

MELDUNGEN

Kommandosache

Auf den ersten Blick ist die neue Storebro 435 Commander aus der schwedischen Nimbus-Gruppe eine Flybridge-Motoryacht wie andere. Auf den zweiten schon nicht mehr: Mit ihrem verkürzten Vordruck, dem ausgeprägten Steuerhaus erinnert sie an einen Trawler. Durch dieses Layout ergibt sich ein großes Platzangebot im Salon mit einem optisch abgetrennten Fahrstand. Bei der 435 handelt es sich um eine überarbeitete, um einen Meter verlängerte 410 Commander. Cockpit und Badeplattform geraten großzügiger, das neugestaltete Interieur wird mit mehr Tageslicht in Szene gesetzt. Die Storebro hat einen zusätzlichen in-



neren Ausgang zur Flybridge. Sie soll auch vom Innensteuerstand aus gut zu manövrieren sein, der Skipper erreicht vom Steuerstand aus durch zwei Seitentüren die Gangbords. Mit zwei jeweils 272 kW (370 PS) starken Sechszylinder-Dieselmotoren von Volvo-Penta erreicht die Commander 32 Knoten (knapp 60 km/h). Boote Polch aus Traben-Trarbach (Telefon 0 65 41/20 10, www.boote-polch.de) will sie im September auf der Friedrichshafener Interboot zeigen. Der Preis steht noch nicht fest. (Ile.)

Renndiva

Zeitlose Eleganz mit einen kräftigen Spritzer Sportlichkeit kennzeichnet die Yachten der italienischen Werft Cantieri del Pardo. In dieser Tradition kommt die neue Grand Soleil 46, die ihre Messepremiere im Oktober in Genua feiern wird, im Januar in Düsseldorf präsentiert und in Deutschland zu einem Grundpreis von 277 800 Euro plus Mehrwertsteuer angeboten wird. Mit puristischen Linien, bündig eingepassten Luken, gestreckten Fensterflächen und modernen Zutaten wie der Großschotführung nach dem „German System“ sowie der unter dem Deck installierten Trommel der Vorsegel-Rollanlage



ist sie auf der Höhe der Zeit. Die Werft kündigt eine Inneneinrichtung mit drei Kabinen und zwei Bädern sowie einem von einer großen Dinette dominierten Salon an. Die gut 14 Meter lange, von Botin & Carkeek entworfene Grand Soleil soll schnelles Fahrtsegeln erlauben und sich im Kampfgetümmel der Regattabahnen unter den IMS- wie IRC-Regularien bewähren. Rumpfhänge und Rigg lassen sich entsprechend anpassen. Im zivilen Leben dürfen sich das Sonnendeck hinter dem Cockpit und die ausfahrbare Badeplattform bewähren. Informationen bei Diamond Yachts, Telefon 0 43 43/4 22 70 www.diamond-yachts.de. (Ile.)

Streitfall

In der juristisch verbissenen Vorbereitung zum 33. America's Cup hat es mal wieder eine Wende gegeben, mit der nicht unbedingt zu rechnen war. Das Team BMW Oracle des Amerikaners Larry Ellison ist als Herausforderer des Schweizer Titelverteidigers Alinghi abgesetzt worden. Die Berufungskammer des New York Supreme Court bestimmte stattdessen den spanischen Club Nautico Español de Vela als „Challenger of Record“, so wie es Alinghi-Boss Ernesto Bertarelli gleich nach seinem Sieg 2007 eingefädelt hatte. Das amerikanische Syndikat fühlte sich durch Kungelei, um es mal einfach zu formulieren, benachteiligt, klagte dagegen und bekam nach monatelangem Prozess zu nächst recht. So hatten sich nach der Gerichtsentscheidung vom Frühjahr Alinghi und BMW Oracle auf ein Duell mit Mehrerumpfböten unter Ausschluss weiterer Teams vorbereitet und dabei vermutlich schon ein paar Millionen verbraten. Aber plötzlich könnte sich jetzt wieder die Möglichkeit zu einem „echten“ Cupwettbewerb mit Einrumpfyachten und mit diversen Herausforderern einschließlich des deutschen Teams eröffnen. Dass Ellison nun klein beigt, ist aber schwer vorstellbar. (Ile.)

