perform. Mary Portman, pupil of August Wilhelmij, concertmaster of Richard Wagner, was herself an outstanding violinist, one of the best in Europe during her time.

Her precious violin, made in 1735 by the Italian Giuseppe Guarneri del Gesù, now belongs to the Stradivari-Society and is named »Mary Portman«. The instrument, now worth well over six million dollars, is currently played by the young American talent Benjamin Beilman.

The outbreak of World War I made all of Mary Portman's plans obsolete. Her house, called the »English Castle« by the locals, was more or less completed, but due to the war Mary could not return to Germany. She died in Montreux in Switzerland, without ever having seen her dream-house.

During the years that followed, many and very different guests came to the lonely house in the Elmau Valley. Young painters stayed for weeks on end while trying to capture the beauty of the landscape on their canvasses. In 1929, a complete film team came here to produce the film version of the famous German novel »Das Schweigen im Walde« by Ganghofer. In 1931, the protestant church of Dortmund discovered this fascinating house, while looking for a suitable place as a recreation home for young people from the Rhur Valley and leased it from Mary Portman's heirs. In 1936, it was used as living quarters for the Olympic Winter Games in Garmisch-Partenkirchen and, during the first years of the Second World War, it was a home for the Nazi programme of »Kinderlandverschickung«, where children from metropolitan areas were sent to rural homes first for their holidays, later more to be safe from the bombings of the big cities. At the end of the war, American army officers used Kranzbach as their hotel and only in 1947 the holiday home of the church in Dortmund was once more activated.

Towards the end of 2003, the church sold the estate to the present hoteliers. During 2006 and 2007, the premises were renovated and extended and the interior of the original main building was styled by the London based designer Ilse Crawford. In 2007, »Das Kranzbach« was opened as a nature and wellness hotel. It is located on 1030 metres above sea level, with a fantastic view of the Zugspitze, but it is not one of the usual ski resorts with all the associated noise and hullabaloo. Instead, it sits by itself on a huge mountain meadow, surrounded by extensive woods, and heavenly peace is the biggest attraction in this romantic hideaway. All areas of the hotel are for the exclusive use of resident guests only and the hotel cannot be booked in holiday catalogues: only privately travelling guests can come here. Also, there are strictly no conferences or business meetings, no events for large groups. In short, this is the ideal hideaway for winter holidays without the hustle and bustle of the ski-runs. The quiet, yet overwhelming winter landscape is the biggest attraction in this secluded valley. Cross country skiing and walks in the snow can be made directly from the house. //



# ÜBER DIE KUNST, EIN BOOT ZU BAUEN

VANISHING  
SAIL

SEGELBOOTE ZU BAUEN HAT IN DER KARIBIK TRADITION. DOCH DIESES HANDWERK DROHTE IN VERGESSENHEIT ZU GERATEN. BIS EIN MANN KAM UND SICH VORNAHM, DIESE KUNST VOR DEM UNTERGANG ZU RETTEN. UND SO SEGELN SIE HEUTE WIEDER – BOOTE, WIE SIE FRÜHER ZU HUNDERTEN IN DER KARIBIK UNTERWEGS WAREN.

TEXT **RON VALENT** PHOTOS **ALEXIS ANDREWS**



Diese Inselfloops waren schon immer sehr gute Segler // *These island sloops always were very good sailing boats*



pricht man über die »Antigua Classics«, erscheint einem sofort das Bild perfekt lackierter Yachten mit weiß geschrubbten Teakdecks und auf Hochglanz poliertem Messing, in dem man sich spiegeln kann. Doch in der Flotte der makellosen Schiffe, wie sie in der Klassiker-Szene in Nordamerika und Europa zu Hause sind, sticht dieses Boot deutlich heraus. Genauso übrigens wie sein Skipper. Der trägt einen alten Strohhut, ein löchriges T-Shirt und Shorts, die auch schon bessere Tage gesehen haben. Halb auf dem angestrichenen Holzdeck liegend, die lange Ruderpinne an ausgestreckten Armen haltend und mit nackten Füßen seitlich gegen das niedrige Cockpit gestemmt, steuert er die *Genesis*, eine hölzerne 42-Fuß-Sloop aus Carriacou. Man könnte ihn mit seinem tief gebräunten Gesicht und den schäbigen Klamotten für einen Inselfischer halten, der gerade sein Tagewerk in den Fischgründen beendet hat. Auch die gut gelaunte Crew, Einheimische mit langen Dreadlocks, sprächen sehr dafür.

Doch dieser Eindruck täuscht. Der Mann, der die raue Pinne umklammert hält, ist Alexis Andrews. In der Gegend ist er bekannt wie ein bunter Hund. Etwa, weil er zu den besten Segelsport-Fotografen im Superyacht-Business zählt. Seit 25 Jahren zieren seine Bilder Zeitschriften und Luxus-Charter-Anzeigen. Seine Bildbände über Superyachten, aber auch über das Leben und die Natur in der Karibik werden längst als Sammlerstücke gehandelt. Was diesen ebenso erfolgreichen wie bescheidenen und liebenswerten Mann wirklich einzigartig macht, ist, dass er sich in das traditionelle Handwerk des karibischen Bootsbaus verliebt hat. Ein Handwerk, fast wie Kunst, mit dem Segelboote zu Hunderten an den Stränden und nur nach Augenmaß gebaut wurden. Eine Reihe ganz ausgezeichnete Bücher hat Andrews über die Ge-

schichte der Frachtsegelschiffe von Carriacou veröffentlicht. Und jetzt zeigt sich sein Erzähltalent auch in seinem Dokumentarfilm »Vanishing Sail«. Darin schildert er in eindringlichen und gefühlvollen Bildern, wie der letzte Bootsbauer von Carriacou eine neue Sloop baut.

Schon als ganz junger Mann ging der gebürtige Grieche nach England, um Fotografie zu studieren. In London fand er Arbeit, verlor aber bald die Lust daran, im Haifischbecken der gewerblichen Fotografen für Werbung, Mode und Produktjournalismus mitzuschwimmen. Er wollte einfach nur segeln. So kam es, dass er als Navigator auf einem 28-Fuß-Katamaran anheuerte, der in die Karibik wollte. Nach drei Tagen auf See übernahm Alexis das Kommando an Bord, als sich herausstellte, dass der Besitzer des Schiffes überhaupt keine Ahnung vom Segeln hatte. Nach seiner Ankunft boten sich ihm Jobs als Fachfotograf für Yachtsport, und er belieferte die Werbeagenturen großer Charteryachten.

»Ich lebte etwa zehn Jahre in Antigua, als ich eines Tages von einem Shooting zurückkam und dieses schöne 37-Fuß-Boot im Hafen entdeckte. Das war für mich ein sehr ungewöhnlicher Anblick. Es handelte sich um ein karibisches Fischerboot, und mir fiel auf, dass seine Form schlicht perfekt für diese Inseln geeignet ist. Erst Jahre später sah



Alexis bei der Arbeit // Alexis at work

ich die nun zum Verkauf stehende *Summer Wind* wieder und griff sofort zu. Zutiefst beeindruckt von ihren Segelqualitäten, wollte ich bald schon mehr über dieses Boot und seinen Erbauer wissen. Ich fand heraus, dass es von der kleinen Grenadinen-Insel Carriacou stammte. Eines Sommers segelte ich zusammen mit einem Freund dorthin und traf Alwyn Enoe, den Erbauer dieses feinen Bootes. Seine Vorfahren hatten über viele Generationen solche Boote gebaut. Jahrelang habe ich Alwyn auf seiner Insel immer wieder besucht, und wir wurden sehr enge Freunde.«

Alexis stellte fest, dass dieses wundervolle Kunsthandwerk des Holzbootbaus langsam, aber sicher unterging. Auf den meisten anderen Inseln des Archipels konnte tatsächlich niemand mehr solche Schiffe bauen. Jeden Sommer ging er mit den Männern von Carriacou segeln und auf Fischfang, und ihm fiel auf, dass die Seeleute wie auch ihre Boote alt waren und mit ihnen irgendwann auch ein Stück Inselkultur verloren gehen würde. So fing er an, Leben und Werk der letzten Bootsbauer von Carriacou aufzuzeichnen, um darüber ein Buch zu schreiben. Im Jahr 2003, nach etwa sechs oder sieben Besuchen dort, sah er, dass keine Segelboote auf der Insel mehr gebaut wurden. »Ich stellte mir vor, dass es für mein Buch interessant sein könnte, in einem Kapitel den Bau eines Bootes zu zeigen und welche Kunstfer-

tigkeit dahintersteckt. Ich fragte meinen Freund Alwyn, und er bot an, mir eines zu bauen, damit ich es fotografieren könne. So begann das *Genesis*-Projekt. Ich dachte, wenn ich das gut mache, würden andere Leute vielleicht nachkommen und auch solch ein Boot haben wollen.«

»Das passte ganz ausgezeichnet, da wir – meine Frau, unsere heranwachsenden Kinder und ich – sowieso ein größeres Boot brauchten. Die *Genesis* maß 40 Fuß und wurde dann noch um zwei Fuß verlängert, weil Alwyn meinte: »Lass ihr man bloß Luft unterm Hintern!« Nach 18 Monaten hatten wir das Boot fertiggestellt und ließen es vom Stapel laufen. Das ganze Dorf war begeistert. 2005 segelte ich die *Genesis* nach Hause. Bei den Antigua Classics dann war sie wirklich schnell und kam sehr gut an. Genau das hatte ich mir auch erhofft, und tatsächlich sprach mich gleich nach der Regatta jemand an und wollte auch so ein Boot haben. Daraus wurde das zweite Bauprojekt für Carriacou.«

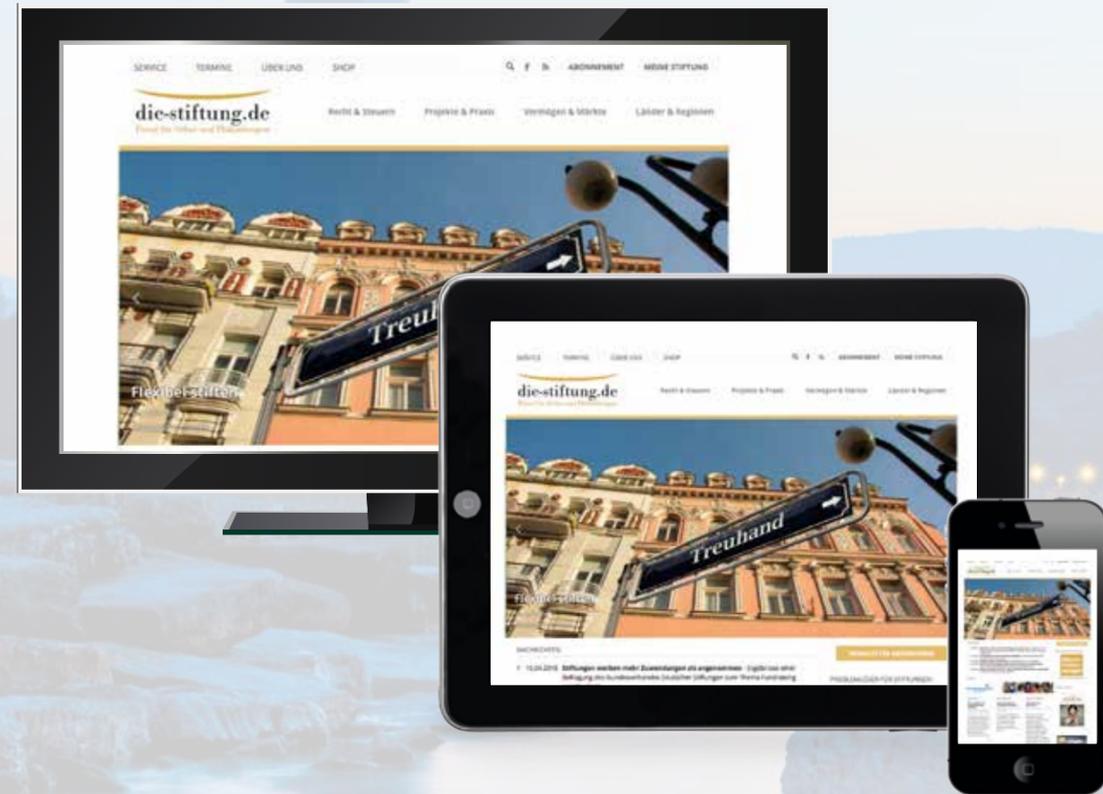
Auch viele andere Inselboote wurden wieder geflickt und flottgemacht, wenn sie nicht schon vorher leider von Termiten aufgefrissen worden waren. Viele werden mittlerweile verchartert, manche fahren aber auch noch zum Fischen raus. »Es gibt auch ein paar Rennboote«, fügt Alexis hinzu. »Sie werden extra für die Carriacou-Regatta gebaut, und das schon seit 51 Jahren. Diese Boote entsprechen über-

haupt nicht dem Üblichen. Sie haben zum Beispiel ein ¾ Inch dünnes Deck und nicht 1,5-Inch-Planken wie Alwyns Boote. Die Regatta wird gesponsert, und dem Gewinner winkt ein hübsches Preisgeld sowie die Lizenz zum Prahlern für ein Jahr. Aber diese Leichtgewichte zähle ich nicht zu den wahren Carriacou-Booten.«

Denn diese sind auf jeden Fall noch auf traditionelle Weise gebaut. Nicht etwa in einer Halle oder auf einer Werft, sondern nach Augenmaß unter einer Palme am Strand. Die Spanten sind aus einheimischer Zedernzypresse, ein schnell wachsendes Holz, das eigentlich mehr Eichenholz ähnelt. Das Deck ist aus Silverballi, dieses Holz kommt aus Guyana oder Surinam. »Für die Beschläge nehmen wir heute Bronze, früher war es noch Eisen. Doch das lohnte sich nicht, weil die Boote dann schnell Rost ansetzen.« Die Baumstämme werden mit Kettensägen gefällt und bekommen ihre erste Form für die Spanten an Ort und Stelle. Das ist ebenso unheimlich wie wunderbar anzuschauen. Am Strand erhalten sie mittels Hobel und Beil ihre perfekte Form.

»Ist das Boot fertig, wird es vom Strand aus geslipt. Das ist für die Gemeinschaft ein Großereignis, das eng mit ihren Riten und Gebräuchen verbunden ist. Das ganze Dorf kommt zusammen und feiert zu den Klängen traditioneller Musik. Dabei mischen

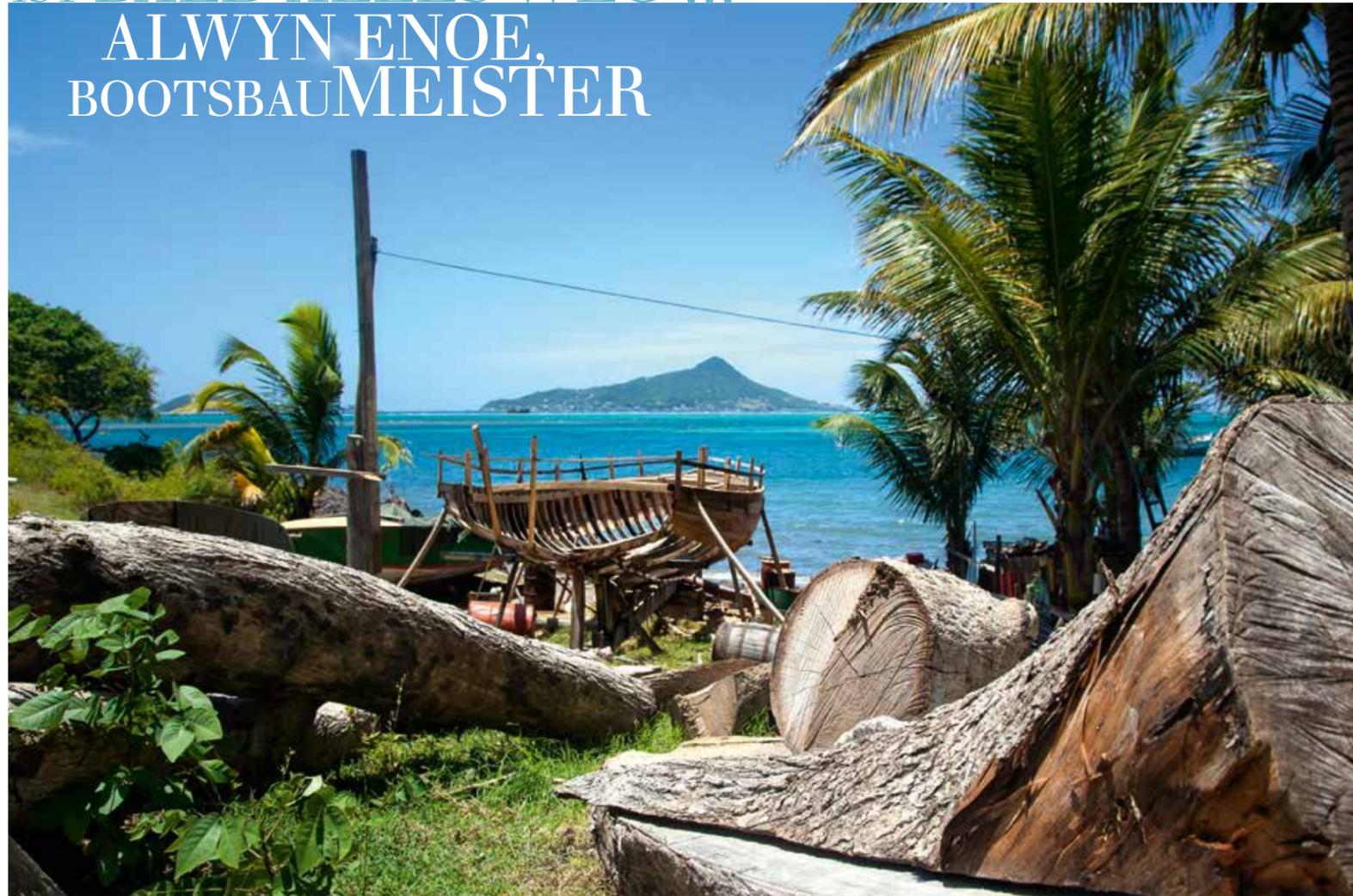
# Besuchen Sie uns in der Welt der guten Taten!



