

boots- wirtschaft

www.dbsv.de

DIE FACHZEITSCHRIFT
FÜR WERFTEN UND HANDEL
OFFIZIELLES ORGAN
DES DEUTSCHEN BOOTS- UND
SCHIFFBAUER-VERBANDES

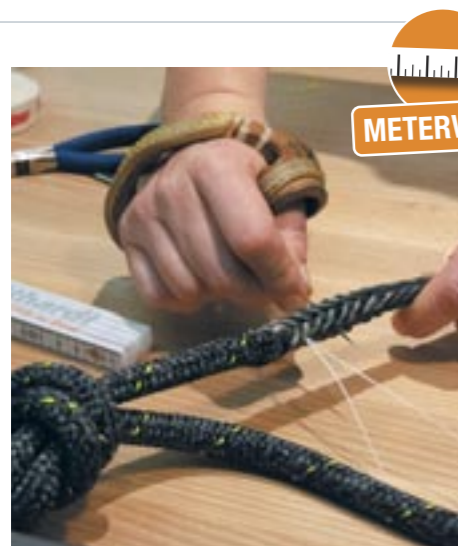


AB INS WASSER

Nr. 2 | April 2024 | 67. Jahrgang | ISSN 0006-7644 | C 10648 F | EUR 5,00

Marina der Zukunft | Aufbau an der Ostsee | Fassmer und A&R | Studententeam
WannSea | Risiko Autopilot | Yacht des Jahres | Emissionsfreie Antriebssysteme |
Messen | Neue Produkte | DBSV intern | Neue Mitglieder





Gotthardt-Spleißservice



Marlow Meterware mit Wunschpleiß

Sie haben keine Zeit, Tauwerk zu spleißen, möchten aber dennoch Ihren Kunden diesen Service bieten? Kein Problem! **Wir liefern Ihnen fertig konfektioniertes Tauwerk mit Ihrem Wunschpleiß** – schnell, unkompliziert und professionell.

Marlow-Partner werden?
Jetzt Mustertafel anfragen.



Kerstin Schult ist Ihre Ansprechpartnerin bei uns im Hause: ks@gotthardt-yacht.de

Für mehr Segelspaß!

Die Performance Bugspriets von Båtsystem ermöglichen nicht nur das Setzen eines Gennakers, sondern können auch die hohen Lasten eines Code 0-Segels problemlos aufnehmen.

Cedric Menzel beantwortet gern Ihre Fragen: cm@gotthardt-yacht.de



Das ultimative Regattainstrument



Einfach erfolgreich segeln!

Mit dem Atlas 2 hat Vakaros das ultimative Regatta-Instrument entwickelt – sowohl von den technischen Eigenschaften als auch der dazugehörigen Software.

Cedric Menzel berät Sie gern: cm@gotthardt-yacht.de



Komplette Werkstatt- und Altölentsorgungskonzepte

SAUBER!

Sie suchen nach einer sauberen, unkomplizierten Lösung für Ihre Altölentsorgung oder wünschen ein **einheitliches, praktisches Werkstattkonzept**? Dann haben wir genau das Richtige für Sie!

Till Wullbieter beantwortet gern Fragen rund um Liqui Moly: tw@gotthardt-yacht.de



Nicht wiederzuerkennen



Claus-Ehlert Meyer,
Geschäftsführer des
Deutschen Boots-
und Schiffbauer-Ver-
bandes

Da dachten wir vor ein paar Jahren noch: Gott sei Dank, jetzt sind wir ja mit einem blauen Auge durch die Coronazeit gekommen, da begann der Krieg in der Ukraine, gefolgt von Inflation und explodierenden Energiekosten. Die Kaufkraft schwand und der Ruf nach mehr Geld wurde lauter. Nun

haben wir den Schlamassel: Das Land steht mehr oder minder still. Es streiken die Lokführer, die Ärzte, das Bodenpersonal, die Sicherheitsdienste, die Busfahrer, die U-Bahnführer, die Landwirte und wahrscheinlich viele andere. Der Bundeshaushalt wird vom Verfassungsgericht kassiert, Miele will zukünftig in Polen produzieren und Stihl verlegt den Bau von Kettensägen in die Schweiz. An den deutschen Löhnen liegt es also nicht. Nach einer Bauzeit von 14 Jahren öffnete im Oktober 2020 der Flughafen Berlin-Brandenburg. Die Baukosten waren von veranschlagten 2,4 auf 7,3 Milliarden gestiegen. Was die Nation damals schockierte, kann angesichts der Entwicklung von Stuttgart 21 heute als Schnäppchen angesehen werden, denn dort baut man auch schon im 14. Jahr und bisher sind die Kosten von 2,5 auf 11,5 Milliarden gestiegen und sowohl in zeitlicher als auch in finanzieller Hinsicht ist kein Ende in Sicht. Bevor wir uns an diese Zustände gewöhnen, sollte die Frage gestellt werden: Warum steht Deutschland heute so schlecht dar? Warum liegt Deutschland in Europa beim Wirtschaftswachstum auf dem drittletzten Platz? Ich kenne die Antwort nicht und sie ist wahrscheinlich sehr komplex, aber ein Grund liegt ganz sicher darin, dass die Bürokratie ein Maß erreicht hat, das wirtschaftliche Initiative abwürgt. In einem Brief an den Bundeskanzler haben die Spitzenverbände der Deutschen Wirtschaft die Missstände benannt und in

einem 10-Punkte-Katalog Maßnahmen vorgeschlagen. Passt ist nichts. Der Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) hat für 45 Regelungen konkrete Vorschläge zum Bürokratieabbau gemacht. Viele dieser Vorschläge sind von einer solch verblüffenden Einfachheit, dass man nicht verstehen kann, warum nichts geschieht (www.zdh.de). Klar ist aber, dass der Standort weiter geschwächt wird, wenn es an dieser Stelle nicht zu einem Umdenken kommt.

Ganz anders ist die Situation beim DBSV. Auf der Frühjahrstagung in Bad Boll wurde ein neuer Präsident gewählt. Henning Mittelman löst Torsten Conradi ab, der nach 16 Jahren nicht wieder für das Amt kandidierte, aber im Vorstand geblieben ist. Ihm sei auch an dieser Stelle für sein Engagement und die vielen Stunden ehrenamtlicher Arbeit gedankt. Als bisheriger Vizepräsident steht Henning Mittelman für Kontinuität, aber nicht für ein „weiter so“. Die Arbeitsteilung innerhalb des Vorstandes wird sich ändern und die beiden neuen Vorstandsmitglieder Martina John und Jörg Bubelach werden sicherlich auch für frischen Wind sorgen.

Die Mitarbeiter in der Geschäftsstelle streiken übrigens nicht, sondern kommen jeden Tag zur Arbeit und bemühen sich in schlanken Abläufen zum Wohl der Mitglieder tätig zu sein.

Claus-Ehlert Meyer

Ihr Fachgroßhändler mit den Qualitätsmarken für die Yachtausrüstung





Zum Titelbild

Pünktlich zum Saisonbeginn schweben die Yachten über dem Hafen bis sie einen Platz für die Landung im Wasser finden. So auch hier auf dem Gelände des Kieler Yachtclubs in Strande bei Kiel.