Das Leben, ein Sonntag

Eine Ausstellung in Bremen erinnert an den Impressionisten, Segler und Bootskonstrukteur Gustave Caillebotte.

VON ERDMANN BRASCHOS

Ein sommerlicher Sonntag mitten in Frankreich. Wer kann, vergnügt sich an und auf der Seine. Der sonst von den Pariser Häuserschluchten umstellte Blick schweift in die Natur, schweigt im Grün der Ile-de-France. Sonnenschirme kreisen, man legt zu einer Bootspartie ab, schlüpft in die Rolle des geschickten Kanuten, muskulösen Ruderers, schlendert in ein Gartenlokal. Das Wasser funkelt, die Welt ist bunt, das Leben lächelt. Die Ausflügler schweben zur kleinen Seelenodyssee über das leise murmelnde Wasser.

Die vom Paddeln oder Rudern avancierten Segler vergnügen sich auf der zweiten Seine-Schleife, wo sich der Fluss im Nordwesten der Metropole zwischen Argenteuil und Petit Gennevilliers zum Segelrevier weitet und der Cercle de la Voile de Paris angesiedelt ist. Das Leben, ein Sonntag. Hier macht Gustave Caillebotte, der Sohn eines begüterten Pariser Tüchthändlers, Bekanntschaft mit den Finesen von Schot und Pinne. Seine Freunde Claude Monet und Pierre-Auguste Renoir haben ihn auf das Pläsier aufmerksam gemacht. Der introvertierte Malerkollege Alfred Sisley bringt es ihm bei.

Segeln ist nicht nur ein Vergnügen der Impressionisten. Die Ruhe, das Idyll und Farbenspiel ist auch ihr gern gewähltes Sujet. So wird das unmerklich fließende Gewässer bei Paris, damals noch ein anfänglich besiedeltes, später rasch von der Industrialisierung heimgesuchtes Vorstadtparadies, wird die Seine mit den Booten eine der meistgemalten, auch mit frühen Fotos dokumentierten Landschaften der Kunstgeschichte. Die Stimmung, das Ufer mit den schwimmenden Untersätzen des Pariser Segelclubs, die Brücke von Argenteuil mögen Monet und vor allem Caillebotte sehr.

Nach einem vermutlich teils der guten Ordnung halber absolvierten, teils durchaus seiner (allgemein und speziell bei Caillebotte gefürchteten) Neigung zur Gründlichkeit entgegenkommenden Jurastudium und der nationalen Pflichterfüllung im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 führt Caillebotte bis zu seinem frühen Tod Mitte 40 ein ausschließlich seinen Inter-



Der Maler und ein Werk: Gustave Caillebotte, Regatten bei Villers, 1880, Caillebotte an seinem Zeichentisch um 1891/92

Privatbesitz, Galerie Schmit, Paris (oben)/Comité Gustave Caillebotte, Paris (unten)



sen und Talenten gewidmetes Leben. Das väterliche Vermögen bietet ihm und seinen Brüdern eine sorgenfreie, unabhängige Existenz. Als Mitspieler, Organisator, Mäzen und weitsichtiger Sammler impressionistischer Malerei, mit einer grundlegenden, heute in London verwahrten Briefmarkensammlung oder einer Studie über mexikanische Briefmarken nutzt er dieses Privileg. Caillebotte segelt Regatten, gärt, entwirft seine eigenen Rennyachten, die in seiner Werft entstehen.

Der Impressionist Caillebotte malt sein Milieu, in der Großstadt das neue, von großzügigen Häusern durchkreuzte Paris. Gegenstand

der „Parkettzieher“ von 1875/76 ist die Ästhetik, sind weniger soziale Fragen, welche die auf den Knien arbeitenden Handwerker in seine großbürgerliche Wohnung tragen. Neben der Adaption der menschlichen Nah- oder Fernsicht mit entsprechenden Unschärfen ist die Bewegung das große Thema seiner Bilder von Paddlern und Ruderern 77/78. Der Freund des Details kennt nicht allein sein Metier, den Wassersport, er nimmt den Betrachter seiner Bilder mit perspektivischen Kniffen gleich mit ins Boot. Nach dem Zerwürfnis mit dem ähnlich situierten Degas zieht sich Caillebotte zunehmend auf sein Grundstück an der Seine-Schleife in Petit Gennevilliers zu-

rück, weit zum Segeln und Malen seineabwärts in der Normandie. Das Segeln und den Entwurf schneller Regattaboote bringt er zur Meisterschaft. Seinem ersten flachbordigen breiten Gefährt folgt eine von der englischen tiefgängigen schlanken Form inspirierte Flotte schnittiger kleiner Rennyachten, die der Mann mit dem vielseitigen Talent zeichnet. Generös besegelte Schmetterlinge für das Leichtwindrevier mitten in der Ile-de-France. Das Leben, ein Sonntag.