## Das Stiftungs-Portal: [www.die-stiftung.de](http://www.die-stiftung.de)

die-stiftung.de  
Portal für Stifter und Philanthropen

# » WENN DAS VON HIER VERSCHWINDET, IST BALD ALLES WEG ...« ALWYN ENOE, BOOTSBAUMEISTER



Die »Werft« am Strand ist wie ein natürlicher Teil der Insel // *The »boatyard« on the beach is like a natural part of the island*

sich auf Fiedel, Gitarre und Trommeln afrikanische mit schottischen Rhythmen, denn aus Schottland kamen die Bootsbauer einst. Sie gehören der anglikanischen Kirche an und singen Lobeslieder am Ufer, auf dass der Stapellauf gelinge. Ja, es gibt viel Musik und viel Rum!«

»Zu den Feierlichkeiten gehört es auch, ein Tier zu opfern und alle, die beim Stapellauf geholfen haben, zum Essen einzuladen. Nichts geht dabei verloren. Das ist sehr symbolisch, aber auch sehr praktisch. Am Vortag wird geschlachtet und das Essen für den Festtag vorbereitet. Das Deck und bestimmte andere Plätze werden mit Schnaps bespritzt, um böse Geister zu vertreiben und um den Vorfahren zu huldigen. Welches Opfertier gewählt wird, hängt von der Schiffsgröße und vom Budget ab. Für ein kleineres Boot reicht eine Ziege oder ein Schaf. Für die *Genesis* wählten wir ein Schwein, da viele Leute satt werden sollten. Für einen Schoner schlachtet man wohl eher ein Rind.«

Das ganze Dorf macht beim Stapellauf am Strand mit, erzählt Alexis: »Ein Seil wird an einem Anker draußen in der Bucht befestigt, an dem ein Sechser-Flaschenzug angebracht ist. Dann ziehen alle zusammen am Seil. Zur Sicherheit wird vorher kein Alkohol ausgeschenkt. Allerdings gibt gerade eine Bierpause manchmal die nötige Kraft für den allerletzten Zug.«

Alexis hatte so viel Material zusammengetragen, dass er sich dafür entschied, dem Bootsbauer Alwyn, seinen Söhnen und der Entstehung seiner *Genesis* ein eigenes Buch zu widmen. Er gestaltete einen speziellen Doppel-Bildband in einer Schmuckbox. »Die erste, limitierte Auflage von tausend Stück habe ich selbst finanziert, sie war ziemlich schnell vergriffen. Dann geschah, was ich gehofft hatte: Es kamen Aufträge für zwei weitere Boote aus Carriacou herein! Zwei 42-Fuß-Sloops, die dann nach Antigua ins Chartergeschäft kamen und sehr gut liefen.«

Danach allerdings herrschte wieder Flaute. Einer von Alwyns Söhnen war bereits nach New York gegangen, um Arbeit zu finden. Der Vater befürchtete, dass die anderen beiden auch gehen würden. Dabei wünschte er sich sehr, dass sie in seine Fußstapfen träten. Damit sie blieben, brauchte es aber ein neues Projekt. Wieder kam Alexis zu Hilfe: »Wir beschlossen, noch ein Boot zu bauen. Ich würde die Bronze für die Beschläge kaufen, und Alwyn wollte das Holz besorgen, Bäume gab es bei Verwandten. An den Wochenenden würde er zusammen mit seinen Söhnen am Boot arbeiten. Anschließend sollte es drüben in Antigua verkauft werden. Gleichzeitig hielt ich es für eine gute Idee, einen Dokumentarfilm über das Ganze zu drehen.«

Anfangs fragte Alexis bei Videofilmmern aus der Yachting-Branche nach Unterstützung. Doch die Probeaufnahmen, die er

von ihnen bekam, entsprachen nicht seinen Vorstellungen. Da fand er plötzlich einen kleinen roten Knopf auf der Rückseite seiner Canon-5D-Kamera. »Wer darauf drückt, nimmt ein Video auf. Und genau so bin ich zum Cinematografen geworden! Ich war völlig gebannt und verbrachte die folgenden drei Jahre damit, das *Exodus*-Projekt zu filmen. Alwyn hatte entschieden, sich nach dem Bau dieses Bootes zur Ruhe zu setzen. Es wurde ziemlich abenteuerlich, aber am Ende hatten wir es fertig, segelten die *Exodus* nach Antigua, nahmen an den Classics teil und fanden zu unserem großen Glück einen Käufer!«

Das nächste Problem war die Masse an Filmmaterial: »Nach drei Jahren hatte ich 200 Stunden Rohmaterial und mehrere Terabytes an Daten gesammelt. Und das sollte jetzt ein Film werden! Ich flog nach Kalifornien und machte mich mit einigen mir bekannten Redakteuren ans Werk. Dann arbeitete ich weiter in London mit einem Drehbuchberater und einem anderen Redakteur. Insgesamt reiste ich zwei Jahre lang um die Welt, um diesen Film zu schneiden und zu mischen. Schließlich wurde er 2015 fertig, und wir zeigten ihn das erste Mal bei der Regatta von St. Barths. Das war eine großartige Gelegenheit, alle Leu-



Die Bootsbaukunst soll an die nächste Generation weitergegeben werden // *The art of boat building shall be passed on to the next generation*

te zusammenzubringen, die bei dem Projekt mitgemacht hatten, und auch die, die eines der Boote besaßen.«

»Diese Regatta ist ebenfalls aus dem *Genesis*-Projekt entstanden. Denn um die Bücher an den Mann zu bringen, segelte ich mit einem Stapel immer wieder die Inseln ab. Auf einigen Inseln führte ich eine Diashow vor und konnte mit dem Buchverkauf die Reisekosten decken. Und es machte zudem mächtig Spaß. Ich segelte nach St. Barths rüber und traf auf ein paar alte Männer, die mir sagten, dass sie diese Boote noch von früher her als Handelsboote kannten. Sie wollten wissen, wie viele es davon noch gebe. Nur noch ein paar sind übrig, sagte ich. Da schlugen sie vor, mit allen Booten eine Regatta am ersten Maiwochenende zu veranstalten.«

»2009 bekamen wir sieben Boote zusammen. Die Gebühren für die Liegeplätze wurden uns erlassen, jeder brachte Essen und Wein mit, und wir hatten Musik auf dem Kai. Bis heute haben wir immer viel Spaß dabei. Die Regatta von St. Barths ist nur für Boote, die auf den Inseln gebaut wurden, und von den insgesamt 17 kommen 14 her, Schoner und Sloops. Dieses Ereignis ist inzwischen sehr beliebt und wird seit 2011 sogar von der UNESCO gesponsert! Eigentlich ist es eher ein Fest als eine Regatta. Natürlich segeln wir auch, aber ganz entspannt, und man nimmt dabei viel mehr mit, als in Preisgeldern zu messen wäre. Leute von den anderen Inseln haben angefangen, lokale Produkte mitzubringen und in St. Barths zu verkaufen. Bio-Produkte und

Kunstgewerbe jeder Art. Das alles gibt großartige Bilder her und wunderbare Geschichten, die genau zur Stimmung des Films passen.«

Der Film »Vanishing Sail« erzählt sehr stringent davon, wie Alwyn mit den Söhnen sein letztes Schiff baut. Dabei erfährt man die Geschichte hinter ihrer Arbeit, warum sie Schiffe bauen, wohin sie einst segelten und wie sich die unterschiedlichen Verbindungen zwischen den Inseln herausbildeten. Die Interviews kommen von überall her. Denn hier liegen die wahren Perlen dieser Region: Jede Insel hat ihren eigenen Charakter. »Ich bin überall auf der Welt gewesen, doch hier ist es besonders. Wenn sich die Leute hier für ein bestimmtes Thema interessieren, entwickeln sie eine ungeheure Leidenschaft, und davon findet sich viel in dem Film wieder. Es sind sehr berührende Bilder, weil sie ziemlich emotional sind. Man findet Traurigkeit darin und größte Freude. Die Kritik ist durchweg positiv, nachdem der



Fischfang von Hand als besonderer Kick auf See // The special kick when at sea, fishing by hand

Film bisher auf 18 Filmfestivals gezeigt wurde. Sechs internationale Filmpreise hat er zudem erhalten. Und jetzt sind wir so weit, den Vertrieb selbst zu unternehmen.«

Aber warum das? Weil bisher kein großer Fernsehsender oder Filmverleih Interesse an dem Werk gezeigt hat. Nicht einmal die großen Festivalveranstalter. Alexis klopfte überall an: Sundance, Locarno, Berlin, London – Fehlangeige. Offenbar eignet sich der Streifen nicht zum Blockbuster, dachten sie wohl. Deshalb hat sich Alexis entschieden, direkt mit seinen Zuschauern in Kontakt zu treten und den Film selbst zu vertreiben. Dadurch erhofft er sich, Menschen zu erreichen, die wirklich an diesem schönen Nischenprodukt interessiert sind.

»In Schottland hatten wir eine fantastische Premiere. Die Macher eines winzigen Festivals auf den Äußeren Hebriden kamen auf uns zu und fragten uns einfach. Auch sie waren einst Bootsbauer und fühlten sich von unserer Geschichte sehr angesprochen. Und interessanterweise kamen ja auch die ersten

Bootsbauer von Carriacou zu Beginn des 18. Jahrhunderts aus Schottland.«

Aber Alexis möchte mehr erreichen. Den Bau fünf weiterer Boote hat er in Carriacou bereits in Auftrag gegeben. Jetzt sucht er jemanden, der sich für einen Schoner interessiert, etwa in der Art der *Water Pearl*, die Ende der 70er-Jahre für Bob Dylan und Chris Bowman am Strand von Bequia gebaut wurde. »Was ich mit dem Film schaffen will, ist, mehr Menschen zu gewinnen, die bereit sind, sich von diesen bemerkenswerten Booten begeistern zu lassen. Klar, heutzutage sind sie für Wettfahrten und Charter gemacht. Ursprünglich baute man sie schnell und billig, um Handelsgut, vor allem Schmuggelware, zu transportieren. Denn schneller kam man früher nicht an Geld. Sie segelten dann nach St. Barths, luden dort billige Zigaretten und Alkohol, brachten das Zeug zu den englischen Inseln, wo hohe Steuern darauf erhoben wurden. Vor allem in den 1950er-Jahren brachten die

schnellen, leichten Carriacou-Boote die 350 Seemeilen rasch hinter sich. Wenn sie geschnappt wurden, schmierte man die Zöllner mit einem Teil der Ladung und segelte einfach weiter.«

Diese für Fracht oder Schmuggelware gemachten Boote sind hübsch anzusehen und segeln gut, sind aber auch einfach ausgestattet. Früher störte das keinen, doch heute passt das nicht mehr. »Nach der *Exodus* baute Cal, Alwyns Sohn, eine andere 42-Fuß-Sloop«, erklärt Alexis. »Sie ist eine absolute Schönheit und wirklich das beste Boot, das dieses Dorf jemals verlassen hat. Im vergangenen Jahr gewann es die Regatta von St. Barths. Es sieht der *Genesis* mit dem Holzmast und dem traditionellen Rigg zwar ähnlich, ist aber feiner gearbeitet und mit mehr Sorgfalt ausgerüstet. Hoffentlich werden mehr davon gebaut. Die alten Kerle fertigten früher schöne Frachtsegler, die aber etwas grob ausfielen. Ich für meinen Teil mag das zwar, doch das neue Boot ist genauso schön und immer noch ein Original. Darin liegt der Fortschritt.« //

# FÜR DIE BESTEN WERTANLAGEN NUR DIE BESTEN ADRESSEN



142 Jahre Edelmetallerfahrung.

**ROBBE & BERKING**

SEIT 1874

[www.wertanlagen.robbeberking.de](http://www.wertanlagen.robbeberking.de)

Oder in: Berlin, Kurfürstendamm 54 · Bremen, Katharinenklosterhof · Düsseldorf, Königsallee 60a  
Flensburg, Rote Straße 14 · Frankfurt, Steinweg 8 · Hamburg, Jungfernstieg 22 · Hannover, Luisenstraße 10/11  
München, Theatinerstraße 32 · Wien, Am Graben 26



THE LOCAL WEST INDIES TRADITIONS OF BOAT BUILDING ARE THREATENED BY EXTINCTION BUT ONE MAN HAS SET OUT TO RESCUE WHAT HAS IN EFFECT BECOME AN ARTISAN ART OF THE PAST. THROUGH HIS EFFORTS A NUMBER OF THE REMAINING TRADITIONAL SAILING CRAFT WHICH ONCE THRIVED IN THIS AREA IN THEIR HUNDREDS HAVE BEEN RESTORED AND SEVERAL NEW ONES HAVE BEEN BUILT.

TEXT **RON VALENT** PHOTOS **ALEXIS ANDREWS**

T

alk about the Antigua Classics and everyone conjures up images of immaculately varnished yachts, teak decks scrubbed white and brass polished to mirror-like perfection. Among this fleet of pristine craft from the classic yachting regions in North America and Europe, this boat certainly stuck out. As did her skipper, wearing an old straw hat, a battered T-shirt and shorts that had seen better days. He was helming his wooden, 42-foot Carriacou sloop *Genesis*. This is done half lying on the painted wooden deck with the long tiller firmly held with two outstretched arms and bare feet jammed up against the side of the shallow cockpit. Thanks to his dark tan and those proletarian looks he could easily have been mistaken for a local fisherman coming in after a day's work on the fishing grounds. His crew of cheerful local sailors with long dreadlocks further enhanced the effect.

Appearances are misleading. Alexis Andrews, the man clutching this rough tiller, actually is a bit of a celebrity in this part of the woods. Not only is he one of the top yachting photographers in the super yacht business, his images having been used in magazines and luxury charter advertising for the past 25 years. He also published various coffee-table books on super yachts but also on life and nature in the Caribbean most of which have become collector's items. More importantly for the rest of the world, this amiable and, despite his commercial success, modest man has fallen in love with the traditional working craft of the southern Caribbean that used to be built on the island beaches by eye, without plans, in their hundreds. Subsequently, he has published several excellent books documenting the history of the Carriacou trading sailing craft. And now he has also turned his talent to the medium of film with the release of the full-length movie »Vanishing Sail«: an intensely satisfying and emotional documentary, which follows the building of a Carriacou sloop by the last surviving boat builders.

Alexis was born in Greece but moved to England as a teenager where he studied photography. After working in London he was soon disappointed by the rat race of commercial photography in advertising, fashion and product journalism. He simply wanted to go sailing. So he signed on as navigator on a 28-foot catamaran bound for the Caribbean. After three days at sea he took over as skipper when the owner admitted his total ignorance in the area of sailing. Once there he found work as a photographer in the yachting sector where his images were used for advertising of large charter yachts.

## » IF THIS THING GONE FROM HERE, EVERYTHING GONE YOU KNOW ...«



Mit modernen Segeln können diese Boote auch bei den Antigua Classics mithalten // With the help of modern sails, these boats also perform well at the Antigua Classics

»After around ten years living in Antigua, one day coming back from a photo shoot I saw this beautiful 37-foot boat in the harbour. She was not at all what I was used to seeing. She was a West Indian fishing boat and I thought her lines were just perfect for these islands. I forgot about her for a while until a couple of years later she came up for sale. Her name was *Summer Wind* and I bought her. Shortly afterwards I decided that I wanted to learn more about the boat and the person who had built her as I was very impressed by her sailing qualities. She came from a small island in the Grenadines called Carriacou. So one summer I sailed down there with a friend and met Alwyn Enoe, the creator of this fine vessel. His ancestors had been building these boats there for generations. Over the years that were to follow I continued to visit the island and we became very close friends.«

Alexis realised that this wonderful art form of wooden boat building was slowly but steadily disappearing and that on most of the other

islands they had already lost the ability to build these craft. Each summer he would sail and fish with the men of Carriacou but soon understood that the sailors and the boats were all old and that this character of the islands was diminishing. He started documenting the lives and work of the last boat builders on Carriacou with the idea of writing a book. In 2003 after about six or seven years of these visits he saw that there were no more boats being built on Carriacou either. »I thought that describing how these boats were actually built and the folklore that went into them would make an interesting chapter in the book that I was trying to write. So I talked to my friend Alwyn and he said he would build a vessel for me and I would photograph it. That is how we started the *Genesis* project. I thought if I do this well then maybe other people will follow.«

»It fitted in perfectly as my wife and I had children who were growing up so we could use a bigger boat. *Genesis* was 40 feet,

later lengthened to 42 feet because, as builder Alwyn said: »Keep she ass out de water, man!« After 18 months we had completed her and launched her to the excitement of everyone there in the village. I brought her up to Antigua in 2005 and in the Antigua Classics she sailed really fast and was very well received. This of course had been what I hoped for and as soon as the races were done sure enough someone came up to me and said that he wanted to build another one of these boats. So that was the second build project that was begun down there.«

All the boats that were left around have either been sourced and restored or eaten by termites, sadly, mostly the latter. Many of the boats now work in the charter business although some still go out to fish. »Also there are a couple of racing boats,« Alexis continues. »They are built purely to race in the Carriacou Regatta that has been going now for 51 years. These boats are not built to any rule or restrictions at all. They are built lightly, ¾-inch planking, instead of the 1½ inches of the boats Alwyn Enoe builds. The regatta is sponsored and serious prize money can be won as well as bragging rights for the next year. But they have big winches and modern sails, the hulls have been stretched and widened. I do not count

them as true Carriacou boats.«

These, of course, are still built in the traditional way. No shed or shipyard, simply set up under the trees on a beach and built by eye. The frames are West Indian White Cedar which is a local, fast growing wild timber. It is actually more like oak and not like cedar at all. The planking is Silverballi and comes from Guyana or Surinam. »We now use bronze for fastenings but in the old days of course that would have been iron. That was not a very long-term way to build a boat because they rust very quickly. They use chainsaws to fell the trees and get the first shape of the frames on the ground. That is both scary as well as amazing to watch. After they have been set up they will use a planer and adzes to shape them perfectly.«

»When the boat is finished the launching is off the beach. It is a very strong community thing and it is strongly connected to

their folklore and their traditions there. The whole village will come down and join in the ceremony, which involves traditional music with fiddle, guitar and drums. It is a combination of their own African roots and Scottish traditions, which is where the boat builders originally came from. They are also members of the Anglican church so they will sing hymns on the bayside to help launch the vessel. A lot of music and a lot of rum!«

»Another part of the correct ceremony is to sacrifice an animal that will then be eaten by the crowd that is needed to help launch the vessel. Nothing goes to waste. It is very symbolic but also very practical. They slaughter an animal with a special ceremony the day before and prepare it for the meal the next day. They sprinkle liquor around the deck and around certain places to keep away evil spirits and to respect their ancestors. It depends on the size of the vessel and the budget what animal is chosen. A small vessel will get a goat or sheep. In the case of *Genesis* it was a pig as we had a lot of people to feed. For a schooner they might slaughter a cow.«

The entire village is then also involved in launching the new boat off the beach. »A line is attached to an anchor that is set out in the bay and a six-part tackle is rigged up to it. Then the whole village just hooks up to the line. For safety reasons this is before any alcohol is served although sometimes we do have a beer break to get the spirits up and to give it one last heave.«

In the meantime Alexis had collected so much material and to truly pay tribute to the art of Alwyn and his sons he felt that the building of *Genesis* needed a book of its own. So he decided to make a special double coffee-table box set. »I self-financed a limited edition print run of 1,000 copies. They sold out fairly quickly and then what I hoped for happened. We got orders for two more boats! Two 42-foot Carriacou sloops that then came to Antigua and worked in the charter trade and were very well received there.«

However, once these were finished things went quiet again. One of Alwyn's sons had already moved to New York in search of work and he was afraid the other two would go as well. He really wanted his sons to follow in his footsteps but needed another project. Then they would stay. Again, Alexis stepped in: »So we decided to build another boat. I would finance the bronze for the fittings and he would get the wood: trees from his relatives. Over the weekends and together with his sons he would build the boat. When it was finished we would bring it up to Antigua and sell it. At the same time I thought it would make an interesting documentary as a film.«

Initially Alexis asked several people in the yachting industry who were shooting video to come and help but the promo material



Ein Zugeständnis an die moderne Zeit ... // One tribute for modern times ...



... aber das meiste ist noch Handarbeit // ... but most of the work still is manual labour

they made wasn't exactly what he wanted. He then found a little red button on the back of his Canon 5D. »When you pressed that you got to shoot video and that is how I became a cinematographer! I really got into it and spent the next three years filming the project of *Exodus*. Alwyn had decided he needed to retire and this was going to be the last vessel he would build. It was quite an adventure but in the end we launched her, sailed her to Antigua, raced in the Classics and incredibly luckily, we found a buyer!«

His next problem though was the mass of material he had. »After three years of filming, I had 200 hours of footage amounting to several terabytes of data and this somehow had to become a film. I went to California and worked with some editors that I knew. From there I went to London and worked with a story consultant and another editor and basically for two years I went around the world working on the post-production of this film. In 2015 we finally had it ready for launching and we premiered at the West Indies Regatta in St. Barths. This was a fantastic opportunity to connect with all the people who had been involved with us and all the people who owned these vessels.«

»This regatta is another offshoot from the *Genesis* project. When I was selling the books and promoting them I sailed up and down the islands with a cargo of them in *Genesis*. On various islands I would do a slide show and sell the books and that covered the costs of the journey. It was also a lot of fun. I went to St. Barths where some of the old people came out and said that they

knew these boats from the old days when they used to do business with them. They asked how many were still around. I said there were just a few left. They suggested that we bring the boats and have a regatta on the 1st of May weekend.«

»In 2009 we got seven boats to come. We were given the dock for free and everybody brought food and wine and we had music on the dock. We really had a nice time and it has been going ever since. The West Indies Regatta is only for island built vessels and out of the 17 left we get about 14 there. Schooners and sloops. The event has become really popular and since 2011 it has even been sponsored by UNESCO! It is more like a festival than a regatta. We do go sailing but it is very laid back and it is more about what you can add to the event than what you can take away in prizes. People started to bring goods from different islands that the people in St. Barths could buy. Organic produce and artisanal art of all different kinds. It is very photogenic and the stories are wonderful and fit nicely in the atmosphere of the film.«

»Vanishing Sail has a very tight story line. Alwyn is building his last vessel with his sons and through the process of the build we learn about the history and why they built them. Where they sailed to and how it was that all the different connectivity between the islands came to be. The interviews come from all over. That is one of the real special gems of this region. Every island has its characters. I have been all over the world but this here is special. When you get them going on one particular subject they get very

passionate and a lot of that passion is transferred into this film. It is a very moving film because it is quite emotional. There is some sadness in it and there is some extreme joy. The wooden boats brought all this emotion out in the people when I interviewed them. The film has had great reviews, screened at 18 film festivals so far and even won six international awards. And now we are getting ready to distribute it ourselves.«

The reason for this is that there has been no interest whatsoever from the big television companies and film distributors, nor from any of the big festivals. Alexis tried them all: Sundance, Locarno, Berlin and the London film festival, but no one was interested. Obviously not blockbuster material, or so they felt. So Alexis has decided he wants to connect directly with his audience through self-distribution. In that way he hopes to reach people who are truly interested in this lovely niche product.