EDITORIAL

Nicht wiederzuerkennen. Deutschland mit schwachem Wirtschaftswachstum. **3**

AKTUELL

Die Marina der Zukunft. Marinas in der technologischen Transformation. **6**

Yachten des Jahres gekürt. Fach-Jury vergibt renommierte Auszeichnungen. **10**

Für den ganz großen Fang. 52 Meter Megayacht für Anglerglück. **12**

YYachts liefert maßgeschneiderte Y9. Yacht für ausgedehntes Cruising. **14**

Fertig zur Saison? Das Jahrhunderthochwasser an der Ostseeküste zeigt noch deutliche Spuren in den Häfen. **16**

Neuer Eigner für Torqeedo. Die Elektroboot-Tochter wechselt von Deutz zu Yamaha. **18**

Zusammenarbeit Abeking & Rasmussen und Fassmer. Hydrographieschiff als erstes gemeinsames Projekt. **19**

The Ocean Race Europe: Start in Kiel 2025. Zweite Ausgabe des The Ocean Race Europe. **20**

WannSea – studentisches E-Boot für nachhaltigen Bootsbau. Batterie betriebener Katamaran für Monaco Energy Boat Challenge. **22**

Der fliegende Holländer. Elektrisch betriebenes Foling-Boot. **24**

Seenotretter-Bilanz 2023. Im letzten Jahr 1.940 mal im Einsatz. **25**

Vielseitig und recyclebar. ROTO Nautica mit außergewöhnlichem Katamaran. **26**

Neues Seekartennull für die gesamte Ostsee. Genauere und sicherere Navigation möglich. **27**

Meldungen. Fjord Yachts stellt neues Modell vor | Italien hebt Mindest-Deckungssumme an | DSV-Kreuzer-Abteilung abgeschafft | Ausbildungsstarker Wirtschaftsbereich | und mehr. **28**

TECHNIK

Emissionsfreie Antriebssysteme. Torqeedo liefert Antrieb-anlage für autonome Testplattform. **32**

Yamaha mit erstem Wasserstoff-Außenborder. Yamaha möchte in diesem Bereich führend sein. **34**

Innovation Yachts stellt Strandkat aus Vulkanfaser vor. Eine Mineralfaser aus der Luft- und Raumfahrttechnik. **35**

BSU-Unfallbericht: Selbststeueranlagen. Empfehlungen für den Umgang mit Autopiloten. **36**

Motorenhersteller geben Antriebe für grünen Diesel frei. Ähnliche chemische Zusammensetzung wie fossiler Diesel. **37**



In manchen Häfen wurde nach dem Ostseehochwasser noch nicht mit den Reparaturen begonnen. Seite 16



Leistungsstarke und maßgeschneiderte integrierte Navigations- und Brückensysteme. Seite 40



Neue Impulse aus den Ingenieurwissenschaften sind bei der Monaco Energy Boat Challenge gefragt. Seite 22



Ein Forschungsprojekt zu innovativen Transportsystemen auf dem Wasser. Seite 32



Marinas können mit neuen Technologien zu mehr Nachhaltigkeit höhere Profite erzielen. Seite 6

FIRMEN

Neue Marke baut auf Rügen. Eine Blauwasseryacht für große Abenteuer mit kleiner Crew. **38**

Modernste Navigationstechnik aus Kiel. Anschutz: Experte für Navigations- und Brückensysteme. **40**

Schlauchboot-Kats aus Hamburg. Tender für große Segel- und Motoryachten. **42**

PRODUKTE

Neu am Markt. Kite als Notrigg | Leistungsstarkes Ladegerät für 12-Volt- und 24-Volt-Akkus | Recyclingsegel von North Sails | Minitauchflasche mit Kompressor | und mehr. **44**

BÜCHER

Neue Bücher. Von Mikro-Booten, Unfällen und den Größen des Yacht-Designs sowie von einer Legende zur See. **48**

MESSEN

Das war die boot 2024. Ein Saisonauftakt nach Maß mit Ausstellern aus 120 Ländern. **50**

Interboot 2024: Auf zu neuen Horizonten. Fünf Tage Faszination des Wassersports. **52**

Einstimmung auf die Saison. Inwater-Messe als Saisonbeginn am Mittelmeer **53**

ancora YACHTFESTIVAL 2024: Steht in den Startlöchern. Aussteller präsentieren sich an den Stegen. **53**

INTERN

Frühjahrstagung des DBSV. Besichtigung des Unternehmens Festool und Mitgliederversammlung mit Wahlen. **54**

Herbert Dahm verstorben. Ein Nachruf. **57**

Deutsche Meisterschaften im Bootsbauer-Handwerk. Deutsche Meisterschaft der Landessieger. **57**

Mitglieder. Aufnahmeanträge und neue Mitglieder, Betriebsjubiläen, Geburtstage. **58**

Impressum

Herausgeber: Deutscher Boots- und Schiffbauer-Verband e.V., Hamburg
Verlag und Anzeigenverwaltung: DBSV Service GmbH, Sternstraße 108, 20357 Hamburg
 Telefon: (040) 30706790, Fax: (040) 30706794, E-Mail: info@dbsv.de, Internet: www.dbsv.de
Redaktion: Claus-Ehlert Meyer (verantwortlich), Marcus Krall
Design: Jürgen Duscha, Werbeteam, E-Mail: juergenduscha@web.de
Druck: MEO Media GmbH, E-Mail: info@meo-media.de, Internet: www.meo-media.de
 Alle Rechte an Text und Bild vorbehalten. Nachdruck, Vervielfältigungen und Aufnahme, auch von Auszügen, in elektronische Medien sind nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags gestattet.



Sikafloor® Marine-595
DEKORATIVE SCHIFFSDECKSBELÄGE IM TEAK-DECK-LOOK

Sikafloor® Marine-595 ist das perfekte Produkt für Ihren Refit nach dem Winterlager. Neben einfacher Reinigung und Pflege besticht der Schiffsdecksbelag mit zahlreichen Eigenschaften:

- Verminderte Wärmeleitfähigkeit**
- Rutschfest**
- Große Farbtonvielfalt und -stabilität**
- Sehr lange Lebensdauer**

hollweg marine **Hochwertige Technologien bedürfen hochwertiger Partnerschaften**

Weitere Informationen unter:
www.sika.de/marine
www.hollweg-marine.de/hm-deck

BUILDING TRUST



Fotos: Anschutz, Meyer



Aufladen statt auftanken: Die Installation von Ladesäulen für Elektroboote ist nur einer von vielen Schritten auf dem Weg zur Marina der Zukunft, die auf dem bid diskutiert wurden.

max 100 Zylinder Zwerchboxen gegen die größte Gefahr des Motors durch Syll. Franz jagt im komplett verunkeltem Tank gegen Winter