Die Ausstellung „Über das Wasser, ein Impressionist wieder entdeckt“ ist bis 5. Oktober in der Kunsthalle Bremen, vom 17. Oktober bis 22. Februar 2009 in Kopenhagen, vom 16. März bis 14. Juni 2009 im Museo Thyssen-Bornemisza in Madrid zu sehen. www.ueber-das-wasser.de

Fischers Fritze heute mal ohne Ködertonne

Das robuste Arbeitsboot schmeichelt sich bei den sonnenbadenden Urlaubern ein: Jeanneau ändert seine Strategie mit der Merry Fisher 725.

VON CLAUD REISSIG

Wenn die Marketingstrategen von Jeanneau das gehn hätten, hätten den Test der kleinen Merry Fisher vielleicht in ein anderes Revier erlegt oder den Termin verschoben. Der Wind weht kräftig aus West, und die heranrollenden Wellen aus dem Golfe de Lion lassen das gut sieben Meter lange Schiffchen mitunter bis zum Dach in Gischt verschwinden. Wie ein Geschoss taucht es dann auf der anderen Seite wieder auf. Ein Anblick, bei dem Hobbykapitänen wie dir und mir schon mal der Gedanke kommt, ob ein Urlaub in den Bergen nicht auch ganz nett wäre.

Aber genau solche Kunden will Jeanneau ansprechen. Bei den älteren Schwestermotoren der Merry-Fisher-Baureihe röhrt noch ein knurriger Diesel im Cockpit und erzeugt Arbeitsplatzatmosphäre. Der Selbstzürnder flog raus, stattdessen hängt man der neuen 725 einen modernen Viertakt-Außenborder ans Heck. Das schafft an urlaubsstrategisch günstiger Stelle Platz für Sonnenschirm und Bade- tuch und ist Zeichen einer Kehrt-

wende der französischen Werft bei ihren Merry Fishers in Richtung von Cruisern für Einsteiger. Jahrzehntlang stellten sie als robuste Arbeitstiere von der rauen Atlantikküste die Basis des Jeanneau-Erfolgs dar. Kaum ein Hafen, in dem nicht ganze Generationen des Fischerboots an den Stegen liegen, alle standesgemäß ausgerüstet mit Reuse, Angel und Ködertonne.

Zwar soll das Boot auch in Zukunft seine Wurzeln als Arbeitsboot nicht verleugnen, größere Stückzahlen aber verspricht die Zielgruppe „Paar auf Urlaubsreise“. Die lässt sich flott gestalten, der Yamaha-Außenborder mit 103 kW (140 PS) am Heck bringt das leere rund 1,8 Tonnen wiegende Boot ab 4000 Umdrehungen und rund 18 Knoten zum Gleiten. Selbst eine kräftige Zuladung und der volle Tank bremsen den Vorwärtsdrang kaum; bei Vollgas zeigt die Logge beeindruckende 28 Knoten (52 km/h), während wir über Wellenberge brausen, die einer Halfpipe im Skigebiet gleichen.

Die Mutgrenze des Fahrers ist zumindest bei der ersten Annäherung an den Topspeed schneller erreicht als die Höchstgeschwindigkeit selbst. Dazu trägt neben dem kurzen Bug, durch den es gefühlsmäßig an Souveränität fehlt, die Lärmkulisse bei. Zwar fehlen Windgeräusche in der rundum verglasten Fahrerkabine, aber das Schlagen und Rumpeln ist durchaus beeindruckend. Ein Grund ist der ab Schiffsmitte recht flach nach achtern auslaufende Rumpf, durch den die Jeanneau zwar schnell angeleitet und damit auch den Ver-



Anschieber: Motor bleibt draußen

brauch senkt, der aber kein klassischer Rauwasserrumpf ist. Ein tiefes V wäre zwar komfortabler, brauchte aber wesentlich mehr Leistung und damit auch Treibstoff. Eine weitere Ursache ist der fast vollständige Verzicht auf Verkleidungen und Isolation. Innen strahlt die Jeanneau im Weiß des blanken Topcoats, abgesehen von ein paar Holzblenden hier und da.