»We have just had a fantastic UK premiere in the Outer Hebrides where a very small festival approached us and asked if they could do the UK premiere. They were boat builders in their past and they felt a very strong connection to our story. And interestingly enough, the original boat builders in Carriacou actually came from Scotland in the 1700s. So to bring the film back there was a tremendous success.«

However, Alexis wants to achieve more. So far, he has initiated the building of five new boats in Carriacou but now he would love to find someone interested in a schooner, maybe like the *Water*

*Pearl* that was built on the beach of Bequia for Bob Dylan and Chris Bowman in the late 1970s. »One of the things I hope to achieve with this film is that we can encourage new people to get involved and become enthusiastic about these remarkable boats. But of course now they are for racing and charter. Originally they used to build them quickly and cheaply to run cargo as a business and especially for smuggling. That was one of the quickest ways to make money. They would sail up to St. Barths, load the boat with contraband cigarettes and alcohol and take them down to the English islands where they were very highly taxed. Especially in the 1950s these Carriacou boats, which were fast and light, would sail those 350 miles quickly. If they were caught they would donate some of the cargo to the customs officers and sail on.«

These boats for the cargo or smuggling trade would be quite good-looking and well sailing, however also quite basic. Nobody minded that then but now, things have moved on. »After *Exodus* another 42-foot Carriacou sloop was built by Alwyn's son Cal,« Alexis explains. »An absolute beauty. Truly the best that has ever come out of this village. She won the West Indies Regatta last year. She is similar to *Genesis*, has a wooden mast and a traditional rig, but she was more finely built and there has been more care taken in her finish. Hopefully more of those will be built. The older guys built beautiful boats for the cargo trade but they were a bit rough. I personally like that but the new one is beautiful but still original at the same time. That is the evolution.« //



# EIN JUWEL MIT SCHWIEGERMUTTER-COCKPIT ANDUNGE

ANDUNGE – A GEM WITH A COCKPIT FOR MOTHERS-IN-LAW

DIES IST DIE VERMUTLICH EINZIGE EINHEITSKLASSE, WO DIE GENAUE PLATZIERUNG DER SCHWIEGERMUTTER, ODER VIELLEICHT AUCH DES FAMILIENHUNDES, AN BORD MIT ENTSCHEIDEND IST FÜR DIE SEGELLEISTUNGEN BEI LEICHTEM WIND.

TEXT: CURT GELIN

Ihre Linien sind süß wie eine Liebkosung. Dazu das runde Kanuheck, der saubere Decksprung und der schlanke Rumpf, all das ist eine wahre Freude für das Auge. Kein Wunder, dass die Eigner einer Andunge meist sehr stolze Liebhaber ihrer Boote sind. Diese sehr besonderen Boote sind das Werk des Norwegers Thorwald Gjerdrum. Der wurde 1944, als er noch ein junger Ingenieur war, von seinem Club eben außerhalb von Oslo, Blakstad Seilforening, aus dem dann in den 1960er-Jahren die Asker Seilforening wurde, gefragt, ob er nicht ein günstiges, aber gut aussehendes und gut segelndes Jugendboot entwerfen könne. Man sollte, unter einer Baumpersenning, auch an Bord übernachten können, damit die Jugendlichen die Schärenwelt besser erkunden können. Und wengleich das Boot einst als Jugendboot entworfen wurde, segelt Thorwald sein eigenes Exemplar bis heute, obwohl er schon in seinen 80ern ist. Denn dieses Boot ist zeitlos, ein echter Klassiker, der von vielen als kleines Juwel verehrt wird.

Unter Wasser steht das Ruder senkrecht hinter dem Kiel. Das war damals eine ungewöhnliche Lösung. Thorvald versprach sich davon bessere Eigenschaften am Wind. Gleichzeitig machte er das Unterwasserschiff ziemlich platt, damit man das Boot auf einer Planke aufbauen konnte, einfach und günstig. Das flache Unterwasserschiff und das spezielle Heck versprachen außerdem gute Eigenschaften vorm Wind und unter Spinnaker. Dennoch ist die Segelfläche eher bescheiden, damit das Boot auch von jüngeren und leichteren Seglern gut beherrscht werden kann. So ist eine Andunge zwar einfach zu segeln, braucht aber schon etwas Wind, um lebhaft zu werden.

»Du musst konservativ steuern, um Geschwindigkeit aufzubauen und zu halten. Wenn man zu hoch fährt, verliert man Fahrt und treibt nach Lee. Und weil das Boot so gut ausbalanciert ist, wird die Positionierung der Besatzung an Bord so wichtig, um bei leichtem Wind gut segeln zu können«, berichten die Eigner. Am ungewöhnlichsten ist das Cockpit, besonders lang für ein nur 6,7 Meter langes Boot, mit einem Querbalken im hinteren Teil, auf dem auch die Pinne montiert ist. Dahinter gibt es einen Sitzplatz für einen Passagier, der

von hier aus alles verfolgen kann, was an Bord passiert, aber dennoch beim Segeln völlig aus dem Weg ist. Der ideale Platz, sagen viele, für die Schwiegermutter. Oder den Familienhund. Oder eben einen anderen Passagier.

Unter dem Achterdeck befindet sich ausreichend Stauraum für Gepäck, sogar eine mobile »Küche«, Schlafsäcke, Proviant und all das. Denn auf dem flachen Boden, unter einem Cockpit-Zelt, können zwei bis drei Personen einigermaßen bequem, eben wie beim Camping an Land, schlafen und damit den Sommer auf dem Wasser genießen und die Natur im Schärengarten ausgiebig erforschen. Obwohl das Boot in Norwegen geboren wurde, ist es heute vor allem in Schweden besonders populär und dort wiederum ganz besonders in Bohuslän an der Westküste. Die VM – Västkostmästerskapen – ist ein jährliches Highlight für die Eigner. 2016 versammelten sich 18 Andungen im idyllischen Mollösund und erinnerten Segler und Touristen gleichermaßen an die Zeiten, als Boote noch gebaut wurden, um schön auszusehen und gut zu segeln. Die meisten Andungen wurden in den 1950er- und 1960er-Jahren aus Mahagoni gebaut. Rund 40 wurden in Norwegen gebaut, die allererste Andunge noch auf der berühmten Anker & Jensen Werft, im letzten Jahr des Zweiten Weltkrieges, und am 23. Juni 1945 getauft. Die letzten 18 Holzboote wurden bei Börsholmens Båtverft in Asker gefertigt, weitere 100 Exemplare wurden in Schweden gebaut, viele davon in Säfte bei Skäléns, einer kleinen Werft am Ufer des Vänersees.

In den 1970er-Jahren beschloss Jan Mathiesen, der Mann, der auch der Initiator der Klasse an sich war, die

THIS IS POSSIBLY THE ONLY ONE-DESIGN CLASS WHERE THE POSITIONING OF THE MOTHER-IN-LAW, OR MAYBE THE FAMILY DOG, IS CRUCIAL FOR LIGHT WIND PERFORMANCE.

TEXT: CURT GELIN

Andunge auch in GFK zu bauen. Er erhoffte sich einen neuen Aufschwung für die Klasse, die an moderne Zeiten angepasst werden und wieder ein preiswertes und praktisches Jugendboot sein sollte. Einige Jahre lang wuchs die Klasse denn auch, doch dann blieb die Nachfrage aus, und die Produktion der GFK-Boote wurde eingestellt. Beim Bau der GFK-Boote achtete man darauf, dass sie in den Segeleigenschaften möglichst gleichwertig zu den älteren Booten waren. Allerdings stellte sich heraus, dass viele der Holzboote tatsächlich schneller waren. Wieder ein Argument dafür, dass Mahagoni und Stil wichtiger sind als Preis und praktisches Denken.

Einer der bekannteren Andunge-Eigner ist der frühere Präsident des Weltseglerverbandes ISAF, Göran Pettersson aus Göteborg. »Das Segeln in der Andunge zählt zu dem besten, das ich kenne«, sagte er. »Richtiges, klassisches Segeln, so, wie es immer war. Unprätentiöses Regattasegeln mit einem Boot, das nicht nur für die Rennen benutzt wird, einfache Organisation, ein kleines Rennkomitee und eine freundliche Atmosphäre. Das ist meine Art zu segeln, und das ist es, was Segeln zu einem Sport fürs Leben macht!«

Die guten Segeleigenschaften der Andunge helfen natürlich auch. Das Rigg zum Beispiel ist noch ein starker Pluspunkt des Bootes. Einfach, mit Unterwanten und Jumpstag und einem eher kurzen Mast, der an Deck steht. Der konservative Segelplan sorgt dafür, dass der Mast auch bei mehr Wind ruhig bleibt. Das mögen Andunge-Segler, wenn sie in einer frischen Brise rausgehen. Dann hilft auch die gute Gewichtsverteilung und Konzentration des Schwerpunktes in der Schiffsmitte – das Boot segelt selbst in ruppiger See sehr angenehm und sehr viel besser, als man es sonst in dieser Größenordnung erwarten würde.

Die vielleicht schönsten Andungen wurden im schwedischen Kungsviken gebaut, auf der Bootsbauerinsel Orust, von den Meistern Tore und Ante Larsson. Diese Boote hatten Teak Decks, elegante, runde Sülls wie auf

den berühmten Koster-Booten der Werft und nur das ausgesucht beste Mahagoni für die Rümpfe. Heute ist die Werft von Tore und Ante geschlossen, doch ihr Erbe lebt weiter – in der nahe gelegenen Lilla Kålviks Båtbyggeri. Johnny Andersson und seine Mutter Christina haben bereits zwei neue Andungen gebaut. Die erste als reine Spekulation, und es dauerte dann auch drei Jahre, bis sich ein Käufer fand. Dann kam jedoch noch ein Holzboot-Liebhaber vorbei, und im Jahr 2016 wurde eine weitere hölzerne Andunge an eine Familie in Stockholm ausgeliefert. »Wir versuchen, der Tradition von Tore und Ante zu folgen. Wir haben sogar ein Anleitungsbüchlein, welches die beiden für uns zusammengestellt haben. Manchmal schauen sie aus dem Himmel zu uns hinab. Wir müssen einfach diese gute Arbeit fortsetzen«, sagt Christina.

Sie, die Tochter eines Bootsbauers und nun selbst Eigentümerin der Werft, steht hinter dem außergewöhnlichen Finish der Boote. Das kann man auf den stabilen Snipe-Jollen bewundern, aber auch an eleganten Couchtischen und den Jollen, die zur Restaurierung hierher gebracht werden. Wenn man also ein kleines Juwel sucht, eine segelnde Stradivari, dann sollte man sich eine Andunge anschauen. Lilla Kålvik einen Besuch abstatten und die Boote im Sommer bei ihren Regatten in Bohuslän beobachten. Dann ist es sehr leicht, in Versuchung zu geraten: Holz ist stolz und eine lebenslange Liebesgeschichte. //

Her lines are sweet like a loving caress. The rounded canoe stern, the neat sheer-line and the sleek hull are a joy to the eye. No wonder that owners of »Andunge« class boats are proud lovers of their boats, very special day boats that are the work of the Norwegian Thorvald Gjerdrum. In 1944, then a young engineer, he was asked by his club, Blakstad Seilforening near Oslo which became the Asker Seilforening in the 1960s, to design a low cost, well sailing, good looking youth boat. It also had to have sleeping possibilities under a boom-tent, to encourage juniors to stay overnight in the archipelago. And despite the fact that this boat was once designed for the young generation, Thorvald still uses his, in spite of being in his 80s now. This boat is timeless, a true classic that is considered a gem by many.

Underneath, the short full keel fits a vertical rudder. This unusual solution was Thorvald's idea to get extra lift upwind. At the same time he made the bottom sections relatively flat, so the boat could be built on a plank, light and cheap. The flat bottom and special stern promise a boat with slippery performance downwind with spinnaker. But the sail area is relatively shy to fit the juniors, and as a result an Andunge is nice to sail, but needs a breeze to spring to life.

»You need to steer conservatively to pick up and keep speed. If you point, you lose grip and drift. And since the balance is neutral, careful trim and the positioning of the crew very much helps to get going in low winds,« owners say. The most original feature is the cockpit, long for a 22-footer and with a crossbeam aft on which the rudderstock is fixed. Behind it is space for a co-sailor, who gets a good view of what is happening, and still is out of the way: the ideal space for the aforementioned mother-in-law, family dog or other passengers.

The space below the aft-deck provides storage for gear, a mobile kitchen, sleeping bags and food. On the flat floor and beneath a boom-tent, two can sleep on board in camping style, live the summer life on the water and enjoy the nature in skärgården. In spite of being born in Norway, the Andunge today is most popular in Sweden and very much so in Bohuslän. Every year the VM – Västkostmästerskapen – is a high for owners. In 2016, 18 boats gathered in Mollösund, reminding sailors and tourists of the days when boats were built to look good and sail well. Most Andunges were built in the 1950s and 1960s in carvel mahogany. About 40 boats were made in Norway, the very first one was built and launched at the famous Anker & Jensen yard during the last year of the Second World War, and was christened on June 23, 1945. The last 18 boats were built at Börsholmens Båtverft in Asker, while another 100 or so were made in Sweden, many of them in Säffle at Skäléns, a small yard on the shore of Lake Vänern.

During the 1970s, the man who initiated the original Andunge, Jan Mathiesen, decided to produce Andunges in GRP. The aim was to give the class an injection, adapt to modern times and to get, again, a practical juniors boat. As a result the class began to grow again. But dwindling

demand led to a stop after a few years. Hopes were that the GRP boats would be even in performance with the older boats, but wooden boats beat them in VM. That gave sailors the insight that mahogany and style matters, not price and practicality.

One well-known Andunge owner is former ISAF president Göran Pettersson from Göteborg. »The kind of sailing you find in Andunges is the best I know, real classic sailing as it always has been. Unpretentious racing with a boat not only used for racing, simple organisation, small race committee, pleasant atmosphere. This is my kind of sailing and this is what makes sailing a life time sport!«

Possibly the well mannered sailing characteristics of the Andunge also help. A neat feature on Andunges is the rig – straightforward with lowers, jumpers and a relatively short mast stepped on deck. The conservative sailplan makes the mast stand still, something Andunge sailors like when they take on a fresh breeze. Also, the distribution of the displacement and weight in the middle helps when the wind picks up. The boat rides very well in rough waves, better than you would expect to do in a 22-footer.

The most beautiful Andunges were built in Kungsviken, on the boat building island of Orust, by masters Tore and Ante Larsson. They laid teak decks, made elegant rounded coamings like on their famous »Kosters« and selected only the very best mahogany for the hulls. Today, Tore's and Ante's yard is closed, but the heritage lives on, at nearby Lilla Kålviks Båtbyggeri. Johnny Andersson and his mother Christina have built two new Andunges. The first one was a speculation and took three years to find a buyer. But then another lover of wooden boats came along, and in 2016 a new Andunge was delivered to a family in Stockholm. »We try to follow the tradition of Tore and Ante. We even have an instruction book, which they compiled for us. Sometimes, they look at us from the sky: we must keep up the good work,« says Christina.

The daughter of a boat builder and now owner of the yard is behind the extraordinary finish of an Andunge built in Kålvik. Her touch can also be seen on sturdy Snipes, on coffee-tables and on Dinghies in for restoration. So if you want a little gem, a sailing Stradivarius, then look for an Andunge, visit Lilla Kålvik and watch the boats race in Bohuslän next summer. It is very easy to get tempted – wood is good and a lifetime love affair. //



Die schwimmende Lounge des »Off Paris Seine« //  
The floating lounge of the »Off Paris Seine«

IM JUNI 2016 HAT FRANKREICHS ERSTES  
SCHWIMMENDES HOTEL ERÖFFNET: DAS »OFF PARIS  
SEINE« WILL EIN PROTOTYP FÜR ARCHITEKTONISCH  
AUSGEKLÜGELTES LEBEN AUF DEM WASSER SEIN.  
DAHINTER STEHT DER FRANZÖSISCHE ARCHITEKT  
GÉRARD RONZATTI UND SEIN UNTERNEHMEN SEINE  
DESIGN, DAS WELTWEIT »ARCHITECTURE FLOTTANTE«  
OBJEKTE REALISIERT.

TEXT: **FRANZISKA HORN**

# ALLES IM FLUSS

EVERYTHING FLOATS



Das Pool hängt wie eine Badewanne über der Seine //  
The pool is like a suspended bathtub above the Seine

ichts, was es nicht schon gäbe in Paris, und doch hat die französische Hauptstadt seit Juni ein ganz neuartig-edles Quartier bester Lage im Portfolio. Noch dazu eines, das maritime Sinnesindrücke inmitten der Millionen-Metropole vermittelt. Das ist eher untypisch für eine europäische Großstadt. Nur ein paar Schritte vom Gare d'Austerlitz hat das schwimmende Hotel »Off Paris Seine« am südlichen, linken Ufer der Seine im 13. Arrondissement festgemacht. Sein Heimathafen liegt zwischen zwei Brücken, dem nostalgischen Viaduc d'Austerlitz von 1904, der sich im dynamischen Bogen über das Wasser spannt, und der modernen Trägerbrücke des Pont Charles-de-Gaulle von 1996.

Stahl, Glas und Holz, das sind die Materialien, aus denen das schwimmende Vier-Sterne-Basecamp mit seinen zwei

Wohnetagen gemacht ist. Eine Gangway führt direkt vom Quai d'Austerlitz in die Lobby. Von hier schweift der Blick auf die beiden langen Wohntrakte und linkerhand über das offen gestaltete Restaurant – dazwischen schneidet ein zwei mal zehn Meter schmaler Pool den Bar-Bereich spektakulär in zwei Teile. Wie eine überlange Badewanne hängt das Becken zwischen den hölzernen Decks, Gäste können hier intim und geschützt mit Infinity-Sicht auf die Seine planschen. Selbige strömt unterhalb des Pools mittig, ruhig und offen (!) zwischen den beiden Schiffsrümpfen dahin. Ein symbolhaftes Bild: »So verkörpert das »Off Paris Seine« ein Sinnbild für die Stadt Paris mit ihren zwei Ufern, dem *rive gauche* und dem *rive droite*,

Land vom Erdboden nicht reflektiert, auf dem Wasser aber sehr wohl, es verdoppelt sich sogar. Das vermittelt eine ganz neue Erfahrung. Die Seine ist wie ein fließender Spiegel mit all ihren Reflexen und Lichtern bei Tag und bei Nacht. Man braucht 24 Stunden, um all die wechselnden Schattierungen eines Tagesverlauf zu erleben.«

Als Zweites fällt auf: Obwohl lebhafter Schiffsverkehr auf dem Fluss herrscht, obwohl ständig Cargofrachter, Ausflugsboote und Motoryachten vorbeiziehen, liegt das Hotel seelenruhig im Wasser, nur minimale Bewegungen sind zu spüren und vermitteln ein eher reduziertes »Bootsgefühl«. Wie der Architekt das hinbekommen hat? Der Trick: Was von außen betrachtet wie die starre Struktur eines Katamarans mit fest verbundenen Zwillings-Rümpfen wirken mag – ist im Grunde gar keine. Der Kniff liegt in den Gelenken, mit denen die beiden Körper verbunden sind. Diese erlauben es, sich unabhängig voneinander auf dem Wasser zu bewegen und so den Wellengang abzufangen. *Quelle raffinesse!* Nur ein Beispiel von vielen, das zeigt, wie sehr die aquatische Lage die Konstruktion des Baus bestimmt, bedingt – und völlig durchdringt. »Viele Hotelgäste sind das Schwanken eines Schiffes einfach nicht gewohnt, darum haben wir es minimiert«, erklärt Ronzatti und erzählt: »Den stärksten Wellengang erzeugen übrigens gar nicht die großen, langsamen Frachter oder Barge, sondern die kleinen, schnellen Personenboote des nahen Finanzministeriums.«

Dann kommt er zur Sache: »Es ist mir ein echtes Anliegen, unseren ganz spezifischen Ansatz zur *architecture flottante* darzustellen«, sagt Architekt Ronzatti. »*Floating architecture*, das bedeutet eben nicht, standardisierte Häuser einfach auf einen Ponton ins Wasser zu setzen. Denn so verstehen es landläufig die meisten. Es bedeutet auch nicht, Boote wohnlich einzurichten. Wir beschreiten einen dritten Weg und entwickeln Strukturen, die wie ein Organismus oder ein in sich geschlossenes System aus sich selbst heraus funktionieren. Die Konstruktion ist also inhärent. Wir entwickeln transportfähige, »nomadische« Objekte, die ausschließlich für geschützte Wasserzonen erdacht sind, für einen absehbaren Zeitraum von vielleicht 30 Jahren oder mehr, dann müssen sie renoviert werden – und die einen möglichst geringen Eingriff in die Natur darstellen. Was wir machen, hat also mit dem Bauen auf Festland nicht mehr viel zu tun.«

Durchdacht und komplex, dabei architektonisch stimmig durchdekliniert, so zeigen sich auch die kompakten Zimmer in ihren erdigen, monochrom gehaltenen Tönen. Wie an Bord eines Schiffes ist auch hier der vorhandene Raum optimal genutzt: Bei 15 Quadratmetern pro Zimmer treffen größtmöglicher Komfort auf praktischen Stauraum. Der Flachbildschirm hängt unfallsicher an Lederriemen, ein farbiges Lichtleitsystem sorgt für Orientierung im Dunkeln, während Vakuum-Toiletten, wie man sie aus der Aeronautik oder aus Zügen kennt, den Wasserverbrauch stark reduzieren. »Wir haben die Zimmer bewusst minimalistisch und zeitlos gehalten, fern von Mode und Trends«, sagt Ronzatti, und das ist durchaus

dazwischen die Seine«, erklärt Architekt Gérard Ronzatti bei einem Rundgang.