DIE MARINA DER ZUKUNFT

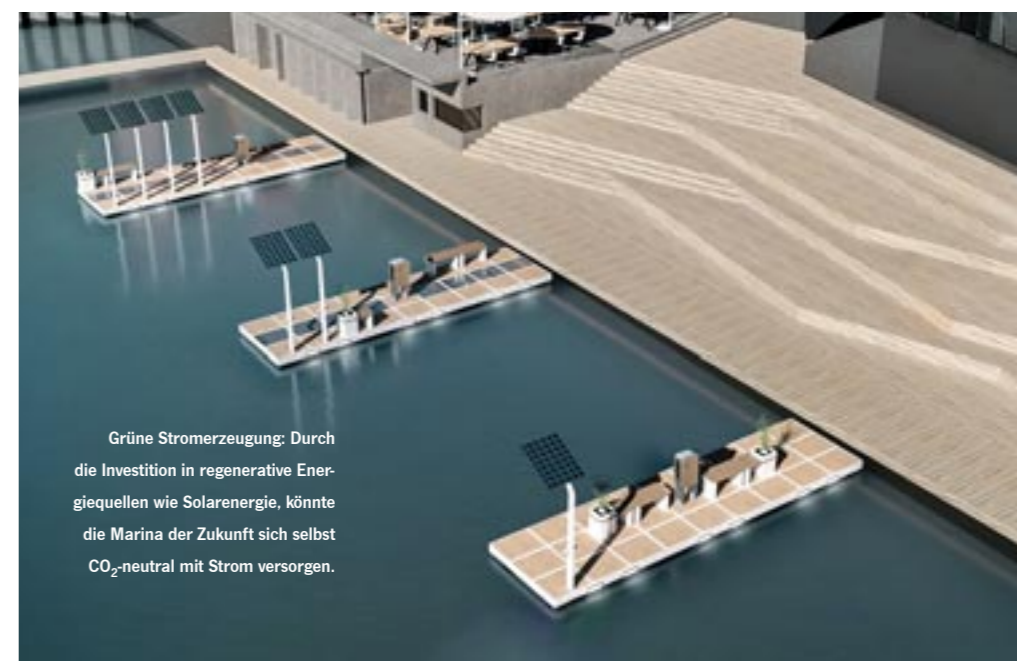
Nachhaltigkeit und Digitalisierung sind zwei starke Schlagworte in der Wassersport-Branche, die sich in einem Wandel befindet. Welche Rolle Marinas in dieser Transformation spielen und welche Chancen und Risiken dabei bestehen, wurde auf der Bühne des blue innovation dock während der boot Düsseldorf diskutiert.

Das blue innovation dock (bid) fand im Rahmen der boot Düsseldorf statt und etabliert sich als Nachhaltigkeitsforum der Messe und als internationale Networking-Plattform für Politik und Industrie. Experten aus einer Reihe von verschiedenen Branchensegmenten tauschten sich zu den aktuellen Themen und Problemen der Branche aus. Im Vordergrund stand dabei der Ausbau der Nachhaltigkeit beim Bootsbau, bei Antrieben, beim Betrieb von Marinas sowie im Tourismus. Insbesondere die Digitalisierung und Elektrifizierung der Marinas war von großem Interesse, denn laut der Experten auf der Bühne ist die Erreichung dieser Ziele eine Voraussetzung für das große Branchenziel „Net-Zero“. Marinas sind ein

fester und wahrscheinlich der wichtigste Bestandteil der maritimen Infrastruktur und verbrauchen nicht nur selbst große Mengen an Energie, sondern tragen auch maßgeblich dazu bei, den Kauf von Elektrobooten attraktiv und deren Nutzung komfortabel zu machen. Einheitliche Meinung der Sprecher auf dem bid war, dass hier noch viel Arbeit vor der Branche liege.

Elektrifizierung als Business-Modell

Das beginne damit, dass für den Ausbau der Marinas hinsichtlich Elektrifizierung vielerorts einfach nicht genügend (grüner) Strom vorhanden sei. So ist die Infrastruktur der meisten Marinas lediglich darauf ausgelegt, die Startbatterie und die Batterie für die Verbraucher an Bord aufzuladen, während



Grüne Stromerzeugung: Durch die Investition in regenerative Energiequellen wie Solarenergie, könnte die Marina der Zukunft sich selbst CO₂-neutral mit Strom versorgen.



Vorreiter: In den Marinas von D-Marin läuft bereits vieles digital. Das spart im besten Fall Geld und beschleunigt viele Arbeitsabläufe in den Marinas.



Selbstversorger: Die Citymarina in Berlin versorgt sich selbst mit Strom und wird einen Teil davon gewinnbringend zurück ins Netz speisen können.

für die Antriebsbatterie in der Regel deutlich mehr Energie nötig ist. Eine konkrete Lösung gibt es für dieses Problem allerdings derzeit noch nicht. „Die Marinas müssen sich selbst helfen“, sagte etwa Oscar Siches von Global Marine Business Advisors. „Dafür ist ein Umdenken nötig. Man darf die Elektrifizierung und die damit verbundenen Investitionen nicht nur als ein notwendiges Übel ansehen, sondern als Business-Modell: Marinas könnten zukünftig zum Beispiel

„DURCH SMARTE TECHNOLOGIEN GELANGEN WIR ZU MEHR NACHHALTIGKEIT UND GLEICHZEITIG ZU GRÖßEREM PROFIT“

ihren eigenen, grünen Strom erzeugen und den Überschuss anschließend gewinnbringend zurück ins Netz speisen.“ Dass dafür nicht nur hohe Investitionen nötig sind, sondern im besten Fall auch ein Fortschritt in der Industrie und Infrastruktur, war den Sprechern auf der Bühne dabei durchaus bewusst. An einem entsprechenden Projekt arbeitet etwa Maria Bouillet, CEO von Bouillet Energy, die zu einem der Panels auf der Bühne gehörte. Für die Marina, die derzeit in Berlin entsteht, muss demnach zunächst eine Stromnetzanbindung errichtet werden, die in der Lage ist, in der Zukunft Strom zurück ins Netz zu speisen. Die Marina im Osten Berlins soll sich selbst versorgen können und wird laut Bouillet etwa 30 Prozent ihres Strombedarfs mit eigens generierter Solarenergie decken können. Die Expertin rechnet damit, dass Boote zukünftig als eine Art Energiespeicher genutzt werden können: Überschüssige Energie aus Solar- oder Windkraftanlagen könnte in den Booten gespeichert werden. So müssten

Marinas kein Geld für die äußerst kostenintensive Erweiterung des Stromspeichers ausgeben.

Smarte Systeme sind die Zukunft

Die Marinas der Zukunft könnten demnach also in der Lage sein, sich selbst zu versorgen und den überschüssigen, aus regenerativen Quellen produzierten Strom wieder zu verkaufen. Doch welche Rolle spielt die Digitalisierung dabei? Und wie ist überhaupt der Stand der Digitalisierung im maritimen Bereich? Laut der Einschätzung von Matthias Gehring, CDO bei D-Marin, stehen die Marinas in der Digitalisierung noch weit hinter der Hotel- oder Flugindustrie. „Anders als bei zum Beispiel booking.com in der Hotelbranche, benötigen die Marinas den Service, den die Digitalisierung ihnen bieten kann, nicht unbedingt – oder glauben, ihn nicht zu brauchen. Denn die Marinas sind ja voll und sehen daher keinen unmittelbaren Grund, in Digitalisierungslösungen zu investieren“, so Gehring. „Man wird aber sehen, dass wenn

es diese Angebote erst gibt, die Kunden diese auch nutzen und sich für jene Marinas entscheiden werden, die diese anbieten.“ Nach Gehring müssen die Marinas, um auch in Zukunft wettbewerbsfähig zu bleiben, ihren Service viel stärker auf den Kunden ausrichten. Für D-Marin lag die Lösung in einer groß angelegten Umfrage in den

26 Mitgliedsyachthäfen des Unternehmens, im Zuge derer die sogenannten „Painpoints“ der Kunden ermittelt wurden. Nachdem so genau herausgefunden wurde, wo der Schuh bei der Kundschaft drückt, konnten digitale Lösungen gefunden werden, die sich exakt nach den zuvor ermittelten Painpoints richteten. „Wir müssen zeigen, dass es möglich ist, durch smartere Technologien zu mehr Nachhaltigkeit und gleichzeitig zu größerem Profit zu gelangen“, so lautete das Fazit der bid-Experten. Als Beispiel nannten sie die Implementierung eines smarten Systems zur Stromverbrauchsabrechnung, bei dem jeder Kunde nur das bezahlt, was er auch tatsächlich verbraucht. In vielen Marinas wird derzeit noch mit pauschalen Abrechnungsmodellen gearbeitet, was dazu führt, dass an vielen Stellen Strom verschwendet wird, während Bootsbesitzer, die energiesparend vorgehen, zu viel bezahlen. Eine smarte Abrechnungslösung dagegen führt zu weniger Stromverbrauch und zu einfacheren und schnelleren Prozessen innerhalb der Marina – und letztendlich auch zu höherem Profit.