Der Fahrer sitzt recht bequem in seiner Kunststoffschale auf der

Steuerbordseite, Copiloten müssen sich mit niedrigeren Plätzen an der Dinette oder im Cockpit begnügen. Beides funktioniert, außen sitzt man hinter dem hohen Aufbau selbst bei starker Welle noch trocken, während Gischt und Schleier über das Bötchen ziehen. Die Ausstattung beschränkt sich auf das Wesentliche: Scheibenwischer (ein zweiter gegen Aufpreis), Horn, Licht, das war's.

21 Knoten (39 km/h) sind die perfekte Reisegeschwindigkeit, bei der sich auch der Verbrauch einigermassen noch im Rahmen hält. Bei 1,5 Liter je gefahrener Seemeile reicht der Kraftstoffvorrat für rund 130 Meilen. Reizt man die Maschine voll aus, verlangt sie nach gut zwei Litern je Seemeile. Das ist für eine Familie kein billiger Spaß, die explodierenden Energiekosten waren bei der Planung der Merry Fisher eben noch kein



Die neue Welle: Die Merry Fisher angelt auch nach Nicht-Anglern

Fotos Reissig

Thema. Wer aufs Geld achten muss, mag sich einerseits über den günstigen Grundpreis von 40 000 Euro inklusive Maschine freuen, aber andererseits dem sparsameren Diesel nachtrauern.

Für den Wochenendausflug in die Inselwelt Kroatiens oder Dänemarks hat die Merry Fisher 725 alles Notwendige an Bord, wenn auch natürlich mit Abstrichen aufgrund ihrer Größe. Die Kabine im Vorschiff bietet eine ordentliche Koje für zwei, die sich mögen. Nur der Fußraum unter der Cockpitwanne ist ein wenig begrenzt. Sogar für eine Mini-Nasszelle (Aufpreis) ist in der Kajüte Platz. Sicher, man muss sich rückwärts hineinmanövrieren und steht gebückt – aber was will man von gut sieben Metern erwarten, wenn obendrein noch das große Cockpit und der kombinierte Salon/Fahrstand mit seiner Dinette und einer grandiosen Rundumsicht beim Essen zur Verfügung stehen? Was fehlt, sind Jalousien für die Fenster, das Umkleiden kann man auch gleich in der Öffentlichkeit vornehmen.

Ein kleiner Kühlschrank wird gegen Aufpreis unter der Bank an Backbord eingebaut. Klappt man den Fahrersitz gegenüber nach vorn, kommt eine Spüle zum Vorschein. 100 Liter Wasservorrat genügen für den Kurztrip. Frischluft führen zwei praktische Schiebefenster an den Seiten und ein Schiebendach heran, das im Aufpreispaket „Croisière“ enthalten ist. Das enthält obendrein unter anderem Cockpitpolster sowie Bug- und Heckkorb. Für den ehemals der An-

gelei vorbehaltenen Außenbereich hat Jeanneau den schönen Begriff Cockpit-Salon geprägt. Auf der Backbordseite lässt sich ein kleiner Tisch aufbauen, oder – mit abgenutzter Tischplatte – eine geschützte Liegefläche. Zum Ausstrecken genügt sie nicht, ist aber ein netter Platz, um sich mit einem Buch an die Plexiglas-Kajütewand zu lehnen. Ärgernisse sind die klapprige Plexi-



Platz genug: Das praktische Heck

glaswand an der Backbordseite sowie die unzureichende Bremse der Schiebetur auf der anderen Seite. Zum Trailern ist die Merry Fisher 725 nichts. Mit ihrem Gewicht wäre sie von einem kräftigen Fahrzeug noch zu ziehen, nicht aber mit ihrer Breite von 2,75 Meter. So bleibt nur ein fester Liegeplatz. Dort bleibt man in Deckung, wenn es für den Familienausflug zu heftig weht. Oder fährt mit seefesten Freunden zum Angeln raus.