**In Zahlen: 80 Meter lang und 18 Meter breit**, so lauten die Abmessungen des lang gestreckten Hotels mit seinen vier Suiten und 54 Zimmern, die sich auf zwei Wohntrakte über tragenden Schwimmkörpern verteilen. Dazwischen hat der Architekt einen glasgedeckten Lichthof integriert, der wie eine Art Atrium oder Patio mit gemütlichen, metallisch glänzenden Sitzkissen als Lounge fungiert und überraschende architektonische Perspektiven bietet. Es ist die Natur, das Licht, dem Ronzatti hier buchstäblich seinen eigenen Raum gibt und das er im gesamten Objekt mit seinen *open spaces* mit einbezogen hat: »Das natürliche Tageslicht wird ja auf dem



Viel Licht und Luft in der Lobby //  
The lobby has masses of light and space



Ein Zimmer auf dem Fluss //  
A room on the river

als Anspielung auf die vom Mailänder Designerduo Galante und Lancman gestalteten Suiten zu verstehen. Diese schweben in Orangerot, auf je 30 qm, und sind für den Geschmack des Architekten offensichtlich einen Tick zu modisch. Lieber erklärt er die modular vorgefertigte Bauweise in Boxen für die Zimmer, verweist auf den clever integrierten Wäscheschacht in der Lounge und erläutert die fahrbaren Wagen entlang des Geländers.

Vom Detail zum großen Ganzen – auf dem Wasser, am Wasser, im Wasser und nah am Wasser zu sein: Die Erfahrung des fließenden Elements ist hier so unmittelbar wie direkt. Es ist genau dieses Gefühl des Losgelöstseins vom Festland, die Quintessenz eines nomadischen Lebens, das dieses Hotel vermitteln will. Und wer das Glück hat, noch dazu auf seiner »Seeseite« zu wohnen, kann nach Gusto vom Bettkantenrand aus vorbeifliegende Möwen und Enten mit Brot füttern, die Angel auswerfen oder knapp vorbeifahrenden Kapitänen ein »Salut!« zurufen. Die irrlichternde Oberfläche der Seine liegt dabei »ebenerdig« zum Fußboden und ist im Sinne des Wortes zum Greifen nah. Auf dem Wasser sein und zugleich inmitten der Stadt, das hat was. Für das urbane Grundrauschen sorgt die nahe Métro-Linie Nummer fünf, die fast im Minutentakt über die bogenförmige Stahlbrücke des Viaduc d'Austerlitz donnert. Doch abends wird es dann *tranquille* – still, richtig still. Nur die Lichter der nächtlichen Großstadt tanzen noch auf dem Wasser.

Außen hat der Architekt am östlichen Ende einen Anleger für kleinere Boote geschaffen. Über einen Meter Tiefgang ver-

fügen die beiden Schwimmkörper, bei zwei Metern Wassertiefe hier am Rand der Seine, bei normalem Wasserstand, in der Mitte sind es rund fünf Meter. Doch das kann sich ändern. Die beiden Gangways wurden für diverse Wasserpegel konzipiert – steigt die Seine durch Hochwasser an, führt statt der oberen Gangway die untere Gangway waagrecht bequem ins Innere. Eine nötige Vorkehrung, wie die jüngste Flut vom Juni 2016 mit 6,10 Metern zeigte, kurz nach Eröffnung des Hotels, oder das große Hochwasser von 1910 mit 8,62 Metern. »Bei der Flut im Juni zeigte sich das »Off Paris Seine« perfekt resilient und anpassungsfähig«, erzählt Ronzatti. Viele Bewohner von Paris kamen an den Fluss, der plötzlich eine ungeahnte Stärke und Geschwindigkeit besaß. »Das hat bewiesen, wie sehr sich die *floating architecture* für die Zukunft eignet. Und in seiner modularen Bauweise auch für Großprojekte.«

**Ronzattis Studio heißt Seine Design, er selbst ist Ingenieur und Architekt zugleich – mit klarer Präferenz fürs Wasser.** »Dabei habe ich persönlich kein Interesse am Segeln, an Schiffen oder an Ozeanen«, sagt er. »Ich interessiere mich für bewegliche Architektur, ob auf dem Wasser, auf Rädern oder auf Flügeln.« Am anderen Ufer der Seine liegt Ronzattis Büro am Quai de la Rapée, ein schwarz gefärbter, umgebauter Lastkahn mit Glasdach. Er birgt einen langen, offenen Raum, 15 Mitarbeiter sitzen hier im *Le Chaudron* konzentriert an den Tischen. Das Team besteht aus Designern, Architekten und Ingenieuren. Eine faltbare Stahlterasse, Paravents im Schiffkörper und Details wie das Sonnensegel über dem Glasdach verweisen auf das Inge-

nieurshirn des Eigentümers. Ein paar Hundert Meter weiter liegt seit 2014 die Guinguette »Rosa Bonheur«, eine moderne, schwimmende Taverne, ebenfalls entworfen von Seine Design. Sie ist benannt nach einer Malerin des 19. Jahrhunderts, und an manchen Abenden essen, trinken, tanzen, feiern und lachen hier Hunderte von Menschen im Rhythmus der Wellen.

Dabei ist die Idee, auf dem Wasser zu leben, gar nichts Neues hier in Paris. Ronzatti zeigt auf alte Fotografien – und auf eine lange Tradition: »Um 1900 war der Fluss noch viel breiter und eine Menge los auf dem Wasser. Darunter viele *bateaux lavoirs*, Wäschereiboote also. Die waren bis 1971 im Dienst.« Diese traditionelle Kontinuität, zwischenzeitlich stillgelegt, weil der Transport über Straßen lief, will er weiterführen. »Wir wollen die Menschen zurück auf den Fluss bringen«, sagt er und erwähnt, dass Paris einen eigenen *port de plaisance*, einen Yachthafen, besitzt. Seine Design plant und baut übrigens nicht nur hier, sondern weltweit, rund 50 Projekte hat das Büro realisiert.

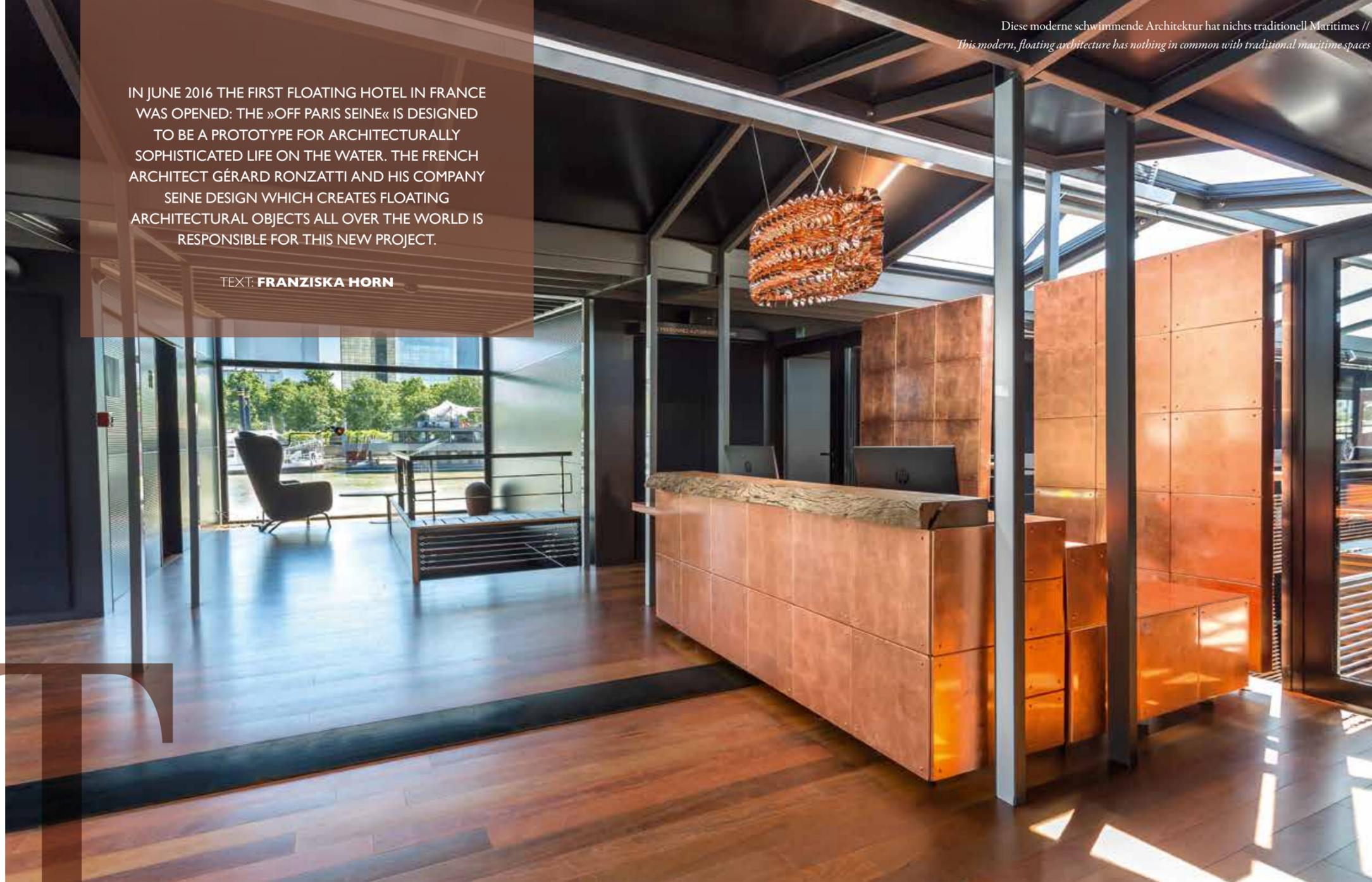
**Der Hintergrund? Zwei Drittel der Erde sind mit Wasser bedeckt, also 360 Millionen Quadratkilometer.** »Für Menschen ein feindlicher Lebensbereich. Weniger als ein Prozent davon, nämlich zwei Millionen qkm, sind geschützte Zonen – für diese bauen und planen wir. Denn Städte und Metropolen wachsen weltweit, drei Viertel der Menschen werden in ihnen leben. Man versucht, Land zu gewinnen, indem man auf Pfählen baut oder Polder anlegt, wie der Blick nach Manhattan zeigt. *Floating architecture* stellt dabei den geringsten Eingriff dar. Wir wollen exemplarische

Beispiele schaffen, die perfekt durchdacht sind«, sagt Ronzatti. Objekte, die für viele zugänglich sind, wie Hospitale, Hotels, Restaurants. »Wir planen für die Heilsarmee ebenso wie für Louis Vuitton. Wir planen in China oder Afrika, in Dubai oder in den USA – immer auf Wasser. Damit kehren wir dorthin zurück, wo die Besiedlungsgeschichte der Menschheit begann: an Flussläufen.«

Natürlich beobachtet Ronzatti, was seine holländischen Kollegen baulich aufs Wasser treibt. »Einige Privathäuser auf Wasser bereitzustellen, löst nicht das Problem von Millionen Menschen«, kommentiert Ronzatti. »Ob es dann am Ende 150 oder 1000 Häuser sind, das reicht als Lösung nicht aus. Wobei privater Wohnbau für mich eher nicht so interessant ist, ich plane ausschließlich Prototypen für soziale Community-Projekte«, legt er dar. Ob ganze maritime Städte für ihn grundsätzlich vorstellbar sind? Die Wendung zum Wasser, sie scheint ein Trend zu sein. Ronzatti winkt ab. »Die Größe der Projekte regelt sich durch die Größe der Werften und ob sie in der Lage sind, diese zu bauen«, sagt der Architekt pragmatisch. Seine Vorfahren zogen Anfang des 20. Jahrhunderts von Venedig nach Frankreich. Ob von dort die Verlinkung zum Wasser rührt? »Modulare, transportable Organismen sind realistischer als Städte auf dem Meer. Zurzeit planen wir das Hotel-Projekt »Moor«, 100 mal 150 Meter groß, es kann überall gebaut werden. Renderings oder fantastische Entwürfe interessieren uns nicht – wir wollen bauen«, sagt er. Das kann er, das hat er bewiesen. Von Ronzatti und Seine Design werden wir noch hören. //

IN JUNE 2016 THE FIRST FLOATING HOTEL IN FRANCE WAS OPENED: THE »OFF PARIS SEINE« IS DESIGNED TO BE A PROTOTYPE FOR ARCHITECTURALLY SOPHISTICATED LIFE ON THE WATER. THE FRENCH ARCHITECT GÉRARD RONZATTI AND HIS COMPANY SEINE DESIGN WHICH CREATES FLOATING ARCHITECTURAL OBJECTS ALL OVER THE WORLD IS RESPONSIBLE FOR THIS NEW PROJECT.

TEXT: FRANZISKA HORN



here is nothing that doesn't already exist in Paris and yet, since June, the French capital has a completely new and noble accommodation in the best possible location in its portfolio. On top of that, something that also provides maritime sensual impressions in the middle of this metropolis of millions. This is rather untypical for a European city. Just a few steps from the Gare d'Austerlitz, the floating hotel »Off Paris Seine« has been moored on the southern, left bank of the Seine in the 13th arrondissement. Its home port is situated between two bridges, the nostalgic Viaduc d'Austerlitz from 1904, which stretches across the water in a dynamic arc, and the modern Pont Charles-de-Gaulle bridge from 1996.

Steel, glass and wood, these are the materials from which this floating four-star base camp with its two living levels has

been constructed. A gangway leads directly from the Quai d'Austerlitz to the lobby. From here, one has a clear view of the two residential sections and to the left over the open-plan restaurant – between which is the two by ten metres long narrow pool that spectacularly divides the bar area into two parts. Like a long bathtub, the pool hangs between the wooden decks, guests can swim here intimately and protected with an infinity view of the Seine which can be seen flowing quietly below the middle of the pool between the two ship's hulls. A symbolic image: »Thus, »Off Paris Seine« represents a symbol of the city of Paris with its two shores, the *rive gauche* and the *rive droite*, between them the Seine,« explains architect Gérard Ronzatti during a tour.

and it takes 24 hours to experience all the changing shades of the day.«

The second fact that can be noticed is: although there is an abundance of traffic on the river, despite the fact that cargo vessels, excursion boats and motor yachts are constantly moving here, the hotel lies serenely on the water, only minimal movement is felt and this conveys a rather minimised »boat feeling«. How did the architect manage this? The trick: what looks like the rigid structure of a catamaran with firmly connected twin hulls from the outside – in reality is not. The trick is in the joints with which the two hulls are connected. These allow them to move independently of each other on the water, thus intercepting the waves. *Quelle finesse!* Just one example of many, which shows how much the aquatic situation has determined the construction of the building, conditioned – and completely permeated. »Many hotel guests are simply not accustomed to the swaying motion of a ship, so we have minimized it,« explains Ronzatti. »The strongest waves by the way are not generated by the large, slow ships or barges but by the small, fast passenger boats of the nearby Ministry of Finance.«

He then gets to the point: »It is a genuine concern of mine to clearly express our very specific approach to *architecture flottante*,« says architect Ronzatti. »Floating architecture does not mean simply placing standardized houses on a pontoon in the water. Because this is how most people understand it. It also does not mean turning boats into homes. We go down a third path and develop structures that by themselves work like an organism or a self-contained system. The design is therefore inherent to this. We are developing transportable »nomadic« objects, designed exclusively for protected water zones, for a foreseeable period of perhaps 30 years or more, then they have to be renovated – and which interfere in the least possible way with nature. What we are doing does not have a lot to do with building on dry land.«

Fully thought through and complex, yet architecturally harmoniously finished, this is also how the compact rooms in their warm, monochrome tones present themselves. Like on board any ship, the available space is optimally utilized here: at 15 square metres per room, the greatest possible comfort demands practical storage space. The flat screen is, accident proof, attached to leather straps, a coloured light guiding system provides orientation in the dark, while vacuum toilets, as they are known from aeronautics or trains, greatly reduce water consumption. »We have kept the rooms deliberately minimalist and timeless, away from fashion and trends,« says Ronzatti, and this is also the allusion that the 30 square metre suites, that are designed by the Milanese designer duo Galante and Lancman, evoke. They indulge themselves in orange and red, and are obviously a bit too fashionable for the taste of the architect. He prefers to explain the modular prefabricated construction in boxes of the rooms, points out the cleverly integrated laundry bay in the lounge and explains the mobile wagons along the railing.

**In figures: 80 metres long and 18 metres wide,** the dimensions of this stretched hotel with its four suites and 54 rooms, spread out over two living-levels on the two floating hulls. In between, the architect has integrated a bright, glass-roofed courtyard, which acts as a kind of atrium or patio with cosy, metallic-looking seating that functions as a lounge and offers surprising architectural perspectives. It is nature, light, that has literally been given its own space here by Ronzatti, and that he has included in the entire object with its open areas: »The natural daylight is not reflected back from the ground, but on water very much so, it is actually even multiplied. That creates a completely new experience. The Seine is like a flowing mirror with all its reflections and lights by day and by night,



From the details to the bigger picture – to be by the water, on the water, in the water and close to the water: the experience of the flowing element is as instantaneous as it is direct. It is exactly this feeling of being detached from the mainland, the quintessence of a nomadic life that this hotel wants to convey. And whoever is lucky enough to have a room on the »sea side« can feed gulls and ducks with bread from the edge of his bed, fish with a fishing rod, or call out a »salut!« to captains who pass by closely. The constantly moving surface of the river Seine lies »level« with the floor and can literally be touched. Being on the water and at the same time in the middle of the city, is something quite special. The nearby Métro line number five is the reason for the urban background noise, which like clockwork thunders by over the arc-shaped steel bridge of the Viaduc d'Austerlitz every minute. But in the evening it becomes *tranquille* – quiet, truly quiet. Only the lights of the nocturnal city still dance on the water.

On the outside at the eastern end the architect has created a landing stage for small boats. The two floating hulls have a draught of one metre where the depth here at the edge of the river is two metres at normal water level, and in the middle there it is about five metres.



But that can change. The two gangways have been designed for various water levels – the Seine rises during floods, instead of the upper gangway then the lower gangway leads comfortably and horizontally into the interior. A necessary precaution, as the recent flood of June 2016, shortly after the opening of the hotel, with a rise of 6.10 metres showed, or the large flood of 1910 with 8.62 metres. »During the flood in June, the »Off Paris Seine« proved perfectly resilient and adaptable,« says Ronzatti, and many Parisian residents came to the river, which suddenly had unimagined strength and currents. That proved how floating architecture is suitable for the future. And in its modular design also suitable for large projects.

**Ronzatti's studio is called Seine Design, he himself is an engineer and an architect – with clear preference for water.**

»I personally have no interest in sailing, ships or oceans,« he says. »I'm interested in moving architecture, whether on the water, on wheels or borne on wings.« On the other side of the Seine lies Ronzatti's office on the Quai de la Rapée, a black-coloured, converted barge with a glass roof. It has a long, open space, where 15 employees sit in highest concentration behind their tables in the *Le Chaudron*. The team consists of designers,

architects and engineers. A folding steel staircase, screens in the ship's hull and details like the solar sail above the glass roof point to the engineer's brain of the owner. A few hundred metres further, the guinguette »Rosa Bonheur«, a modern, floating tavern, also designed by Seine Design, has been here since 2014. It is named after a painter from the 19th century, and on some evenings hundreds of people eat, drink, dance, celebrate and laugh here to the rhythm of the waves.

The idea of living on the water is nothing new here in Paris. Ronzatti points to old photographs – and a long tradition: »Around 1900, the river was still much wider and a lot was happening on the water, including many *bateaux lavoirs*, laundry boats. They were taken out of use in 1971.« This traditional continuity, which has been shut down in the meantime, because transportation has been moved to roads, is what he wants to re-establish. »We want to bring people back to the river,« he says, adding that Paris also has its own *port de plaisance*, a marina. Seine Design by the way does not only plan and build here, but worldwide, the office has constructed about 50 projects.