„Digitalisierung beginnt mit den Basics“

Ein etwas ernüchterndes Bild zeichnete wiederum Lea Jordan, die als Mitgründerin von Techtalk Travel ein fundiertes Know-How aus der bereits gut vernetzten und digital aufgestellten Hotel- und Reiseindustrie mitbrachte. Sie verglich die Digitalisierung in der Wassersportindustrie mit einem Eisberg: Die Spitze des Eisbergs – populäre Features wie AI, Augmented Reality oder Blockchain – macht nur einen kleinen Teil der Problemstellung aus. Der viel größere Teil liegt unter Wasser und wird in den meisten Fällen kaum beachtet, da es eher unpopuläre Dinge wie Datenqualität, Security oder Konnektivität sind, die dort verborgen liegen. „Das sind

die Daten der Kunden immer aktuell und korrekt sind, sollte eines der ersten Dinge sein, in die investiert wird.“ Ebenso wichtig ist laut Jordan aber auch die adäquate Schulung der Mitarbeitenden, um ihre Kenntnisse und Fähigkeiten im digitalen Bereich zu erweitern. „Es gibt heutzutage keine Unternehmen mehr, die von sich behaupten können, sie bräuchten keine digitalen Fachkenntnisse“, sagte die Expertin aus der Hotelbranche. „Ob Mitarbeitende geschult werden sollten oder nicht, ist gar keine Frage. Denn die Antwort lautet zweifelsohne: Ja. Ohne die entsprechenden Kenntnisse der digitalen Prozesse kann auch keine Digitalisierung stattfinden.“

Viele Baustellen bei der Energieversorgung

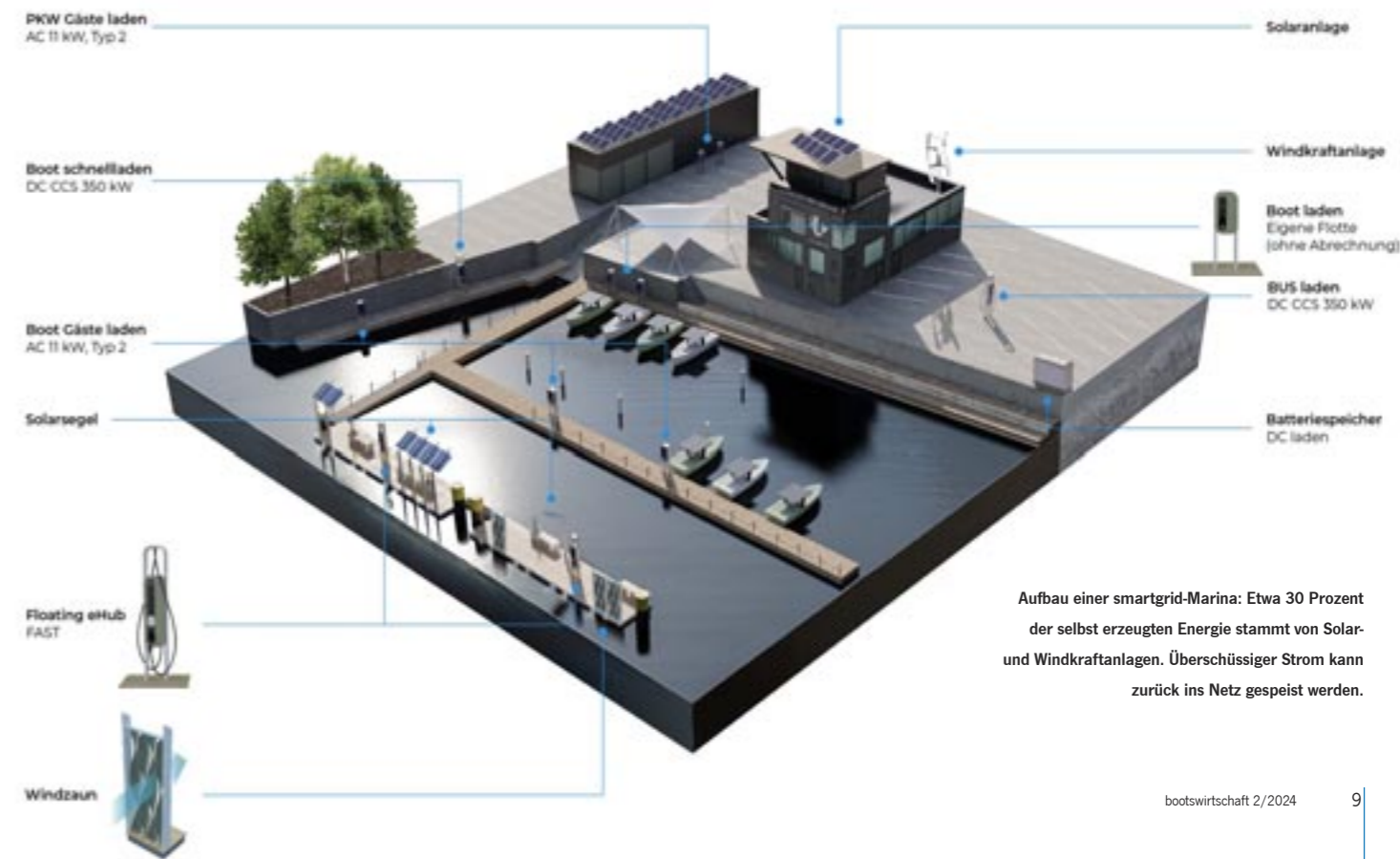
Welche Erkenntnisse kann man also aus den Gesprächen auf der bid-Bühne ziehen? Zum einen natürlich, dass es noch ein langer Weg bis zu einer voll vernetzten, nachhaltigen und digitalen Wassersportwelt ist. Marinas werden gezielt investiert werden müssen, um in der digitalen Transformation nicht den Anschluss zu verlieren; nicht nur in die offensichtlichen Dinge wie etwa Ladestationen, sondern vor allem in die eher unpopulären Aspekte wie die Schulung der eigenen Mitarbeiter oder die Verlässlichkeit der Kundendaten – in die Basics also, soweit noch nicht vorhanden. Doch auch bei der Energieversorgung gibt es noch viele Baustellen. So werden sich Marinas an vielen Orten aufgrund fehlender oder nicht ausreichender In-

frastruktur noch auf längere Sicht selbst helfen müssen, was die Generierung von Strom angeht. Letztendlich wird sich aber jede Marina ihren eigenen Weg suchen müssen, schließlich ist jede von ihnen abhängig von ganz eigenen und sich zum Teil stark unterscheidenden Rahmenbedingungen, die wiederum ganz individuelle Vorgehensweisen erfordern. Sicher ist nur eines: Der technologische Wandel ist in vollem Gange, Elektroboote sind mehr und mehr im Kommen und Marinas werden sich mittel- und langfristig daran anpassen müssen.