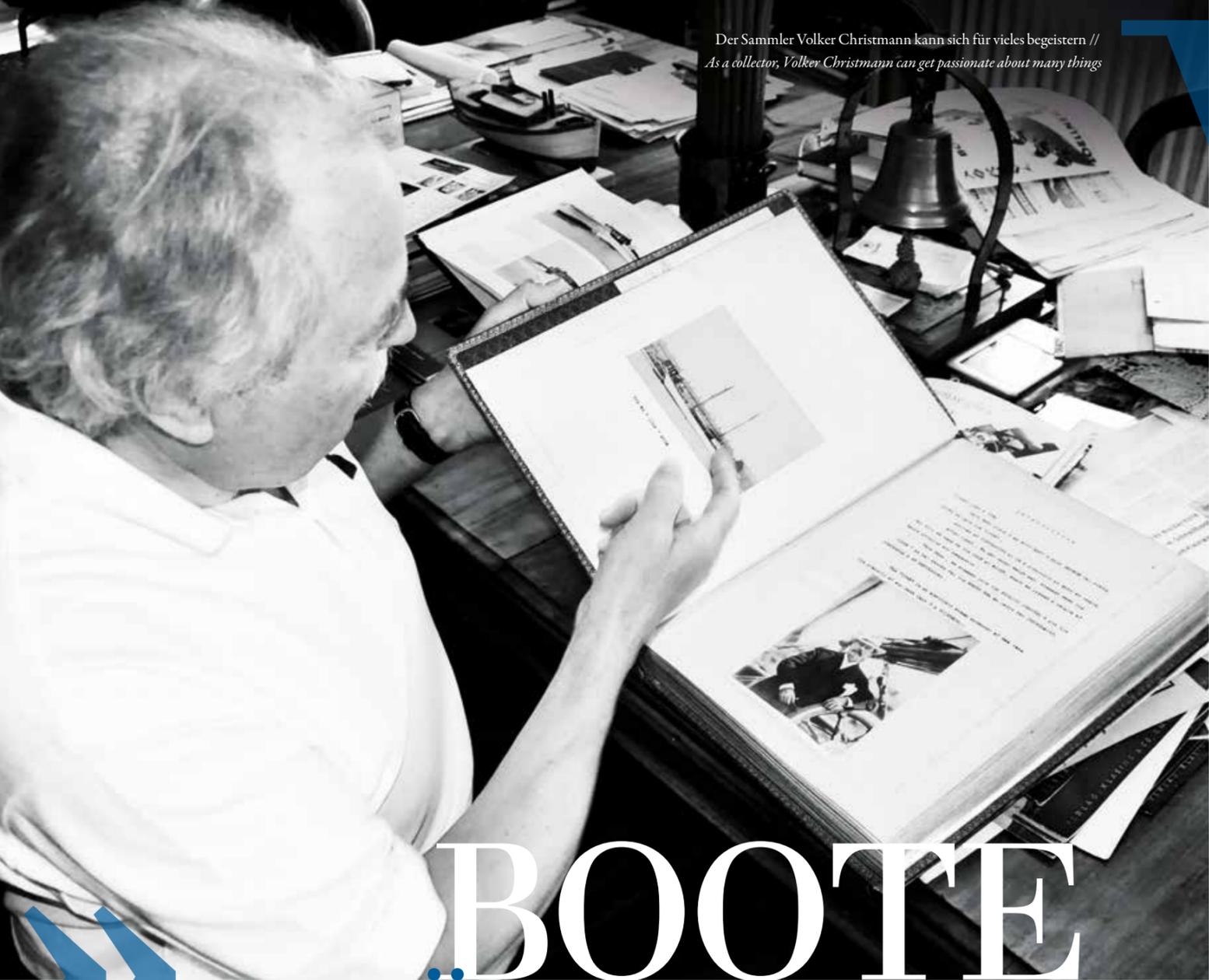
**The background? Two thirds of the earth are covered by water, 360 million square kilometres.** »For humans that is a hostile living environment, less than one percent of that, two million square kilometres, are protected areas – for which we build and plan. As cities and metropolises are growing world-wide, three quarters of the population will live in them. People are trying to reclaim land by building on poles or polders, as the view of Manhattan

shows. Floating architecture has the least impact. We want to create exemplary alternatives that are perfectly thought out,« says Ronzatti. »Objects that are accessible to many, such as hospitals, hotels, restaurants. We are planning for the Salvation Army as well as for Louis Vuitton. We are always planning on water, in China or Africa, in Dubai or the USA. This is where we return to where the history of mankind began: by the waterside.«

Ronzatti, of course, observes what his Dutch colleagues are building on the water. »Providing some private homes on the water does not solve the problem of millions of people,« he comments. »Whether in the end it is 150 or 1000 houses, it still is not sufficient. I am planning prototypes for social community projects,« he says. Do entire floating cities seem fundamentally conceivable for him? The return to the water, it seems to be a trend. Ronzatti dismisses this. »The size of the projects is determined by the size of the shipyards and whether they are able to build them,« the architect says pragmatically. His ancestors moved from Venice to France at the beginning of the 20th century. Is this where his link to the water dates back to? »Modular, transportable organisms are more realistic than cities on the sea. We are currently planning the hotel project »Moor«, 100 by 150 metres in size, which can be built anywhere. Renderings or fantastic designs do not interest us – we want to build,« he says. Which he has proven. We will definitely hear more of Ronzatti and Seine Design. //

Information about Seine Design: [www.ronzatti.com](http://www.ronzatti.com)

Der Sammler Volker Christmann kann sich für vieles begeistern //  
As a collector, Volker Christmann can get passionate about many things



# BOOTE BÜCHER. KNÖPFE

BOATS, BOOKS AND BUTTONS

EINE DER ATTRAKTIONEN DES NEUEN ROBBE & BERKING YACHTING HERITAGE CENTRE IN FLENSBURG IST DIE DORT BEFINDLICHE GRÖSSTE YACHTSPORTBIBLIOTHEK DER WELT. SIE BASIERT AUF EINER SAMMLUNG, DIE EINST VON VOLKER CHRISTMANN BEGONNEN WURDE: DER URTYP DES SAMMLERS! NACHDEM ER EINE REIHE VERSCHIEDENER YACHTEN HATTE, SELTENE NAUTISCHE ANTIQUITÄTEN UND DIE BEREITS ERWÄHNT BÜCHERSAMMLUNG HAT ER NUN EINE NEUE PASSION: SELTENE UND HISTORISCHE KNÖPFE VON DEN

VERSCHIEDENSTEN YACHTCLUBS.

**EIN INTERVIEW VON RON VALENT**

Vor der kürzlich erfolgten Eröffnung des »Robbe & Berking Yacht Heritage Centre« in Flensburg musste, wer ein bestimmtes maritimes Buch oder auch Informationen über eine Yacht oder einen Konstrukteur suchte, vermutlich nach Wiesbaden reisen, wo bis dahin die weltgrößte Sammlung maritimer Bücher zu finden war. Das Haus des 69-jährigen Sammlers Volker Christmann ächzte und stöhnte förmlich unter der enormen Last Tausender Bücher, doch seither ist die Bibliothek umgezogen und bildet nun den Kern des Yachting Heritage Centre in Flensburg. Die Sammlerleidenschaft jedoch blieb, und das Haus des Volker Christmann füllt sich allmählich wieder mit den wunderbarsten Dingen. Nun hat er ein neues Ziel für seine Kleptomanie entdeckt: historische Yacht-Club-Knöpfe!

## Was waren Ihre Anfänge im Segeln?

»Mein Vater starb früh, im Jahre 1980, als er erst 60 war. Gemeinsam mit ihm hatte ich einst ein hölzernes Boot gebaut, und das hatte Vater und Sohn eng miteinander verbunden, doch als dann Mädchen in meinem Leben auftauchten, wurde es schwieriger. Wir stritten uns über irgendeine Nichtigkeit, und ich ging fort, um in München zu leben, und kam nie zurück. Dann kaufte ich ein Boot gemeinsam mit einem Freund, der zwar viel Geld, aber keine Ahnung vom Segeln hatte. Bei mir war es andersherum, ich hatte kein Geld, aber konnte segeln. So war es vor allem für mich ein guter Deal, denn ich konnte mit dem Boot anstellen, was ich mochte. Es war eine 15 Meter lange Klipperraak aus dem Jahre 1898. Ich glaube, ich bin mindestens 15-mal damit die Rhone hinab und hinaus nach Frankreich und zurück gefahren. Später kaufte ich dann eine 11-KR-Yacht von Abeking & Rasmussen. Das war die *Königin*, damals ein berühmtes Schiff, Schwester der *Rubin I*. Beim Kauf wurde vereinbart, dass wir den Namen nicht übernehmen dürften, also taufte wir sie *Regina*, was ja nichts anderes ist als das lateinische Wort für *Königin*.«

## Was war der Wendepunkt in Ihrem Leben?

»Als ich diese 11-KR-Yacht ansah, sagte ich zu meiner damaligen Freundin, welche meine heutige Frau ist, dass wir auf diesem Boot den ganzen Sommer lang leben und segeln müssten und es sonst nicht kaufen dürften. Nun hatte ich damals eine Firma mit mehreren Läden, die Sportartikel verkauften, eine andere Firma, die Ladeneinrichtungen baute, und eine Antiquitäten-Großhandlung. Insgesamt arbeiteten um die 30 Leute für mich, und um all das musste ich mich natürlich täglich kümmern, es würde nicht funktionieren, wenn ich einfach mal sechs Monate im Jahr weg wäre. Also verkaufte ich 1990 alles und investierte dafür in Immobilien. Diese Immobilien bezahlen bis heute meine Rechnungen. Es war das Cleverste, das ich je getan hatte. Wir haben nun eine Anzahl Wohnungen in Mainz und in Wiesbaden, und das klingt vielleicht

Schon in jungen Jahren brachte ihn sein Vater, der mehrfacher Deutscher Meister in Segelkanus war, zum Segeln. In den 1950er-Jahren kaufte Christmann senior sein erstes »richtiges« Boot und danach allmählich immer größere Yachten. Eine davon war ein Klassiker aus den Dreißigerjahren mit ziemlich viel Tiefgang. Damit liefen sie einen Hafen am Rhein an und blieben dann dort für den Rest des Sommers stecken, weil das Wasser einfach nicht wieder hoch genug war, um sie hinauszulassen!

Vom Rhein ging es dann aber doch bald auch hinaus auf die offene See. 1962 ließ der Vater sich einen Kielschwerter vom Typ »Delphin« in Hamburg bauen, ein Schwesterschiff des Bootes, mit dem damals in den Sechzigerjahren das Ehepaar Elga und Ernst-Jürgen Koch um die Welt segelte.

beeindruckender, als es ist, denn natürlich muss man sich auch darum kümmern, aber beschweren kann ich mich nicht. Im Vergleich zu armen Menschen bin ich reich, aber im Vergleich zu den Reichen bin ich arm.

Ich hatte viele verschiedene Boote. Klassiker, moderne und sogar einen Schlepper. Zwanzig Jahre lang segelten wir im Mittelmeer, erst mit der Klipperraak *Bonny* und dann mit der *Königin*. Die verkaufte ich 1991 und legte mir eine Westerly 36 zu, auf der ich im Hafen wohnte, während ich oben auf dem Berg einer griechischen Insel ein Haus renovierte. Nach zwölf Jahren verkauften wir auch die und segelten acht Jahre in der Ostsee, mit einer Helmsman 47, bis wir erkannten, dass wir allmählich etwas älter wurden. Und dass es eben nicht mehr so gut ging, wenn der Wind auf sechs oder sieben auffrischt und man sich mit dem ganzen Körper in die Winsch legen muss. Also verkauften wir die Helmsman und kauften die *Nixe*, eine Brandsma 47, ein klassisches Motorboot aus Stahl, welches ich noch habe. Es steht allerdings zum Verkauf, weil wir nun mehr oder weniger ganz auf die Azoren gezogen sind. Ich vermisse allerdings das Segeln und werde mir hier vielleicht wieder einen kleinen Daysailer zulegen. Alles in allem ein Leben in Booten! Wir haben bestimmt über 100.000 Seemeilen auf See zurückgelegt und waren oft monatelang am Stück unterwegs. Im Winter habe ich Bücher gesammelt, im Sommer waren wir segeln. Das war mein Leben!

Zwischendrin hatte ich auch mit der Rettung des Zwölfers *Anita* zu tun. Sie gehörte 25 Jahre lang der Segelkameradschaft Ostsee, aber war dann in wirklich schlechtem Zustand. Unter der Wasserlinie war sie ganz verrottet. Ich wurde um Hilfe gebeten und auch zum Vorsitzenden einer eigens dafür gegründeten GmbH, über die dann die Restaurierung lief. Der Segelclub Rheingau wurde dann Eignerin der Yacht. Gemeinsam mit meinen Freunden brachte ich etwa die Hälfte der Mittel auf, die für die Restauration nötig waren, den Rest brachten viele Freiwillige des Clubs zusammen. Dann wurde sie per Lkw nach Gilleleje in Dänemark transportiert, wo Niels

Anderson die Arbeiten durchführte. Jetzt segelt sie wieder mit der wachsenden Flotte der 12er in der Ostsee und nimmt auch an allen Regatten teil.«

#### **Wie begannen Sie mit dem Büchersammeln?**

»Als ich meine Firmen 1990 verkauft hatte, war ich ja noch jung und brauchte eine Beschäftigung. Ein Hobby. Von meinem Vater hatte ich etwa 100 Segelbücher geerbt und dazu einige gebundene Jahrgänge der Zeitschrift ›Yacht‹, von 1940 bis etwa 1960. Also sagte ich mir, mal sehen, ob du nicht die 100 oder so Bücher finden kannst, von denen ich glaubte, dass sie übers Segeln geschrieben worden waren, denn dann hätte ich ja die beste Sammlung von Segelbüchern. Natürlich erkannte ich sehr schnell, dass es sehr viel mehr als nur 200 Segelbücher gibt, und so wuchs und wuchs meine Sammlung. 1998 schaffte ich einen Computer an, weil es mir immer wieder passierte, dass ich Bücher kaufte, die ich schon hatte. Ich wollte einfach nur ein Register meiner Bücher erstellen, damit mir das nicht wieder passierte. Aber dann entdeckte ich durch diesen Computer das Internet und all die verschiedenen Buch-Seiten. Das war der Anfang vom Ende! Eine Zeit lang war ich praktisch 24 Stunden am Tag online und orderte Bücher aus allen Ecken der Welt.«

#### **Alles hier in diesem Haus?**

»Ich kaufte Bücher, Tag und Nacht, überall auf der Welt: Australien, Neuseeland, Amerika, überall. Dieses Haus hatte ich 1979 angeschafft. Es war wirklich groß und anfangs nicht nur für meine Frau und mich gedacht, einige Räume waren vermietet. Aber als die Büchersammlung in den 1990ern immer größer wurde, brauchte ich mehr und mehr Platz, und so musste einer nach dem anderen der Mieter ausziehen. Ich ließ spezielle Bücherregale bauen, in die mehr Bücher passten, aber es ging einfach immer weiter.

Einmal im Monat fuhren wir nach Zürich, wo es mehr als 30 Antiquitätenhändler gab. Dort war auch eine Firma, die komplette Nachlässe aus alten Häusern aufkaufte, und eine Zeit lang hatten die Tausende von Büchern, die sie einfach für zwei Mark das Stück verkauften. Jeden Montag kamen Händler, um sich die Bücher anzusehen, aber niemand interessierte sich für die maritimen Bücher, aus denen konnte ich dann frei wählen. Am Ende hatte ich mehr als 10.000 Yachtbücher in meinem Haus! Es hatte sich offensichtlich von einem Hobby zu einer Art Irrsinn gewandelt. Wann immer ich ein erschwingliches Buch sah, kaufte ich es.«

**Aber dann kam Oliver Berking vorbei und erzählte Ihnen von seiner Vision, ein europäisches Yachtzentrum zu bauen, und überzeugte Sie, dass dies ein würdiges neues Zuhause für all diese Bücher sein würde?**

»Nun, er kaufte nicht die komplette Bibliothek, weil ich so viele Bücher doppelt hatte und die dann behielt. Aber am Ende nahm er etwa 7500 Bücher. Es waren zwei Lastwagen nötig, jeder mit 7,5 Tonnen Büchern und Zeitschriften beladen, und 218 Umzugskartons, um das alles zu bewegen. Der Gewichtsschwerpunkt von Deutschland hat sich ganz sicher nach Norden verlagert!

Über die Jahre kamen immer wieder Leute, die meine Sammlung kaufen oder sie einfach geschenkt haben wollten. Anfangs wollte ich nicht verkaufen, aber dann erkannte ich, dass ich ja nicht ewig leben würde und dass ich nach einer guten Heimat für meine Sammlung Ausschau halten musste. Ich wollte die Sammlung keinem Club oder so etwas überlassen, weil ich mir sicher war, dass die den Wert nicht würdigen würden und dass die Sammlung nach ein paar Jahren auseinandergerissen und verloren gewesen wäre. Viele Bücher, die ich gekauft hatte, stammten ja von verschiedenen Clubs, wie man in den Büchern sehen konnte, die dann einfach rausgeworfen wurden, um Platz für etwas anderes zu schaffen. Jahrelang schienen die Menschen in Clubs einfach nicht an Segelbüchern oder auch der Geschichte interessiert gewesen zu sein ...

Aber dann sprach ich mit Oliver Berking. Er hatte ernsthafte Pläne für die Sammlung, die ihren Fortbestand garantieren würden, die Sammlung aber auch anderen interessierten Seglern zugänglich machen würden. Das sprach mich an. Er machte mir dann ein faires Angebot, welches ich guten Gefühls annehmen konnte und von dem ich hoffe und glaube, dass er ebenfalls damit glücklich war. Er bekam alles, was er wollte, und hat nun eine in der Welt einmalige Sammlung.«

#### **Sie haben aber immer noch die Sammel-leidenschaft?**

»Ich bekomme immer noch eine Gänsehaut, wenn ich irgendwo ein tolles Buch im Angebot sehe. Das muss ich dann einfach haben. Manchmal bekomme ich es nicht, weil es nun mehrere Menschen gibt, die da hinterher sind, und nach all diesen Jahren ärgert es mich dann immer, wenn ich nicht den Zuschlag bekomme. Aber so ist es eben.

Oliver hat zugesagt, dass er die Sammlung auf dem Laufenden halten wird, auch mit den neuen Büchern, die ja ständig erscheinen. Darauf haben wir uns geeinigt, weil es ja unbedingt die größte und vollständigste Sammlung der Welt bleiben soll.«

#### **Was haben Sie noch gesammelt? Es gibt viele Nautiktitäten in Ihrem Haus.**

»Ich sammelte eigentlich alles, was irgendwie mit dem Segeln zu tun hat. Ich sammelte sogar mal Briefmarken mit Yachtmotiven. Ich habe auch zu Oliver gesagt, dass Bücher allein nicht ausreichen. Man muss auch andere Dinge sammeln, so wie ich es getan habe. Dieses Haus ist voll mit maritimen Gemälden, Nautiktitäten und so weiter. Es gibt eine Sammlung Kompass-



Lange Zeit war Christmanns Haus auch seine Privatbibliothek //  
*For a long time, Christmann's house was also his private library*

und über 40 Sextanten und Oktanten. Ich habe auch eine große Sammlung alter Winschen. Sie zu sammeln macht Spaß, und sie sind nützlich, als Türstopper. Und es gibt etliche wunderbare Schiffsmodele überall im Haus. Wenn man so etwas Schönes sieht, dann kann man doch nicht einfach weitergehen, also kaufe ich es!

Ich habe etwa 300 Blaupausen von Yacht designs. Hier ist ein kompletter Satz, den ich noch katalogisieren muss. Auch seltene Schwarz-Weiß-Fotografien. Ich hatte einmal 180 Glasnegative von Beken of Cowes, die ich an einen Sammler verkauft habe. In jedem Zimmer meines Hauses gibt es eine Sammlung von etwas Besonderem. Antike Trophäen von Regatten aus der ganzen Welt. Morgen wird ein riesiges Gemälde angeliefert werden, welches drei klassische Yachten im Rennen zeigt. Also muss ich irgendwo etwas loswerden, um Platz an einer Wand zu schaffen!«

#### **Und jetzt haben Sie eine neue Obsession? Yacht-Club-Knöpfe!**

»Nun, diese neue Sucht fing ganz durch Zufall an. Ich kaufte einst ein Buch mit dem Titel ›Yacht and rowing club buttons of the British Isles‹. Als es geliefert wurde, sah ich es an und

dachte: Das ist ja ganz lustig. Ich hatte bereits einige Knöpfe, beispielsweise vom NRV und KYC. Alles in allem etwa 50, aber nur als Teil meiner Sammlung an nautischen Artefakten und Antiquitäten. Wenn ich etwas kaufe, versuche ich immer, die Person, die es vor mir hatte, zu kontaktieren. Als ich also den Sammler der Knöpfe am Telefon hatte, erwähnte er, dass er viele doppelt habe, und da bot ich spontan an, die alle zu kaufen. Jetzt habe ich Hunderte! Es begann eigentlich als Witz, aber dann wollte ich eben alle haben.

Das ist also meine unheilbare Passion. Ich habe jetzt mehr als 300 Knöpfe aus allen Teilen der Welt. Die Variationen im Stil und Design sind wirklich interessant, ebenso die Größenunterschiede. Es gibt kleine für Ärmel und größere für Hemden und Jacketts. Ich glaube, dass ich wieder einmal die größte Sammlung von etwas Seltenem habe, aber diesmal passt alles in nur einen Schrank!« //

THE WORLD'S LARGEST LIBRARY OF YACHTING BOOKS IS ONE OF THE MAIN ATTRACTIONS OF THE NEW ROBBE & BERKING YACHTING HERITAGE CENTRE IN FLENSBURG. THE COLLECTION WAS ONCE STARTED BY VOLKER CHRISTMANN WHO CAN SURELY BE SEEN AS THE ULTIMATE COLLECTOR. AFTER HAVING OWNED VARIOUS SAILING AND MOTOR YACHTS, EXQUISITE AND UNIQUE NAUTICAL ANTIQUES AND THE AFOREMENTIONED YACHTING LIBRARY HE NOW HAS A NEW PASSION: RARE, ANTIQUE YACHT CLUB BUTTONS!  
**INTERVIEW BY RON VALENT**



Christmann mit seinem Motorboot Nixe //  
 Christmann with his motorboat Nixe

# B

efore the recent opening of the »Robbe & Berking Yacht Heritage Centre« in Flensburg, anyone looking for a particular nautical book or simply searching for historic information about a yacht or a designer would probably have made the pilgrimage to Wiesbaden where the largest maritime yachting library in the world could then be found. The foundations of the house of 69-year-old Volker Christmann literally groaned under the weight of the thousands of books he had collected there. That library has since been moved and is now the nucleus of the Yachting Heritage Centre. Collecting things though is an addiction and three years on Volker's house is once more slowly filling up with books but he has also found a new direction for his kleptomania: historic yacht club buttons.

Christmann was introduced at an early age into boating by his father who was a many times German Champion in canoes. In the early 50s his father bought his first real boat and slowly moved on to larger yachts. One of them was a deep drafted wooden classic from the 1930s with which they once entered a harbour on the Rhine and then were stuck there for the rest of the summer because the water never was high enough again to let them out! Initially their sailing ground was the River Rhine but in 1962 his father had a 10-metre long »Delphin« built in Hamburg, a sistership to the vessel that Elga and Ernst-Jürgen Koch sailed around the world with, and with that they did forays into Holland and further onwards, so introducing young Volker to the world of sailing on open water and the sea.

I have had quite a few different boats. Classic, modern and even a tugboat! We sailed for 20 years in the Med. First with the Klipperak *Bonny* and then *Königin*. In 1991 we sold her. Then I bought a Westerly 36 and lived on board down in the harbour while I renovated an old house up on a hill on a Greek island. After twelve years we sold her and bought a Helmsman 47 and sailed the Baltic for another eight years but then we realised we were getting a bit older and when the wind pipes up to force 6 or 7 and you have to throw yourself at a winch it doesn't work anymore. So we sold the boat and bought *Nixe*, a steel Brandsma 47, a classic styled motor yacht that I now have. That was supposed to be the last boat before I gave up yachting but because we have moved to the Azores more or less permanently now I have put it up for sale. I of course miss sailing so I am sure we will buy something like a little daysailer soon. All in all a life in boats! We sailed over 100,000 miles at sea and were often away for months at a time. In the winters I collected books and in the summer I went sailing! That was my life!

cal books from my father together with a large number of old bound copies of the magazine »Yacht« from 1940 to 1960 or so. So I said well let's see if I can collect the other 100 or so books that I thought had been written about yachting. I would then have the best collection of books there was. But of course I soon realised that there were far more than just 200 books on yachting so my collection kept growing and growing. In 1998 I bought a computer as I was sometimes buying books that I already had and I simply wanted to make a list of all my books so that wouldn't happen any more. The best way to do that was with a computer. But with that computer I discovered the internet and all the various book sites. That was the beginning of the end! At one point I was online 24 hours a day ordering books from every corner of the planet.«

**And that was all in this house?**

»I bought books day and night from all over the world. Australia, New Zealand, America – everywhere. I had bought this house in 1979. It was really big and so initially it was not just for me and my wife. Some rooms were rented out but as the book collection grew in the 90s I needed more and more space so one by one they all had to move out. I had special bookcases built so I could fit even more books in and it just kept on going.

We would drive to Zurich once a month where there were over 30 antique stores. There was a company there that bought complete interiors of houses where the owners had died and there were no known relatives. They at one point had thousands of books and simply sold them off for 2 DM each. Every Monday dealers would show up for various parts of this stock, also bookdealers, but nobody was interested in nautical books so I had the pick of the lot. In the end I had over 10,000 yachting books in my house! It obviously evolved from a hobby to a form of insanity. Whenever I saw something that was affordable I bought it.«

In between I was also associated with saving the 12mR *Anita*. She had belonged to the »Segelkameradschaft Ostsee« for 25 years but was really in a bad condition. Below the waterline she was completely rotten. I was approached to help with the project and chosen as chairman of a separate GmbH which coordinated her restoration. The »Segelclub Rheingau« became the sole owner. Together with my friends I brought together about half of what was needed for the restoration while a large number of volunteers from the local club brought together the rest. She was then transported by truck to Gilleleje in Denmark where Niels Anderson restored her. She now sails once more with the growing fleet of 12-metres in the Baltic and takes part in all the races.«

**How did you start collecting books?**

»In 1990 after I sold my businesses I was still young and needed something to do. A hobby. I had inherited 100 nauti-

**How did you start with yachting?**

»My father died quite young in 1980 when he was only 60 years old. Together with him I had once built a wooden boat which was a nice bonding experience between father and son but later when girls arrived on the scene he became a bit jealous, we had a fight over something trivial and I left to live in Munich and never came back. I bought a boat together with a friend who had plenty of money but didn't know how to sail. I did but had no money so it was a good deal as I could do anything I liked with that boat. It was a 15-metre long Klipperak from 1898. I think I went up and down the Rhone to France at least 15 times with it. Later I bought an Abeking & Rasmussen 11 KR yacht. She was the *Königin*, a famous yacht and sistership to *Rubin I*. A condition of the sale was that we were not allowed to keep the name so we called her *Regina* which is simply Latin for *Königin*.«

**Was this the turning point in your life?**

»When I was looking at this 11 KR yacht I said to my girlfriend, who is also my present wife, that if we buy this yacht we will have to go sailing all summer, if not then we shouldn't buy the boat. I had a company with a number of shops selling sports equipment, a company building shop interiors and a wholesale business in antiques. All in all I had over 30 people working for me and this was something that had to be run on a day to day basis. It of course wouldn't really work if we were off sailing for six months every year. So in 1990 I sold everything and bought a lot of real estate instead. To this day that is what pays the bills. It was the smartest thing I ever did. In Mainz and Wiesbaden we own a number of flats. It sounds more impressive than it is of course as it still means taking care of them and such but I cannot complain. Compared to poor people I am rich but compared to most rich people I am poor!

**But then Oliver Berking came along and told you about his vision to install a European Yachting Heritage Centre and convinced you that this would be a worthy new home for all these books?**

»Well he didn't buy my whole library as I had a lot of doubles that I kept. But in the end he took about 7,500 books. It took two trucks, each with 7.5 tons of books and magazines and 218 transport boxes to move it. The centre of gravity of Germany has certainly moved north.

Over the years various people have approached me to buy the collection or just get it for free. Initially I didn't want to sell but then I realised that I wouldn't live forever and that I had to find a good home for the collection. I didn't want to give it to a club or something as I am certain they wouldn't appreciate its value and after a few years it would have been pulled apart and lost. A lot of books that I bought you could see from the inside cover that they were once owned by various yacht clubs around the world but they were simply thrown out or sold off to make space. For many years people in clubs like that were seemingly not interested in books and history ...

But then I talked to Oliver Berking. He had serious plans for the collection that would guarantee its survival but also make it available to other yachtsmen. That appealed to me. He then made me a fair offer that I felt acceptable and happy with and I hope and believe he also is. He got everything he wanted and now has a collection that is unique in the world.«

**But you still have that collector's itch?**

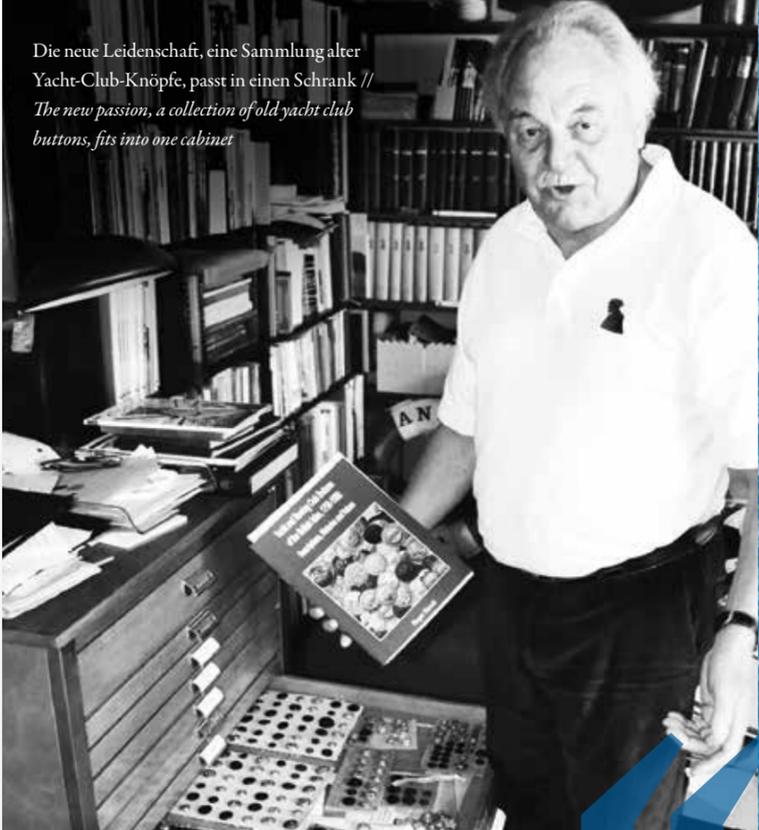
»I still get goose pimples when I see a nice book being offered for sale somewhere on eBay or something. I simply must have it. Sometimes I don't get it as of course more people are chasing books and after all these years I still get upset about not winning it. But that is the game.

Oliver has said he will continue growing the collection with new books that come out. We agreed on that as it has to remain the most complete and up-to-date library in the world.«

**What else have you collected? I see lots of nautical antiques in your house.**

»I collected everything that had anything to do with sailing. I even collected stamps with images of yachts. I have said to Oliver that only books will not be enough. You have to also collect other things like I did. This house is full of nautical paintings, nautical antiques, etc. etc. A collection of compasses as well as over 40 sextants and octants. I have a big collection of old winches. They are fun to collect and also useful as doorstops. And there are loads of lovely ship models all over the house. If you see something that is so beautiful it is impossible for me to walk away, so I buy it!

Die neue Leidenschaft, eine Sammlung alter Yacht-Club-Knöpfe, passt in einen Schrank // The new passion, a collection of old yacht club buttons, fits into one cabinet



I have about 300 blueprints of yacht designs. A complete set here that I still have to catalogue. Also many rare black-and-white images. I also had over 180 glass negatives from Beken of Cowes that I sold to a collector. Every room in my house has a collection of something special. Special antique cups that were the prizes from various races all over the world. Tomorrow an enormous painting will arrive showing three classic yachts sailing. So I have to get rid of something else to create space on a wall!«

**And now you have a new obsession? Yacht club buttons!**

»Well my new disease started by chance. I bought a book called »Yacht and rowing club buttons of the British Isles«. When it came I looked at it and thought that it was quite funny. I had a few buttons of for instance the NRV and the KYC. All in all about 50 of them but that was just part of my total collection of nautical artefacts and antiques. What happened was that whenever I buy something I always try and contact the person selling it. So when I had a collector of buttons on the phone he mentioned he had a lot of doubles and I offered to buy them all! And now I have hundreds of them. It started as a joke but then I really wanted to get my hands on all of them.

That is my disease. I now have more than 300 of them from all over the world. The variation in style and design is really interesting as well as the variation in sizes. For instance there are small ones for on the sleeves and larger ones for shirts and jackets. I think I once more have the biggest collection in the world of something rare but this all fits in just one cupboard!« //

Foto: Ron Valent

# hanseboot

58. Internationale Bootsmesse Hamburg  
28. Okt. – 5. Nov. 2017  
hanseboot.de

## hanseboot ancora boat show

8. In-Water Boat Show  
Neustadt in Holstein  
26. – 28. Mai 2017  
hanseboot-ancora.de

„Es ist dieser  
eine **Moment.**“

 Hamburg Messe

 facebook.com/hanseboot



# BENZIN & BIER

petrol & beer

Start zum verrücktesten Rennen auf Bermuda – und nicht nur dort! //  
*Start for the craziest race on Bermuda – and not only there!*



UNTER ALLEN AUSGEFLIPPTEN RENNEN DIESER WELT IST DIESES GANZ WEIT VORN:  
DAS »BERMUDA ROUND THE ISLAND SEAGULL RACE«.

The Bermuda Round The Island Seagull Race is a favourite among all madcap races anywhere.

**BARRY PICKTHALL**

Die schlanken Skiffs mit getunten Motoren können bis zu 22 Knoten erreichen // *The sleek skiffs with tweaked engines can do up to 22 knots*



**B**ermuda und der Rest der Welt bereiten sich voll Vorfreude auf den America's Cup im Juni 2017 vor. Für eine ansehnliche Minorität auf dieser »Zwiebelinsel« jedoch gibt es ein anderes Rennen von sehr viel größerer Wichtigkeit – das jährlich stattfindende »Seagull Race«. Wobei es hier nicht etwa um Möwen geht, sondern um jene antiken britischen Außenbordmotoren, die vor allem für ihre Eigenwilligkeit im laufenden Betrieb berühmt und berüchtigt sind.

**Unter allen ausgeflippten Rennen ist dieses ganz weit vorn.** Man nehme einen antiken »British Seagull«-Außenbordmotor, dazu ein brauchbares offenes Boot, füge einen Sixpack Heineken-Bier und eine Flasche Rum hinzu, und mache sich auf zur Umrundung der Insel. 2015 taten dies 91 Mannschaften, und wenn die Landteams der America's-Cup-Renner die Herausforderung annehmen, für das nächste Rennen geeignete Boote neu zu bauen, werden die Rekorde nur so purzeln.

Schwer zu glauben, dass es 91 dieser eigensinnigen, qualmenden Zweitakter in Bermuda geben soll, aber dieses Rennen wird so ernst genommen, dass die heißesten Kandidaten ganze Garagen voll davon haben. Auch hat eBay diesen klassischen Oldtimern ein neues Hoch beschert, und nun sind die Motoren so geliebt, dass einige diese Objekte ihres ganzen Stolzes als Kunstwerke an die Wand hängen!

Der Start des diesjährigen Rennens in Sandys Boat Club in der Mangrove Bay war eine heftige Angelegenheit aus sirrenden Starterschnüren, viel Gefluhe über nicht anspringende Motoren und Wolken öligen Rauchs von denen, die dann doch endlich, hustend und knatternd, zum Leben erwachten.



Diese Motoren gehören eigentlich ins Industriemuseum! // *These engines would be good exhibits in any industrial museum!*

Wenn man eins über diese Motoren sagen kann, dann, dass sie teuflisch schwer zu starten sind. Aber wenn sie erst einmal laufen, dann pött-pött-pötern sie weiter, bis ihre kleinen Benzintanks trocken gelaufen sind. Die Teilnehmer in diesem Rennen lösen das Problem der mangelnden Reichweite, indem sie den Benzinschlauch vom eingebauten Tank entfernen und direkt an viel größere Reservekanister im Boot anschließen.

Die Rennstrecke einmal um die Insel ist 40 Seemeilen lang und nicht gerade ein Spaziergang. Vor allem an der ungeschützten Südküste von Bermuda haben die kleinen, offenen Boote und ihre dann oft schon sehr fröhlichen Besatzungen im großen Schwell des Ozeans heftig zu kämpfen. Während der Rest der Welt von Gesundheits- und Sicherheitsvorschriften regiert wird, mit Mahnungen zum verantwortlichen Trinken und allem anderen, was uns angeblich vor uns selbst schützen soll, kann nichts und niemand die tiefenentspannten Bermudianer von einem solchen Spaß abhalten. Diejenigen, deren Boote von den klassischen 102-Kubikzentimeter-Century- und -Century-Plus-Motoren angetrieben werden, brauchen rund acht Stunden für die Reise. Aber einige der größeren 123-Kubikzentimeter-Sport-Motoren sind dermaßen aufgetunt, dass die Boote in glattem Wasser damit bis zu 20 Knoten und mehr draufhaben. Dies sind die Rekorde, die bis jetzt aufgestellt wurden: drei Stunden und zehn Minuten, mit einem Durchschnitt von 11,5 Knoten, 2015 von einem Rennboot mit Silver-Century-Außenborder aufgestellt; zwei Stunden und 40 Minuten mit 13,7 Knoten Durchschnitt, 2014 von einem anderen Rennboot mit Seagull 5R aufgestellt; und schließlich der Hammer: eine Stunde und 37 Minuten, 22,6 Knoten Durchschnitt, gerast von einem Kohlefaser-Rennboot mit einem hoch modifizierten Seagull-Sport-Außenborder. In Bermuda sind diese Motoren auch als »Spaghetti Seagulls« bekannt, denn diese letzten jemals hergestellten Seagull-Motoren sind tatsächlich italienische Selves-Motoren, die nur noch den Namen Seagull tragen.

Jill Kowalchuk, deren Mann Corry eine ziemlich große Sammlung alter Seagulls hat, sagt über das Rennen: »Hier gibt es Trophäen für so ziemlich alles. Die bestgekleidete Mannschaft, das Boot mit dem lustigsten Namen, die Crew, die unterwegs den größten Fisch fängt, und so weiter. Das Rennen ist aufgeteilt in verschiedene Gruppen. Zuerst starten die alten Holzboote mit den klassischen Motoren, dann, etwa drei Stunden später, die langen, schmalen Rennboote. Sponsoren sind Rubis Fuels und Heineken-Bier, und beide Flüssigkeiten, Benzin und Bier, werden in etwa in gleichen Mengen verbraucht. Die Organisatoren haben strikte Regeln aufgestellt für die Sicherheit auf dem Wasser, aber immer noch schmuggeln einige Mannschaften auch die eine oder andere Flasche Rum an Bord. Das führt dann auch schon mal zu komischen Szenen kurz vor dem Ziel. Letztes Jahr hatten wir eine Mannschaft, die einfach nicht mehr die Ziellinie finden konnte!«

**Vor dem 2016er-Rennen wollte Corry das Benzin etwas würzen und anfeuern, indem er Oktan hinzufügte.** Leider gewann er damit den Preis, den eigentlich niemand haben möchte: für den ersten Motorschaden im Rennen. Alte Motoren vertragen offenbar keinen Formel-1-Sprit, denn obwohl Corry sogar noch einen Ersatzmotor dabei hatte, gingen beide aus, noch bevor er selbst sein erstes Bier getrunken hatte!

Das Rennen geht auf die Rivalität zweier Fischer zurück, »Ghost« und »Skeets«, die sich 1969 nicht darüber einigen konnten, welcher von beiden das schnellere Boot hätte. Um das ein für alle Mal zu klären, forderten sie sich zur Inselumrundung heraus. Es ist nicht überliefert, wer von beiden damals gewonnen hat, was den Schluss nahelegt, dass schon in diesem Rennen auch das Trinken eine gewisse Rolle gespielt haben mag. Aber es war ein so großer Spaß, dass man das Rennen seither jedes Jahr wiederholt hat und dass es auch in anderen Teilen der Welt Nachahmer hervorgebracht hat. Örtliche Offizielle mit ihren Sicherheitsvorschriften haben einige dieser Rennen in den Untergrund gezwungen, aber wir wissen allein von drei Events in Großbritannien, dem Ursprungsland der British-Seagull-Motoren, sowie anderen in Australien und Neuseeland.

Diese so einfachen kleinen Außenbordmotoren wurden erstmals 1931 von der Marine-Abteilung der »Sunbeam Motor Company« eingeführt, die ansonsten Motorräder herstellte. Die ersten Motoren hatten damals für ihre Zeit so innovative Dinge wie einen Rückwärtsgang oder wassergekühlte Auspuffrohre. Im Krieg bestellte die britische Admiralität eine robuste Version der Motoren, um leichte Landungsboote anzutreiben, was der Firma Sunbeam und den Motoren half, sich zu etablieren. Allerdings bleibt es bis heute ein Rätsel, wie die englischen »Royal Marines« es geschafft haben, sich mit diesen lärmenden und rauchenden Motoren vor den deutschen Ausguckposten verborgen zu halten ...

Jedenfalls führte dieser Erfolg im Krieg zur Entwicklung weiterer Modelle: dem 40 Minus im Jahre 1949, dem 40 Plus in 1952 und dem Century sowie Century Plus in den Jahren 1955/56. Drei Jahrzehnte später brachte die Firma die »QB«-Serie heraus, mit dem 6PS Kingfisher, dem 5PS Osprey und dem 4PS Curlew. Es waren diese Seagull-Motoren, die den weltweiten Ruf begründeten, einfache, robuste Außenborder zu sein, die auch in allen extremen Klimazonen liefen, von arktischer Kälte bis tropischer Hitze, und die dabei auch noch resistent waren gegen schwere Misshandlungen durch ihre Benutzer, inklusive kompletten Untertauchens. Zu ihrer besten Zeit produzierte British Seagull 80.000 Motoren pro Jahr. Als jedoch 1996 die Gesetzgeber damit drohten, överbrennende Zweitakter ganz und gar von europäischen Gewässern zu verbannen, schloss die Fabrik ihre Tore – die Firma hatte nicht die Mittel, um alle ihre Motoren völlig neu zu entwickeln.

Heute starten die Teilnehmer in allen möglichen Booten zum Rennen, von den klassischen, hölzernen Skiffs über Kunststoff-Beiboote, offene Picknick-Boote und umgebaute Rennjollen – am populärsten waren hier Laser, 505er und Tornado-Katamarane – bis hin zu den extrem dünnen und langen Rennbooten, die extra für das Rennen gebaut werden. Einige davon so leicht, dass ein Mitfahrer an Bord, als er von einer Welle kurz in die Luft gehoben wurde, bei der Landung ein Loch in den Bootsrumpf schlug. Trotzdem tauchte auch dieses Boot am Start auf, mit einem Sperrholzflücken über dem Loch, darauf die Worte »Deans Hintern«.