Wer mehr über das Thema Digitalisierung und Nachhaltigkeit in Marinas wissen möchte, kann sich übrigens die Videomittschnitte des bid in voller Länge auf der Webseite der boot Düsseldorf anschauen:

www.boot.de/de/Besuchen/B2B_Bereich/Fachprogramm/blue_innovation_dock

„OHNE ENTSPRECHENDE KENNTNISSE DER DIGITALEN PROZESSE KANN KEINE DIGITALISIERUNG STATTFINDEN.“



Aufbau einer smartgrid-Marina: Etwa 30 Prozent der selbst erzeugten Energie stammt von Solar- und Windkraftanlagen. Überschüssiger Strom kann zurück ins Netz gespeist werden.

Yachten des Jahres gekürt

Internationale Jury vergibt renommierte Auszeichnungen auf der Flagship Night während der boot Düsseldorf.

Bereits zum 21. Mal wurden die internationalen Awards „European Yacht of the Year“ und zum 18. Mal „European Powerboat of the Year“ verliehen. Wer die renommierten Auszeichnungen tragen darf, entscheidet seit jeher eine Fach-Jury aus den Testleitern und Chefredakteuren der führenden zwölf Segel- und acht Motorboot-Magazine Europas.

Die Sieger bei Europas Yacht des Jahres werden in einem aufwändigen Verfahren ermittelt. Dabei müssen sich die Kandidaten bei mehrtägigen Tests auf See dem Urteil der Jury stellen – und dem Wettbewerb. Die Erprobungen fanden im Herbst 2023 zunächst vor La Rochelle in Frankreich statt; vier Wochen danach folgte der zweite, noch umfangreichere Test vor Port Ginesta nahe Barcelona. In der Kategorie der „Family Cruiser“ siegte in diesem Jahr die Bavaria C46. Die einst zweitgrößte



Schicke Linien und hoher Komfort auf drei Decks: die Azimut Magellano 60



Fühlt sich an wie eine Segelyacht: die Omikron OT 60



Purer Segelspaß für die ganze Familie: mit der Bavaria C46



Die Outremer 52 ist ein Hochseekatamaran fürs Langfahrtssegeln, der Leistung und Komfort vereint.

perten der Motorboot-Fachpresse war es kein leichtes Unterfangen, aus den mehr als 250 neuen Bootsmodellen 34 Nominierte in sieben Kategorien für den European Powerboat-Award 2024 auszuwählen.

In der Kompaktklasse „Sportboote bis 8 Meter“ konnte sich die Ibiza 601 einen Platz auf dem Sietreppchen sichern. Mit ihrer Bootslänge und einem günstigen Preis präsentiert sich die Ibiza 601 als perfektes Einsteigerboot. Der „European Powerboat of the Year Award 2024“ in der Kategorie „Motorboote bis 10 Meter“ ging dann an die Sea Ray SLX 260, die sich als gelungene Weiterentwicklung des Vorgängermodells zeigt und durch clevere Ideen, die das Bordleben einfacher und angenehmer machen, glänzt. Detailverliebtheit ist das Markenzeichen des Siegers in der Kategorie „Motorboote bis 14 Meter“, der Marex 440 Gourmet Cruiser aus Norwegen. Mit der 440 GC stellt die

FAST EBENSO RENOMMIERT WIE DIE AUSZEICHNUNGEN SELBST: DIE INTERNATIONALE JURY AUS TESTLEITERN, CHEFREDAKTEUREN UND EXPERTEN.

Marex-Werft wieder mal ihr Auge fürs Detail unter Beweis. Die Azimut Magellano 60 überzeugte schließlich in der Klasse „Motoryachten bis 20 Meter“. Neben dem gelungenen optischen Erscheinungsbild zeichnet sich die Magellano 60 durch ihren neu entwickelten Rumpf und perfekte Fahreigenschaften. Unter den „Long Range Cruisern“ setzte sich die Omikron OT 60 aus Griechenland durch. Obwohl erst seit kurzem auf dem Markt, ist es der griechischen Omikron-Werft schon mit ihrem Debütboot gelungen, ein Siegerboot zu präsentieren. Das Boot gehört zu den wirtschaftlichen Schiffen ihrer Klasse mit hoher Reichweite und besticht zudem mit der Kombination aus moderner Verarbeitungstechnik und klassischem Design. In der Kategorie „Powerkats“ sicherte sich die Leopard 40 PC den ersten Platz und bei den „Elektrobooten“ die X Shore 1.

Auch in diesem Jahr wurde auf der Flagship Night neben den „Wassersport-Oscars“ der „Seamaster“-Award verliehen. Mit dieser Ehrung würdigen der Delius Klasing Verlag und die boot Düsseldorf eine Persönlichkeit, die im Wassersport besondere Akzente setzt. Im Rahmen der Gala erhielt mit der Südafrikanerin Kirsten Neuschäfer die erste Frau, die eine Nonstop-Regatta um die Welt gewonnen hat, den Award.



Werft der Welt hat sich jahrzehntelang vor allem über günstige Preise definiert. Inzwischen setzt sie anderweitig Maßstäbe: „Bavaria hat ihre Qualität so weit gesteigert, dass andere große Werften nur schwer mithalten können“, so Jury-Mitglied Toby Hodges von der englischen „Yachting World“.

Bei den nominierten „Luxury Cruisern“ gewann die Arcona 50 den „European Yacht of the Year“-Award 2024. Die in Schweden beheimatete Marke hebt sich mit diesem Boot deutlich von anderen ab – sowohl mit einer minimalistisch-modernen Äs-

thetik als auch einer beeindruckenden Geschwindigkeit. In der Kategorie „Multihulls“ - den sehr stark gefragten Mehrumpfbooten – konnte sich die Outremer 52 durchsetzen. Die Neuentwicklung überzeugt durch attraktive Leistungen in praktisch allen Belangen. Sie ist relativ leicht, dennoch stark und stabil genug. Den Titel der „Special Yacht“ holte indes die kleine, feine Saffier SE 24 Lite. Die Holländer sind mit Europas Yacht des Jahres groß geworden und beweisen ihr Können auch dieses Jahr mit dem kleinsten Boot ihrer modernen Day-

sailer-Linie - ein Format, das ökonomisch wenig Spielraum lässt, ästhetisch wie technisch keine Fehler verzeiht und obendrein sehr gewichtssensibel ist. Einen Sonderpreis für Nachhaltigkeit hat die Jury in diesem Jahr der Bestevaer 36 ausgesprochen: Konstrukteur Gerard Dykstra liefert ein Muster für Yachtbau mit minimalem CO₂-Verbrauch: ein Langfahrt-taugliches Boot im menschlichen Maß, das sich noch komplett von Hand bedienen lässt – ohne E-Winschen und Hydraulik. Ihre Segel sind aus recycelten Trinkflaschen her-

gestellt, Rumpf und Deck bestehen zu fast zwei Dritteln aus ehemaligen Verkehrsschildern, Alufenstern und Kaffeekapseln. Das Holz kommt aus europäischen Wäldern, nicht aus dem Regenwald.

34 Nominierte aus 250 Modellen

Ebenfalls äußerst spannend verlief die Vergabe der Preise zum „European Powerboat of the Year 2024“ für Motorboote in diesem Jahr. Für die Ex-



Die erste Superyacht für Angler: Project 406 von Royal Huisman.