**Kim Dismont Robinson, die zum ersten Mal dabei war, nutzte weibliche Erfindungsgabe, um im Rennen zu bleiben** – sie überbrückte einen fehlerhaften Gaszug mit den Kabeln ihres Kopfhörers. Der Kameradschaftspreis dagegen ging an Sam Spencer Wood und seinen Mitfahrer auf der *No Stress Express*, die den echten »Seagull Spirit« demonstrierten, als sie ihren Konkurrenten in *Round Robin* halfen, nachdem die ihren halben Motor in der See verloren hatten. *No Stress Express* hielt an, gab *Round Robin* ihren Ersatzmotor und eskortierte die Konkurrenz bis ins Ziel.

Der Preis für den bestgekleideten Kapitän und seine Crew ging an Chris Farrow und Michael Smith, die in »Gombey«-Farben antraten, aber es war ein knappes Rennen zwischen ihnen und »Popeye and Olive Oil« (alias Chris Hands und Meghan Diel). Auch die Crew der *Clasy Seaman*, Aaron Fenn und Geoffrey Blee, wurde in diesem Zusammenhang lobend erwähnt.

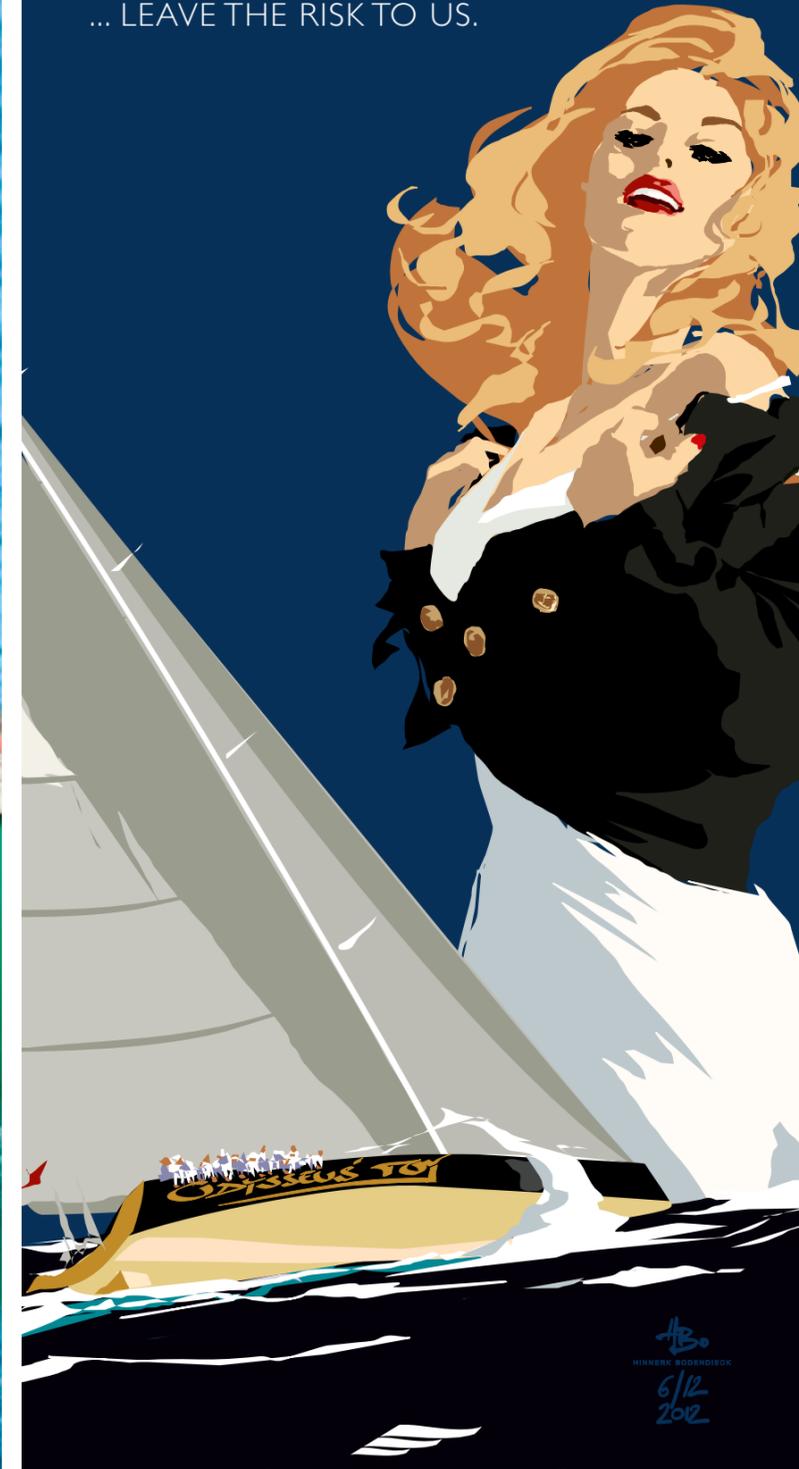
Diese ganzen Aktivitäten wurden von Mitgliedern der Oracle Team USA und Softbank Japan America's Cup Teams mit einiger Verwirrung, aber auch zunehmender Begeisterung beobachtet. Das Seagull-Rennen startet im nächsten Jahr am 3. Juni und damit zeitgleich mit den letzten Herausforderer-Rennen für den America's Cup. Aber wenn die Landcrews trotzdem etwas zu sagen haben, dürfen wir dann einige heiße Kohlefaserboote mit extrem aufgemotzten Motoren am Start erwarten! //



Hauptsache, die Stimmung ist gut! //  
As long as it is fun, everything is okay!

NO PASSION  
WITHOUT RISK ...

... LEAVE THE RISK TO US.



**PANTAENIUS**  
Yacht Insurance

Visit us at boat Düsseldorf from 21st to 29th January 2017

Germany · Great Britain\* · Monaco · Denmark · Austria · Spain · Sweden · USA\*\* · Australia

PANTAENIUS.COM

\*Pantaenius UK Limited is authorised and regulated by the Financial Conduct Authority (Authorised No.308688)  
\*\*Pantaenius America Ltd. is a licensed insurance agent licensed in all 50 states. It is an independent corporation incorporated under the laws of New York and is a separate and distinct entity from any entity of the Pantaenius Group.

Auch die traditionellen  
Holzdingis fahren mit //  
*The traditional wooden  
dinghies also take part*



**B**ermuda and the rest of the world is preparing with relish for the America's Cup in June 2017, but to a sizeable minority on this Onion Isle, there is another event of greater importance – the annual Seagull Race.

**As madcap events go this is right at the top:**

Take one ancient British Seagull outboard motor, find a suitable skiff, add a six-pack and a bottle of rum, and set off to circumnavigate the Island. 91 crews did so in 2015, and if the America's Cup shore teams take up the challenge to build rigs for the next year's race, expect records to tumble.

It's hard to believe that there would be 91 of these old 2-stroke smokers in Bermuda, but the event is taken so seriously that the keenest competitors have sheds full of them. eBay has given these classic old-timers a new lease of life and they have become so revered that some stalwarts hang their prides of joy on the wall as art!

The start of this year's race from Sandys Boat Club in Mangrove Bay was a heady mix of flailing start cords, much swearing over engines that wouldn't start and clouds of oily blue smoke from those that did finally splutter into life. If there is one thing that marks out a Seagull it is the fact that they can be devils to start, but once running, they carry on putt...putt...putting along until their little gravity fuel tanks run out. Competitors in this race get around that problem by disconnecting the tanks altogether and re-running the fuel line to a much bigger tank stowed in the boat.

The 40-mile course is quite a test, especially around the exposed southern end of Bermuda where the boats, and their often-inebriated crews can be overwhelmed by the swells. While the rest of the world is shackled by health and safety rules, responsible drinking codes and anything else that might save us from ourselves, there is nothing to hold back these laid-back Bermudians from having a good time. Those powered by classic 102cc Century and Century Plus motors take around eight hours to complete the voyage, but some of the 123cc Sport engines are tuned up to such an extent that they can run at 20 knots plus in flat water. There are three records to beat: 3 hours 10 minutes – an average of 11.5 knots, set in 2015 by a 24 ft race boat powered by a Silver Century, 2 hours 40 minutes – an average of 13.7 knots, set in 2014 by another 24 ft race boat powered by a Seagull 5R, and 1 hour 37 minutes – an average of 22.6 knots, set in 2015 by a 13 ft 9 in carbon-fibre race boat powered by a highly modified Seagull Sport outboard known in Bermuda as the »Spaghetti Seagull«. These, the last Seagull motors to be made, are really Italian built Selves' re-branded with the British Seagull emblem.

Jill Kowalchuk, whose husband has quite a selection of old Seagulls, says of the race, »We have prizes for just about everything: the best dressed crew, the boat with the most imaginative name, and for the crew that catch the biggest fish en-route. The event is divided into comparable classes with the traditional wooden boats and classic engines starting first, followed by the pencil-thin race boats some three hours later. And sponsored by Rubis Fuels and Heineken Beer, both products appear to be consumed in equal measure, judging by the number of competitors photographed cheering onlookers with a tinny in their hands! While the organisers have strict protocols about safety at sea, few also smuggle a bottle of rum onboard, which can lead to some comical scenes nearer the finish. Last year, we had one crew who simply couldn't find the finish line!«

**Before the 2016 race, Jill's husband Corry Kowalchuk decided to soup up the fuel by adding octane to the mix** and won the least desirable prize – the first to break down trophy! Clearly old motors are allergic to Formula I type fuels, for despite carrying a spare outboard, both conked out before he had time to down a single tinny himself!

The race was conceived back in 1969 by two Bermudian fishermen named »Ghost« and »Skeets«, who challenged each other to make the circumnavigation to answer the argument »who has the faster boat?«. History does not recall who won, so drinking probably played a role in that race too. But it proved such fun that the event has been run every year since and spawned similar races elsewhere in the world. Local officialdom waving health and safety regulations have forced some of these to »go underground« but we have heard of three events in the UK, the birthplace of the British Seagull motors, and others in Australia and New Zealand.

These simple little outboard motors were first introduced in 1931 by the marine division of the Sunbeam Motor Company, makers of Sunbeam motorcycles. They incorporated such innovative ideas at the time as a reverse gear, water-cooled exhausts and the engines, ranging from Standard and High Power to Super High Power, were available in short and long shaft guises. An Admiralty requisition for a »rough and ready« version to power light assault craft during the Second World War helped to establish the company, though quite how the Royal Marines managed to disguise these noisy, smoky power units from German lookouts remains unanswered. They ran on a 10:1 fuel/oil mix in those days!

This wartime success led to the development of the 40 Minus in 1949, the 40 Plus in 1952 and the Century and Century Plus by 1955/56. Three decades later the company launched the QB series with the 6hp Kingfisher, 5hp Osprey and 4hp Curlew. These Seagulls established a worldwide reputation for simple no-nonsense outboards suitable for extremes of climate from the intense cold of the Antarctic to tropical heat and their ability to sustain considerable user abuse including

total immersion. At its zenith, British Seagull was producing 80,000 units a year and the company's fall in 1996 came when legislators threatened to ban oil-burning 2-stroke engines from European waters. Unable to fund a complete re-design of the range, British Seagull closed its doors.

Competitors turn up with all manner of boats from heavy classic wooden skiffs, glass-fibre tenders, pontoon picnic boats and converted racing dinghies – Lasers, 505s and Tornado catamarans the most popular – to the most serious looking pencil-thin hulls with wave-piercing bows designed to maximize on waterline length and minimize on beam. They are built so lightly that when one crewman got tossed in the air during a test run before this year's race, his weight punched a hole through the bottom. They turned up on the day with the plywood patch covering the repair indelibly inscribed with the words »Dean's Arse«.

**Kim Dismont Robinson, competing for the first time, used girl ingenuity to keep her Seagull running** by connecting her headphone lines to override a faulty throttle cable. The camaraderie prize went to Sam Spencer Wood and his crew in *No Stress Express* who showed true Seagull spirit by going to the aid of their rivals on *Round Robin* after half their engine was lost to the sea. *No Stress Express* stopped and lent them their spare motor, then stayed back to escort the *Round Robin* crew to the finish!

The »Best Dressed Captain and Crew« prize went to the »Gombey« team of Chris Farrow and Michael Smith, but it was a close-cut call between them and »Popeye and Olive Oil« (Chris Hands and Meghan Diel). The *Classy Seaman* crew of Aaron Fenn and Geoffrey Blee were also mentioned in dispatches for the »elegant« cut of their jib.

Watching all this with certain bemusement from the sidelines were members from the Oracle Team USA and Softbank Japan America's Cup teams. Next year's Seagull Race, slated for June 3, clashes with the final challenger rounds of the America's Cup, but if their shore crews have any say, expect to see some advanced carbon-fibre designs with heavily souped-up motors on the start line! //

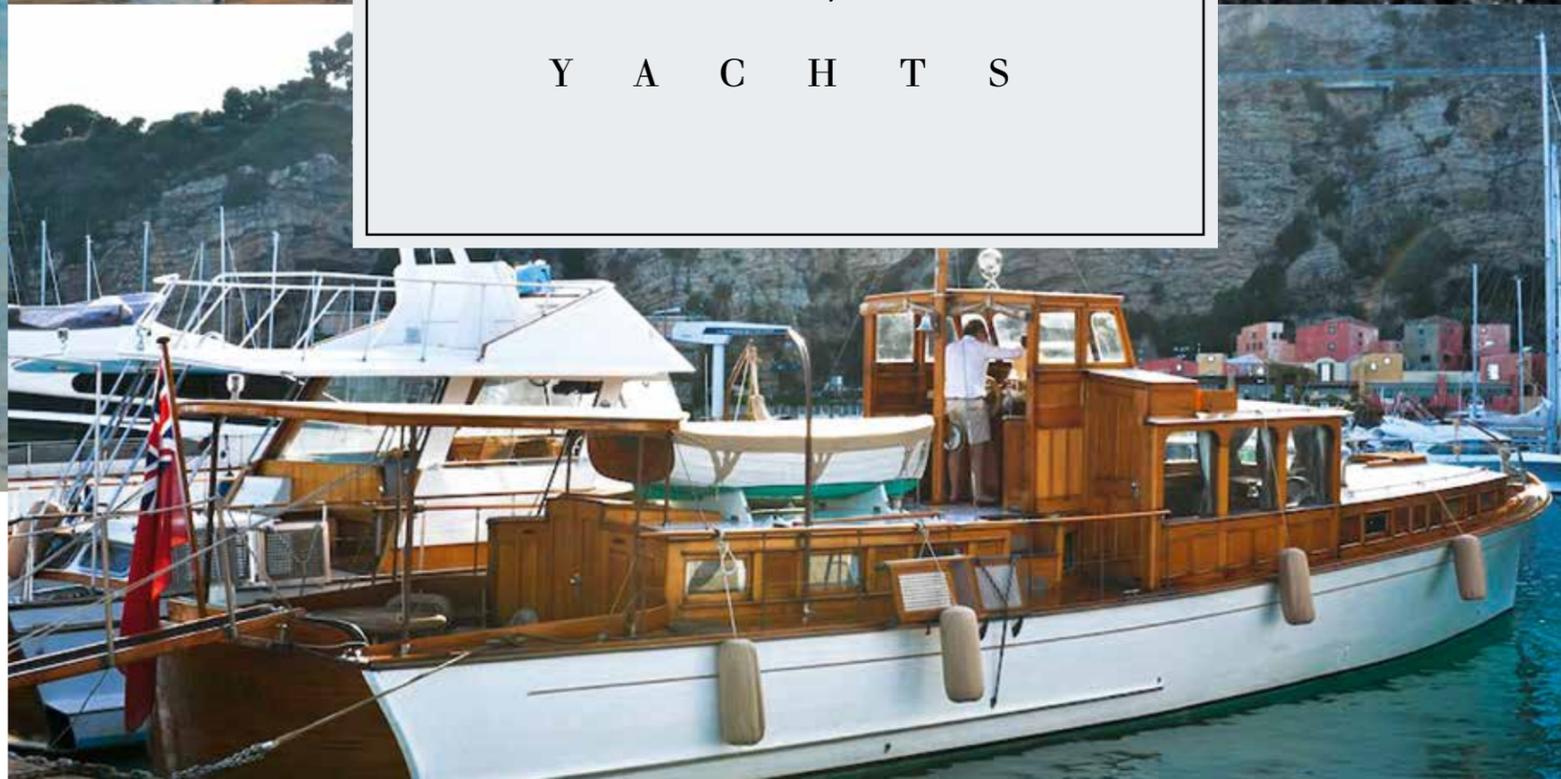


goose

# PREMIUM OFFERS

Auf den folgenden Seiten finden Sie ausgewählte Angebote besonderer klassischer Yachten // On the following pages, you will find specially selected classic yachts

Y A C H T S



Alle Arten von Booten sind dabei – solange sie von einem Seagull angetrieben werden // All kinds of boats can start – as long as they are propelled by a Seagull

Foto: Barry Pickett / PPL



# ALBATROS

42' GAFF CUTTER 2006

This pretty cutter seems to be a restoration from another era, but she is actually brand new designed by the well-known naval architect Van de Stadt and the present owner. Inspired by the story of the Bristol Channel pilot cutters and designs by W. Atkins and J. Alden from the 1930's, the optical impression above the waterline shows a classic gaff cutter, but the design of the hull under water is quite modern and owns a shoal keel with lead

ballast and stern-hung rudder which provides the yacht with pace, grace and function. The *Albatros* reflects the owner's keenness for simplicity, ease of handling and trouble-free maintenance. Built with epoxy-wood-core for more internal space and more strength-to-weight ratio and further details show the devotion of the owner to create a well performing classic. *Albatros* is now for sale in perfect condition and can be inspected on short notice.

LOA: 12.10 m | BEAM: 3.90 m | DRAFT: 2.20 m | PRICE: EUR 165,000



**BAUM & KÖNIG**

The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family  **ROBBE & BERKING**  
YACHTS

+49 (0)461 31 80 30 65 · BAUM+KOENIG@CLASSIC-YACHTS.DE · WWW.CLASSIC-YACHTS.COM



# RANNÖ

38' MOTOR SAILER KETCH

*Rannö*, originally built as a pilot cutter and now offered in prestige condition after a colourful life. Equipped on the highest standards and ready for long terms on water, the Motor Sailer *Rannö* is predestined for enthusiasts of pleasant and sartorially trips on water. She is easy to handle cause of her simple sail plan and a powerful engine. The original oak hull is professionally covered with glass to achieve and preserve the

perfect finish of the dark blue hull paint. The rail and superstructure is made in mahogany. Many stainless steel details and the Teak deck define the classic look, even several cushions and seat options form a comfortable living space on deck. This yacht is a really good chance to achieve a unique and lovely cutter, which is substantially and technically restored and presently for sale in magnificent condition.

LOA: 11.80 m | BEAM: 4.00 m | DRAFT: 1.85 m | PRICE: EUR 195,000

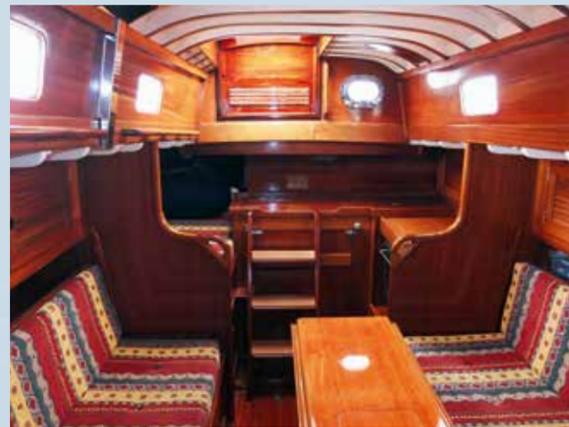


**BAUM & KÖNIG**

The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family  **ROBBE & BERKING**  
YACHTS

+49 (0)461 31 80 30 65 · BAUM+KOENIG@CLASSIC-YACHTS.DE · WWW.CLASSIC-YACHTS.COM



# SVENHOLM

38' S&S LOKI-CLASS, 3/4-SLOOP

*Svenholm* was built by the well-known German yard Heidtmann as a typical cruiser/racer of her time to the famous S&S Loki design. *Svenholm* ex *Hobby* was basically reconstructed in 1994 with new planking, decks, floors, keel bolts, s-steel ringframe, rigging, interiors (1998), all technical installation and sails. She is very well

equipped for family cruising and racing and is offered in perfectly maintained condition. This is your rare chance to acquire a stunning classic yacht, with this special piece of pedigree and a colorful history. Inspections can be arranged on short notice.

LOA: 11.65 m | BEAM: 2.69 m | DRAFT: 1.79 m | PRICE: EUR 135,000



**BAUM & KÖNIG**

The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family 

+49 (0)461 31 80 30 65 · BAUM+KOENIG@CLASSIC-YACHTS.DE · WWW.CLASSIC-YACHTS.COM



# SCHARHÖRN

56FT DOUBLE ENDER MOTOR YACHT

This Double Ender Motoryacht from 1939 is offered in very good condition with a state of the art interior and up to date systems. M/Y *Scharhörn* has a beautiful crafted teak deck and teak superstructure, giving the boat a second to none classic appearance. A Stunsail on the teak

mast is giving the yacht extra stability. The Deutz Diesel is a real ship's engine in well maintained condition. Please enquire for the complete listings of this extraordinary classic motoryacht at Baum & König.

LOA: 17.00 m | BEAM: 4.00 m | DRAFT: 1.80 m | PRICE: EUR 495,000

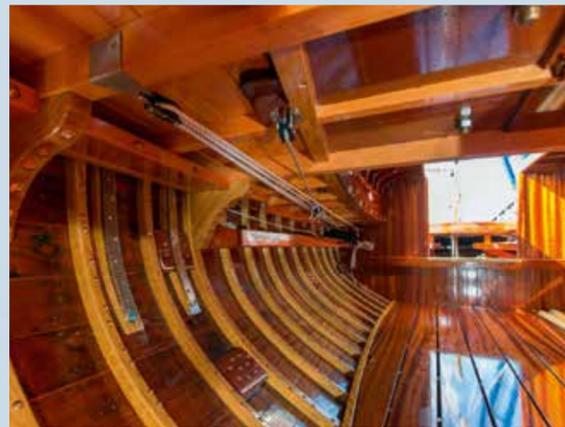


**BAUM & KÖNIG**

The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family 

+49 (0)461 31 80 30 65 · BAUM+KOENIG@CLASSIC-YACHTS.DE · WWW.CLASSIC-YACHTS.COM



# FREYA

1927 H. HEIDTMANN SK22 SQUAREMETRE

The SK22 *Freya* is now available for sale after a comprehensive restoration, where about 8,000 man hours were spent to bring this unique classic racing squaremetre back to a better than new condition. All aspects of this boat were covered during the works and a new specially designend Alaska Silver Spruce mast and rig configuration have been realized with new 2013 sails. *Freya* is built from mahogany timber on (new) oak ribs with a new

deck from oregon pine. Even the lead ballast has been casted new, all deck hardware refurbished or specially made, not to mention the complete new coatings throughout the boat. The restoration was finalized in 2013, a survey from the same year is available. This has been a carte-blanche project, with only professionals involed, please enquire for the complete documentation of all restoration works, this stunning squaremetre must be seen.

LOA: 9.67 m | BEAM: 1.81 m | DRAFT: 1.18 m | PRICE: EUR 78,000



**BAUM & KÖNIG**

The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family 

+49 (0)461 31 80 30 65 · BAUM+KOENIG@CLASSIC-YACHTS.DE · WWW.CLASSIC-YACHTS.COM



# TIOGA OF HAMBURG

60' KETCH – YACHTWERFT MARTIN 2013

*Tioga of Hamburg* was completed in 2013 after two years of construction at the famous Yachtwerft Martin in Radolfzell on Lake Constance. She combines a stunning classic appearance with modern hull lines and a rig configuration which enables the owner to sail without a crew in almost any conditions. The lifting keel allows for cruising in shallow coastal waters like blue-water cruising. *Tioga* just finished her first season in the Baltic Sea and is now

prepared for another season; she is being offered in almost-new condition. Built cold-moulded, the 35-mm mahogany hull is very stiff and lightweight, which allows for perfect weight distribution, providing an overall displacement of 19.2 t with 5.54 t of ballast. The *Tioga of Hamburg* carries 308 sq. m upwind on her carbon-fibre spars, controlled by Andersen winches. This is a very rare chance to acquire an almost-new and timeless modern classic.

LOA: 20.60 m | LOD: 17.90 m | BEAM: 4.78 m | DRAFT: 1.60–2.95 m | PRICE: EUR 1,800,000



**BAUM & KÖNIG**

The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family 

+49 (0)461 31 80 30 65 · BAUM+KOENIG@CLASSIC-YACHTS.DE · WWW.CLASSIC-YACHTS.COM



**NAIANDE**  
39' MYSTERY CLASS CUTTER

LOA: 11.88 m	BEAM: 2.74 m
DRAFT: 1.75 m	PRICE: EUR 90,000



**CHLOË**  
52' SPIRIT SLOOP 2012

LOA: 15.90 m	BEAM: 3.40 m
DRAFT: 2.20 m	PRICE: GBP 690,000



**NIXE**  
2009 BRANDSMA FEDERICK 47

LOA: 14.5 m	BEAM: 4.14 m
DRAFT: 1.05 m	PRICE: EUR 398,000



**AIRAWATA**  
50' ZAKE WESTIN SALONBOAT

LOA: 14.80 m	BEAM: 3.30 m
DRAFT: 1.20 m	PRICE: EUR 245,000



**NADIM**  
CLASSIS STEEL MOTOR YACHT 2001

LOA: 19.30 m	BEAM: 5.05 m
DRAFT: 1.38 m	PRICE: EUR 750,000



**VAJO**  
1919 KARL EINAR SJÖGREN SQUARE-METRE SK22

LOA: 10.00 m	BEAM: 1.77 m
DRAFT: 1.40 m	PRICE: EUR 39,000



**BIRGIT**  
TORE HOLM INTERNATIONAL 8-METRE YACHT

LOA: 14.10 m	BEAM: 2.47 m
DRAFT: 2.02 m	PRICE: EUR 180,000



**RAMONA II**  
1963 KNUD H. REIMERS SK22

LOA: 12.27 m	BEAM: 2.06 m
DRAFT: 1.35 m	PRICE: EUR 45,000



**BAUM & KÖNIG**  
The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family 



**BAUM & KÖNIG**  
The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family 



**MÅKA**

37' CHRIS-CRAFT CONSTELLATION FROM 1963



**NINFEA**

RIVA AQUARAMA SUPER, SERIES 3



**GUTLAND**

34' OLLE ENDERLEIN SLOOP



**ALOHA**

1924 AXEL NYGREN 6METRE

LOA: 11.28 m	BEAM: 3.81 m
DRAFT: 1.22 m	PRICE: EUR 400,000

LOA: 8.50 m	BEAM: 2.60 m
DRAFT: 0.60 m	PRICE: EUR 530,000

LOA: 10.36 m	BEAM: 2.99 m
DRAFT: 1.70 m	PRICE: EUR 79,000

LOA: 10.98 m	BEAM: 2.21 m
DRAFT: 1.50 m	PRICE: EUR 35,000



**OPTIMIST III**

1968 ABEKING & RASMUSSEN TYPE OPTIMIST ONE-TONNER



**ACROSPIRE III**

1923 CHARLIE PEEL CUTTER IN PERFECT RACING CONDITION



**PILATUS**

1961 SWISS CRAFT FLYER



**SARINA**

1938 MÅLAR 30

LOA: 11.48 m	BEAM: 3.20 m
DRAFT: 1.90 m	PRICE: EUR 60,000

LOA: 18.30 m	LOD: 15.24 m	BEAM: 2.44 m
DRAFT: 2.15 m	PRICE: AUS \$ 140,000	

LOA: 8.20 m	BEAM: 2.60 m
DRAFT: 0.50 m	PRICE: EUR 158,000

LOA: 11.50 m	BEAM: 2.06 m
DRAFT: 1.40 m	PRICE: EUR 39,000



**BAUM & KÖNIG**

The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family 



**BAUM & KÖNIG**

The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family 



**SVANEVIT**

1939 TORE HOLM 8-METRE YACHT

LOA: 14.65 m	BEAM: 2.44 m
DRAFT: 1.90 m	PRICE: EUR 280,000



**JOUR DE FETE**

1930 FRANK PAINE Q-BOAT Q16

LOA: 15.85 m	BEAM: 2.74 m
DRAFT: 2.13 m	PRICE: USD 550,000



**FRENZY**

35' NICOLAAS WITSEN ROYAL CRUISER

LOA: 10.62 m	BEAM: 3.00 m
DRAFT: 0.70 m	YEAR: 1947
PRICE: EUR 59,000	



**BRANTA**

1927 ABEKING & RASMUSSEN 10-METRE YACHT

LOA: 17.94 m	BEAM: 3.22 m
DRAFT: 2.30 m	PRICE: EUR 275,000



**GERD VI**

1927 HARRY BECKER SK 30-SQUARE-METRE YACHT

LOA: 13.10 m	BEAM: 1.74 m
DRAFT: 1.45 m	PRICE: EUR 98,000



**ANGÖDOMEN**

1907 GUNNAR MELLGREN 9MR YACHT

LOA: 15.50 m	BEAM: 2.64 m
DRAFT: 2.35 m	PRICE: EUR 118,000



**MEMELLAND**

1934 GEORG BERG DOUBLE ENDER

LOA: 14.40 m	BEAM: 3.88 m
DRAFT: 1.90 m	YEAR: 1934
PRICE: EUR 129,000	



**MIRELLA**

1905 H. HEIDTMANN BERMUDIAN CUTTER

LOA: 14.00 m	BEAM: 2.80 m
DRAFT: 1.90 m	PRICE: EUR 35,000



**BAUM & KÖNIG**

The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family 



**BAUM & KÖNIG**

The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family 



**SK 40 WHITE LADY**  
TYPICAL SQUARE METRE, AS SHARP AS A PENCIL

LOA: 13.40 m	BEAM: 2.00 m
DRAFT: 1.50 m	PRICE: EUR 150,000



**ZEPHYR**  
1928 BERTIL BOTHÉN INTERNATIONAL 6MR

LOA: 11.34 m	BEAM: 2.06 m
DRAFT: 1.60 m	PRICE: EUR 110,000



**SIRENE**  
34' TOUCAN CLASS DAYSAILER

LOA: 10.50 m	BEAM: 2.14 m
DRAFT: 1.60 m	YEAR: 1984
PRICE: EUR 48,000	



**INDIGO**  
STUNNING CHRISTIAN JENSEN 10-METRE YACHT

LOA: 16.64 m	BEAM: 3.36 m
DRAFT: 2.60 m	PRICE: EUR 620,000



**MOHICAN**  
66' CONSOLIDATED COMMUTER YACHT

LOA: 20.12 m	BEAM: 3.96 m
DRAFT: 1.22 m	YEAR: 1929
PRICE: EUR 400,000	



**BAMBI**  
1946 THIRD RULE 6-MR BY KNUD H. REIMERS

LOA: 11.32 m	BEAM: 1.90 m
DRAFT: 1.65 m	PRICE: EUR 63,000



**VIVA V**  
2012 TAD ROBERTS IRONBARK 28

LOA: 9.15 m	BEAM: 3.10 m
DRAFT: 0.50 m	PRICE: EUR 160,000



**TINTOO VI**  
SUPERB SPARKMAN & STEPHENS SLOOP

LOA: 15.72 m	BEAM: 3.80 m
DRAFT: 2.60 m	PRICE: EUR 295,000



**BAUM & KÖNIG**

The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family 

+49 (0)461 31 80 30 65 · BAUM+KOENIG@CLASSIC-YACHTS.DE · WWW.CLASSIC-YACHTS.COM



**BAUM & KÖNIG**

The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family 

+49 (0)461 31 80 30 65 · BAUM+KOENIG@CLASSIC-YACHTS.DE · WWW.CLASSIC-YACHTS.COM



### ASGARD

IMPRESSIVE ABEKING & RASMUSSEN YAWL

LOA: 25.00 m	BEAM: 5.50 m	DRAFT: 2.90 m
YEAR: 1960	PRICE: EUR 295,000	



### ZEPHYR

J.M. SOPER & SON 62-FT CUTTER FROM 1929

LOA: 20.12m	BEAM: 4.12 m
DRAFT: 2.44 m	PRICE: EUR 700,000



### GAZELL

1935 TORE HOLM SQUARE-METRE SK40

LOA: 15.32 m	BEAM: 2.37m
DRAFT: 1.71 m	PRICE: EUR 110,000



### ORION

86 FT RON HOLLAND CLASSIC KETCH

LOA: 21.16 m	BEAM: 6.25 m	DRAFT: 2.21 m
YEAR: 1986	PRICE: EUR 550,000	



**BAUM & KÖNIG**

The Classic-Yacht Broker

Member of the Robbe & Berking family 

# KLASSISCHE YACHTEN IMMER IM BILD

Der Kalender für Insider

CLASSIC YACHTS ALWAYS  
IN THE RIGHT PICTURE

The calendar for insiders



## ROBBE & BERKING CLASSICS 2017

Dieser Kalender ist ein Muss für alle Fans klassischer Yachten und der feinen Segel-Art! Tolle Bilder von Klassikerregatten und eleganten Yachten, wie immer im Großformat und wie immer mit zwei Blättern pro Monat zum Auswählen oder Abwechseln.

*This calendar is a must for all fans of classic yachts and stylish yachting. Fantastic images of classic races and elegant yachts, as always in large format and with two pictures per month, either to choose from or to alternate.*

Bestellen Sie jetzt ihr persönliches Exemplar für € 29 zzgl. Versandkosten bei

*Order your personal copy now for € 29 excl. shipping at*



MY TOWN

# PARIS

GESEHEN MIT DEN AUGEN VON



AS SEEN BY

PÁL SARKOZY



Pál Sarkozy und Oliver Berking // Pál Sarkozy and Oliver Berking

**P**ál Sarkozy, Vater von Nicolas Sarkozy, dem Staatspräsidenten der Französischen Republik von 2007 bis 2012, stammt aus der ungarischen Adelsfamilie Sárkozy de Nagybócsa und kam am 5. Mai 1928 in Budapest zur Welt. Im Krieg alles verloren, kam er als Flüchtling nach Paris. Jahrzehnte später beschrieb er seine erste Zeit in Frankreich so: »Ich habe 15 Tage gebraucht, um eine Arbeit zu finden, ein Jahr, um zu heiraten, und 10 Jahre, um mein Geschäft zu etablieren und Vater von drei Kindern zu werden. Mein ganzes Leben aber habe ich gemalt.« Heute, in vierter Ehe verheiratet und Vater von fünf Kindern, blickt er auf eine sehr erfolgreiche Karriere in der Werbebranche zurück. Schon im jungen Alter von sechs Jahren aber bemalte er die Wände seines Kinderzim-

mers. Später kam er zur Bildhauerei. Heute mit 88 Jahren malt er mehr als je zuvor – im Winter in Paris und im Sommer in seiner Wohnung auf Ibiza. Seine enorme Kreativität, Sarkozys Lebenselixier und Jugendgeheimnis gleichermaßen, lässt ihn von morgens bis abends arbeiten. Viele seiner Inspirationen lieferte ihm das Meer beim Segeln. Wir trafen ihn bei der Eröffnung einer seiner Ausstellungen in Vaduz.

**Goose:** Warum Paris?

**Pál Sarkozy:** Ich bin durch die französische Legion zufällig nach Paris gekommen und dann dort geblieben.

**G:** Was darf ein Besucher, der nur einen Tag in Paris ist, auf gar keinen Fall verpassen?

**PS:** Er sollte sich mit Franzosen auf der Straße unterhalten.

**G:** Welches ist dein Geheimtipp für drei ganz besondere Restaurants in Paris?

**PS:** Das »Entrecôte« in Saint-Germain, das »Le Fouquet's« und das »Le Petit Poucet«.

**G:** Was ist deine persönliche Verbindung zum Wasser, zum Meer? Hat es eine Bedeutung für deine Kunst?

**PS:** Das Zusammenspiel von Licht und Schatten auf dem Wasser inspiriert mich.

**G:** Welche Boote bist Du gesegelt?

**PS:** Jongert-Yachten.

**G:** Hast du deinen Kindern segeln beigebracht?

**PS:** Ja, meine Söhne sind in einer Jugendabteilung gesegelt.

**G:** Was ist deine größte Leidenschaft?

**PS:** Die Kunst.

**G:** Wie hat sich dein Leben verändert, als dein Sohn Staatspräsident war?

**PS:** Mein Leben wurde dadurch komplizierter.

**G:** Was möchtest du noch malen, und wo möchtest du deine Bilder noch einmal ausstellen?

**PS:** Ich möchte einen neuen Stil entdecken und Dinge malen, die ich noch nie gemalt habe. Ich würde gerne in New York ausstellen.

**G:** Wenn nicht in Paris, wo würdest du sonst am liebsten leben?

**PS:** In Budapest. //



Dieses Gemälde von Pál Sarkozy hängt jetzt im Robbe & Berking Yachting Heritage Centre  
 // This painting by Pál Sarkozy is now in the Robbe & Berking Yachting Heritage Centre

**P**ál Sarkozy, father of Nicolas Sarkozy, president of the French Republic from 2007 to 2012, is a descendant of the Hungarian noble family Sárkozy de Nagybócsa and was born on 5 May 1928 in Budapest. Having lost all during the war, he came to Paris as a refugee. Decades later, he described his beginnings in Paris like this: »It took me 15 days to find a job, one year to get married and 10 years to establish my company and become father of three. For my entire life, however, I have been painting.« Today, married to his fourth wife and now father of five, he can look back on a very successful career in advertising. But even at the age of six, he painted on the walls of his room. Later, he also took up sculpturing. Today, aged 88, he is painting more than ever before – during the winters in Paris and in the summers in his apartment on Ibiza. His huge creativity, which is Sarkozy's elixir of life and the secret of his youthfulness, lets him work from morning till late in the evenings. The sea, while sailing, is one of his many inspirations. We met him during the opening of one of his exhibitions in Vaduz.

**Goose:** *Why Paris?*

**Pál Sarkozy:** Through the French Legion, I came to Paris by chance and I then stayed there.

**G:** *Is Paris still the »Capital of Love«?*

**PS:** No, the Capital of Love is in the hearts.

**G:** *What should a visitor, who can only spend one day in Paris, definitely not miss?*

**PS:** He should talk to French people in the streets.

**G:** *Which is your personal tip for three special restaurants in Paris?*

**PS:** The »Entrecôte« in Saint-Germain, the »Le Fouquet's« and the »Le Petit Poucet«.

**G:** *What is your personal connection to the sea and sailing? Does that have any influence on your art?*

**PS:** The interaction of light and shadows on the water inspires me.

**G:** *Which type of boats have you sailed?*

**PS:** Jongert yachts.

**G:** *Have you taught your children sailing?*

**PS:** Yes, my sons have sailed in the junior division of a sailing club.

**G:** *What is your greatest passion?*

**PS:** The arts.

**G:** *How did your life change when your son was president?*

**PS:** It made my life more complicated.

**G:** *What would you still like to paint and where would you like to exhibit?*

**PS:** I would like to discover a new style and paint things that I have never before painted. And I would like to exhibit in New York.

**G:** *If not in Paris, where else would you like to live?*

**PS:** In Budapest. //

### BISHER IN »MY TOWN« // PREVIOUSLY IN »MY TOWN«

- GOOSE 2: **Susan Rockefeller, New York**
- GOOSE 3: **Julio Bocca, Montevideo**
- GOOSE 4: **Dona Bertarelli, Gstaad**
- GOOSE 5: **Halsey Herreshoff, Bristol, RI**
- GOOSE 6: **Andrew Winch, London**
- GOOSE 7: **Hermann Ebel, Hamburg**
- GOOSE 8: **Phil Waugh, Sydney**
- GOOSE 9: **Marc Pajot, Saint-Tropez**
- GOOSE 10: **Ron Holland, Vancouver**
- GOOSE 11: **Anette Holmberg & Naja Utzon Popov, Copenhagen**
- GOOSE 12: **Jörg Woltmann, Berlin**
- GOOSE 13: **Sabrina Monteleone, Monaco**
- GOOSE 14: **Bruno Trouble, Venice**
- GOOSE 15: **Carlo Emilio Croce, Genoa**
- GOOSE 16: **King Harald of Norway**
- GOOSE 17: **Jesper Bank, Apenrade**
- GOOSE 18: **Karl Peter Ebner, Puerto Montt**
- GOOSE 19: **Charles von Bourbon-Sizilien, Saint-Tropez**
- GOOSE 20: **Robin Knox-Johnston, Portsmouth**
- GOOSE 21: **Oliver Berking, Flensburg**

Fotos: Sarkozy, Stock (1)



www.zwiesel-1872.com

ZWIESEL KRISTALLGLAS

## SAVOUR THE MOMENT.

The soul of a drink is revealed by the glass that holds it. This is one reason why mouth-blown crystal glasses of finest quality are synonymous with true connoisseurship. The premium line **HOMMAGE** by **ZWIESEL 1872** is an exclusive bar collection, staging unique pieces of masterly manufacturing art. It combines aesthetic and sensual pleasure with modern finesse in an exceptional manner. Distinctive cutting styles consure up a particular play of light and colour. Filled with golden whiskeys or classic cocktails, the glass and beverage combine to create a special visual experience.



Please visit: [shop.zwiesel-kristallglas.com](http://shop.zwiesel-kristallglas.com)

ZWIESEL 1872 | GOURMET COLLECTION.  
 TOUCHING THE SOUL OF FINE WINES.





## **SCHEDULED LAUNCH: 3 PM. IN EXACTLY 150 DAYS' TIME.**

Sticking to ambitious plans has been as much a part of our rich past as it is part of today's philosophy – making things better, more beautiful and more practical with each and every project. It is even more important, however, to turn a plan into reality with utmost precision. No matter how big the project is, we make sure we never lose sight of all the finer details. Such as the time of the launch, for example.

**ABEKING & RASMUSSEN**

[www.abeking.com](http://www.abeking.com)