Für den ganz großen Fang

Mit herkömmlichen Angelbooten wie man sie vor allem von der amerikanischen Ostküste kennt, hat die Kategorie „Sportfisherman“ wenig zu tun. Die oft mindestens zwölf Meter langen Yachten, die vornehmlich von US-Werften gebaut werden, besitzen einen tief geschnittenen V-Rumpf, mitunter voll verkleidete Aufbauten, seitliche Ausleger und einen sogenannten Tuna Tower, von dem aus die Fisch-Schwärme geortet werden können.

Die niederländische Werft Royal Huisman, eigentlich bekannt für ihre exquisiten Segelyachten jen-

Die niederländische Werft Royal Huisman liefert eine 52 Meter lange Megayacht an einen begeisterten Angler.

seits der 30 Meter, hat mit Project 406 nun den ultimativen Sportfisherman geliefert – 52 Meter (!) lang und so luxuriös wie eine Superyacht ausgestattet. „Es ist unter Eignern bekannt, dass das Team von Royal Huisman nichts lieber mag als die Gelegenheit, neue technische Herausforderungen

zu lösen“, sagt Jan Timmerman, CEO von Royal Huisman. „Die erste echte Sportfisch-Superyacht der Welt war ein sehr spannender Auftrag.“

Das Innen- und Außendesign stammt dabei ebenfalls aus den Niederlanden. Die erfahrenen Konstrukteure von Vripack nahmen sich der ungewöhnlichen Aufgabe an und zeichneten Linien, die sich dramatisch nach achtern ziehen, ausgehend vom charakteristischen langen und schlanken Bug. Hohe Schanzkleider verdrängen ankommende Wellen und sorgen für Stabilität. Sechs hoch aufragende Decks verlaufen in einem eleganten Bogen bis zum Heck, das nahezu clean gestaltet ist, um im Eifer des Geschehens genügend Bewegungsfreiheit mit der Angelrute zu haben. Eine raffiniert installierte Skylounge bietet einen hervorragenden Blick auf das aufregende Geschehen an Deck. Projekt 406 besitzt, so heißt es von Werft und Designbüro, die Finesse einer modernen Superyacht und die Leistung eines hochkarätigen Sportfisherman. Einsatzgebiete für die ungewöhnliche Yachten werden Süd- und Mittelamerika, der Indische Ozean und der Pazifik sein – sie gehören zu den besten Revieren, um etwa mehrere hundert Kilo schwere Marline und andere, ähnliche Kaliber zu erwischen.

Weitere Informationen: www.royalhuisman.com



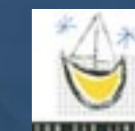
Unterwegs zum Eigner: Die 52 Meter lange Project 406 verlässt die Royal Huisman-Werft.

Mit Epifanes wird's bunter



EPIFANES
Yacht Coatings

Wer den Klarlack, den Buntlack oder den Mono-urethane von Epifanes gerne hat, wird den Poly-Urethane 2-Komponentenlack auch lieben. 26 Standardfarbtöne und fast alle RAL-Farbtöne kurzfristig mischbar. Erhältlich im guten Fachhandel.



Importeur für D, AT, CH:
M.u.H. von der Linden GmbH
An der Windmühle 2, D-46483
Wesel/Rhein, Tel. 0281-33 830 0
service@vonderlinden.de

YYachts liefert maßgeschneiderte Y9

Die Greifswalder Werft lieferte eine maßgeschneiderte Y9 nach einem Entwurf von Bill Tripp und Andrew Winch ab. Die Yacht ist eine der größten Segelyachten, die jemals in Deutschland gebaut wurden.

YYachts setzt seine erfolgreiche Zusammenarbeit mit Bill Tripp und Andrew Winch fort. Die deutsche Werft hat gerade eine maßgeschneiderte Y9 ausgeliefert, die die Arbeit der beiden weltbekannten Designer – Tripp für das Exterieur und Winch für das Interieur – umsetzt. Die 90-Fuß-Slup, eine der größten jemals in Deutschland gebauten Segelyachten, wurde von einem europäischen Kunden bestellt, der die Yacht für ausgedehntes Cruising nutzen möchte.

Die neue Y9 verfügt über ein auffälliges Decks- haus, das ein sehr helles Interieur bietet. Der Salon der Yacht besteht aus zwei Ebenen – die obere Ebene wird zum Essen genutzt und bietet einen



herrlichen Blick auf das Meer, während die untere Ebene als Lounge-Bereich mit eleganten Möbeln ausgestattet ist. Vor diesem "Zentrum" der Yacht befindet sich die Eignerkabine, die durch einen Ankleideraum mit reichlich Stauraum für Sie und Ihn betreten wird. Die Suite selbst ist ein sehr persönlicher Rückzugsort und ist mit einem Sofa, einem Schminktisch und einem geräumigen Bad ausgestattet.

Das Interieur-Design von Winch aus London ist minimalistisch und offen gestaltet und profitiert von viel natürlichem Licht. Mit stilistischen Inspirationen von der amerikanischen Ostküste und skandinavischen Einflüssen aus der Mitte des vergangenen Jahrhunderts sowie weichem Leder und hellem Eichenholz strahlt das Ambiente unaufdringliche Eleganz aus.

Das Ziel bei der Entwicklung der Yacht war eine wettbewerbsfähige Leistung auf der Regattabahn, kombiniert mit einem komfortablen Segelverhalten. Erreicht wird dies durch die von YYachts gewohnte konsequente



Vollkommen individuell: Der Bau der Y9 begann auf weißem Papier und richtete sich in allen Details nach den Wünschen des Eigners. Das Ergebnis: eine Segelyacht, mit der man komfortabel cruisen, aber auch erfolgsorientiert Regatten segeln kann.

Gewichtseinsparung bei der Konstruktion und Verarbeitung der Yacht: Rumpf, Deck und Struktur sind aus Carbon gefertigt.

Dank der ausgeklügelten Konfiguration kann die Yacht auch von wenigen Seglern bequem gesteuert werden; Bugstrahlruder unterstützen beim Manövrieren in engen Häfen.

Michael Schmidt, Gründer von YYachts, sagt: „Diese neue Y9 wurde von einem Wiederholungskunden bestellt, was uns stolz macht, da es zeigt, dass unser Ansatz gut ankommt, da der Eigner nicht der erste ist, der eine zweite YYacht bestellt. Wir blicken derzeit auf ein sehr gesundes Auftragsbuch und erhalten Anfragen aus der ganzen Welt.“

Weitere Informationen: www.yyacht.de

OHNE FELSEN IN DER BRANDUNG ...



Ihr Versicherungsspezialist für die Wassersportwirtschaft:

Joachim Nowak
Tel. +49 40 37091 154

... wäre die Welt weniger sicher. Seit 1899 stellen wir uns für unsere Kunden den Herausforderungen der Zeit.

FERTIG ZUR SAISON?

Nach dem Jahrhunderthochwasser an der Ostseeküste im vergangenen Oktober ist der Stand der Reparaturarbeiten sehr unterschiedlich. Während viele Häfen schon ganz oder größtenteils wieder hergestellt sind, hat man in anderen noch nicht mit der Arbeit begonnen. Das bereitet vielen Wassersportlern Kopfzerbrechen, denn sie haben keine Ausweichmöglichkeiten.

Auf einer Sondersitzung zum Ostseehochwasser sagte Ministerpräsident Daniel Günther am 3. 11. 2023 im Kieler Landtag: „Ich versichere den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern, Kommunen und Unternehmen: Wir helfen schnell und unbürokratisch. Dazu gehört auch, dass der Wiederaufbau sofort starten kann und nicht durch langwierige Vergabeverfahren aufgehalten wird. Das haben wir unmittelbar nach der Sturmflut klargestellt.“

Da hatte Herr Günther die Rechnung ohne Ministerien und Verwaltung gemacht, denn tatsächlich sollte es bis Mitte März dauern, bis die entsprechende Förderrichtlinie vom Landtag in Schleswig-Holstein beschlossen wurde. Bei Redaktionsschluss (15. 3. 2024) standen die notwendigen Antragsformulare aber noch nicht zur Verfügung. Das ist auch einer der Gründe, warum zum Beispiel in Maasholm an der Schlei noch nicht mit den Reparaturarbeiten begonnen wurde. Es fehlt schlichtweg die Sicherheit der Unterstützung durch das Land, denn von Politikerversprechungen kann man keinen Wasserbauer bezahlen und eine Gemeinde wie Maasholm mit 600 Einwohnern muss vor der



Nicht nur Brücken und Stege wurden durch die Wellen zerstört, sondern auch Uferbefestigung und Promenaden.



In diesem Jahr Betreten nur für Möwen. Der Yachthafen in Damp bleibt geschlossen.

Vergabe von Aufträgen wissen, was das für die Bewohner für Konsequenzen hat. So liegt der Hafen so da, wie das Hochwasser ihn am 23. Oktober hinterlassen hat: Zerbrochene Stege, abgerissene Stromsäulen und zerstörte Wasserleitungen. Das gleiche Bild bietet sich in Damp an der Kieler Bucht. Hier hat die Bürgermeisterin bereits be-

In Kiel Schilksee sind die Arbeiten Mitte März schon fast abgeschlossen und die ersten Boote wurden bereits eingekrant. Der Geschäftsführer der Sporthafen Kiel GmbH, der Betreibergesellschaft für die städtischen Yachthäfen, Philipp Mühlenhardt, erklärt das so: „Wir hatten in verschiedenen Häfen Reparaturarbeiten eingeplant und dafür bereits Wasserbaufirmen beauftragt. Diese Arbeiten haben wir zurückgestellt und alle Kapazitäten in die Reparatur des Yachthafens in Schilksee gesteckt. Außerdem konnten viele Brückenbeläge von Tauchern geborgen



Die abgebrochenen Stromsäulen liegen seit knapp 5 Monaten auf den Stegen in Maasholm, die alle abgesperrt sind.

Angesichts dieser Bilder glaubt niemand daran, dass die Brücken zum Saisonbeginn wieder hergestellt sind.

kann gegeben, dass der Hafen bis zum 31. 12. 2024 geschlossen bleibt. Eine Hiobsbotschaft für die 300 Liegeplatzinhaber, die nicht wissen, wo sie mit ihren Booten in der Saison 2024 hin sollen. Diese Entscheidung stößt auch deswegen auf Unverständnis, weil die südliche Hälfte des Hafens nahezu unbeschädigt geblieben ist und nach Ansicht vieler genutzt werden könnte.

und wiederverwendet werden.“ Die Stadt Kiel als Eigentümer der Häfen hat übrigens bisher kein Interesse am Fortgang der Arbeiten gezeigt. Auch die Frage, ob die Kieler Woche stattfinden kann, wurde seitens der „Sailing City“ Kiel nicht gestellt. Doch Mühlenhardt ist da guter Dinge: „Die Kieler Woche steht nicht in Frage.“

Für den Wiederaufbau von kommunaler Infrastruktur wie Häfen, Stränden oder Promenaden stellen Land, kommunale Landesverbände und Kommunen nun 140 Millionen Euro zur Verfügung. Der Wirtschaftsminister des Landes, Claus Ruhe Madsen, geht von einer durchschnittlichen Förderquote in Höhe von 75 % aus. Ob das Geld am Ende reicht und ob die Förderquote wirklich in der genannten Höhe gezahlt werden kann, ist zurzeit noch ungewiss. Auch dazu hat Philipp Mühlenhardt eine Meinung: „Ich glaube erst daran, wenn ich das Geld auf dem Konto habe“, sagt er.

WBV
SHOCK MITIGATION SOLUTIONS

LINDEMANN®
Partner der Profis

**DRIVE IN
COMFORT**
Stoßdämpfer - Spezialisten

P Serie

Speziell entwickelt für den Einsatz zwischen Sockel und Sitz

Jetzt Muster zum Ausprobieren beantragen:
info@lindemann-kg.de
Mehr Infos: www.shock-wbv.com





Neuer Eigner für Torqeedo

Der Motorenhersteller Deutz verkauft seine erfolgreiche Elektroboot-Tochter Torqeedo an den japanischen Konzern Yamaha.

Das Kölner Unternehmen Deutz gab kürzlich die Erreichung eines weiteren Meilensteins bei der Neuaufstellung seines Portfolios im Rahmen seiner „Dual+“-Strategie bekannt. Der weltweit führende Hersteller von elektrischen Außen- und Innenbordmotoren, Torqeedo, wird an Yamaha Motor Co., Ltd. verkauft.

Deutz hatte den Spezialisten für E-Bootsmotoren im Jahr 2017 mit dem Ziel erworben, die eigene Elektrifizierungsstrategie für die Kernkundensegmente zu beschleunigen und Torqeedos führende

Technologie- und Marktposition im Bereich der E-Mobilität auf dem Wasser auszubauen. Deutz konnte in den letzten Jahren sein Elektroantriebsportfolio erfolgreich weiter aufbauen.

„Der ursprünglich mit dem Kauf von Torqeedo angestrebte Technologietransfer ist erfolgt. Mit Blick auf Marktkenntnisse und Skalierungsmöglichkeiten gibt es für den weiteren Weg nun besser geeignete Partner für Torqeedo als DEUTZ. Wir sind froh, mit Yamaha einen solchen strategischen Partner gefunden zu haben,“ erklärt Dr. Sebastian C. Schulte,

CEO bei Deutz. „Für Torqeedo ist die daraus resultierende Veränderung eine großartige Chance. Für Deutz ist es ein wichtiger Schritt, um unseren grünen Bereich neu aufzustellen. Dazu müssen wir unsere Entwicklung systematisch am Markt und an den Bedürfnissen der Kunden ausrichten. Nur so können wir letztendlich mit unseren grünen Produkten auch Geld verdienen und ein rentables grünes Ökosystem aufbauen. Dieses wird alle relevanten Produkte und Technologien beheimaten, um die Welt auch in Zukunft in Bewegung zu halten.“

„Yamaha ist der bessere strategische Partner für Torqeedo“

Mit dem neuen Eigentümer Yamaha erhält Torqeedo Zugang zu einem großen Händlernetzwerk und einem global aufgestellten Servicenetz. Gleichzeitig kann Yamaha mit Torqeedo die Antriebs- und Produktionstransformation auf dem Wasser vorantreiben und im Bereich Produktion und Supply-Chain Synergien heben.

Den Angaben von Deutz zufolge hat Torqeedo in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 einen Umsatz von rund 35 Mio. Euro erzielt. Der Vertragsabschluss mit Yamaha hängt noch von behördlichen Genehmigungen ab und wird bis zum Ende des ersten Quartals 2024 erwartet.



Die jüngste Generation der Torqeedo-Außenborder: Die Cruise-Reihe ist am Markt sehr erfolgreich.



Die Basis für das indonesische Hydrographieschiff ist ein Rumpftyp, den Fassmer für Patrouillen- und Polizeiboote entwickelt hat.

Zusammenarbeit Abeking & Rasmussen und Fassmer

Bereits am 14. Dezember 2023 fand die Kiellegung für das erste gemeinsame Projekt von Abeking & Rasmussen und Fassmer statt. Dabei handelt es sich um ein 105 m langes Hydrographieschiff.

Nachdem A&R erst kürzlich zwei Minenjagdboote erfolgreich an die indonesische Marine liefern konnte, wurde A&R zusätzlich mit dem Neubau des Hydrographieschiffes beauftragt. Da das Schiffskonzept auf einem bewährten Entwurf der

Firma Fassmer basiert, wurde das Projekt von Beginn an gemeinsam bearbeitet. Während A&R als Generalunternehmer die Anforderungen des Kunden bezüglich Lieferung, regionaler Wertschöpfungsanteile und Technologietransfer verantwortet, ist Fassmer für die Konstruktion und Herstellung des Schiffes verantwortlich. Der Neubau soll diverse Forschungstätigkeiten im größten Archipelstaat der Erde ausführen und ist aber auch zur Verstärkung der SAR-Möglichkeiten in indonesischen und internationalen Gewässern geeignet.

Auftraggeber ist das indonesische Institut für Hydrographie „Bantu Hidro-Oseanografi“ (BHO). Betrieben wird das Schiff von der indonesischen Marine. Die Ablieferung ist für Dezember 2025 vorgesehen.

Die gute Zusammenarbeit der beiden familiengeführten Werften ist die Basis, um auch in Zukunft ausgewählte Projekte für den deutschen und internationalen Markt gemeinsam anzubieten.

Weitere Informationen:
www.abeking.com, www.fassmer.de

Ideen. Edel. Stahl. Seit 1965.
Bootsbeschläge und Spezialanfertigungen aus Edelstahl.



Niro Petersen

Niro-Petersen GmbH • Brauereiweg 16 • 24939 Flensburg • Tel.: 0461 50033-33 • E-Mail: info@niro-petersen.de

1500 Artikel im Webshop: niro-petersen.de



The Ocean Race Europe Start in Kiel 2025

Nach einer erfolgreichen Teilnahme am Ocean Race und einem beeindruckenden Empfang beim Kieler Fly-By im letzten Jahr, kündigt Team Malizia an, dass es an der Startlinie der Ocean Race Europe 2025 stehen wird. Das Rennen wird in der Segelstadt Kiel beginnen, einem Ort, der sich für Skipper Boris Herrmann wie ein Zuhause anfühlt und zweifellos erneut ein Höhepunkt für das internationale Team und ihre deutschen Fans sein wird.

Boris Herrmanns Team Malizia gab im Februar auf einer Pressekonferenz in Kiel bekannt, dass es im kommenden Jahr am Ocean Race Europe teilnehmen wird. Als ob die Nachricht für das internationale Team und ihre Fans nicht schon aufregend genug wäre, bestätigten die Veranstalter des The Ocean Race auf derselben Pressekonferenz, dass Kiel.Sailing.City den Start des The Ocean Race Europe ausrichten wird. Die Veranstaltung ist für den 10. August 2025 geplant.

Für Boris Herrmann war der äußerst erfolgreiche Fly-By in Kiel im letzten Sommer auf dem vorletzten Abschnitt des Ocean Race 2022-23 ein besonderer Höhepunkt. Auf dem Weg zur Rundung der Wendemarke im Kieler Fjord wurde Boris Herrmann und seinem Team Malizia von einer un-

Boris Herrmanns Team Malizia gibt The Ocean Race Europe 2025 Teilnahme bekannt – mit Start in Kiel.

glaublichen Anzahl von Zuschauerbooten und Zehntausenden von Menschen am Ufer zugejubelt. Der deutsche Skipper hatte die Gelegenheit, zum ersten Mal in seinem Heimatland auf seiner neuen IMOCA-Rennyacht zu segeln. Damals verglich er die Emotionen, die der Kiel Fly-By auslöste, mit der Passage des Kap Hoorn. Jetzt freut er sich darauf, das Rennen in Deutschland zu starten, besonders in Kiel, und zum ersten Mal am The Ocean Race Europe teilzunehmen.

"Wir sind alle wirklich glücklich und aufgeregt, dass das The Ocean Race Europe nächstes Jahr in Kiel beginnt! Kiel fühlt sich für mich wie zu Hause an, und ich bin hier über die Jahre aufgewachsen. Hier sind auch Geomar und unsere Wissenschaftspartner zu Hause. Das wird eine erstaunliche Gelegenheit für die Öffentlichkeit sein, das Team zu treffen, das Boot zu sehen und sich mit unserem Bildungsprogramm im Jahr 2025 auseinanderzu-

setzen. Für mich und Team Malizia ist dies eine großartige Ankündigung und wir können es kaum erwarten, am Rennen teilzunehmen!"

Das Rennen im Jahr 2025 wird die zweite Ausgabe des The Ocean Race Europe sein, nach einer Debütveranstaltung im Sommer 2021. Diese neue Ausgabe wird auf den Grundlagen des ersten Rennens aufbauen und unter dem Motto „Connecting Europe“ stattfinden. Die Rennstrecke erstreckt sich von der Ostsee über die Nordsee und den Ärmelkanal in den Atlantischen Ozean und endet im Mittelmeer. Die Flotte hochmoderner IMOCA-Boote, die mit Rekordgeschwindigkeiten über das Wasser fliegen, soll das Rennen am 10. August 2025 in Kiel starten und etwa sechs Wochen später, abhängig von der endgültigen Rennstrecke, enden. Die Ankündigung weiterer Etappen-Städte wird im Frühling erwartet. „Den Start des Ocean Race Europe in Kiel zu haben, ist eine Gelegenheit, die Kraft des Sports zu zeigen, uns zu verbinden und einem größeren Zweck zu dienen“, sagte Richard Brisius, Race Chairman des The Ocean Race. „Ich habe keinen Zweifel daran, dass die hochmodernen, foilenden IMOCA-Boote und die außergewöhnlichen Frauen und Männer, die sie se-



Boris Herrmann ist deutscher Segelsportler und Mitgründer des erfolgreichen Team Malizia. Er zählt mittlerweile zu den bekanntesten deutschen Sportlern.

geln, ein unglaubliches Rennen abliefern werden. Kiel als zweimaliger Ausrichter der Olympischen Segelwettbewerbe und Heimat der Kieler Woche, ist bei Seglern auf der ganzen Welt bekannt und weckt bei vielen Emotionen. Aber The Ocean Race Europe soll mehr sein als das. Wir alle hier sind fest davon überzeugt, dass wir in einem Rennen für den Ozean sind, dass die Wiederherstellung der Gesundheit der Ozeane entscheidend für das Leben auf unserem Planeten ist."

„Die Begeisterung für das Segeln zeigt sich Jahr für Jahr in Kiel,“ sagte Dr. Ulf Kämpfer, Oberbürgermeister von Kiel. „Im letzten Jahr konnten wir The Ocean Race mit einem Fly-By begrüßen – ein brillanter Erfolg, der einmal mehr bewiesen hat, dass diese Stadt das Segeln lebt und liebt. Dass wir jetzt der Starthafen des The Ocean Race Europe 2025 sein werden, macht mich unglaublich stolz.“

„KIEL FÜHLT SICH FÜR MICH WIE ZU HAUSE AN UND ICH BIN HIER ÜBER DIE JAHRE AUFGEWACHSEN.“

The Ocean Race Europe 2025 wird für Team Malizia die nächste Gelegenheit sein, wieder an Rennen mit einer mehrköpfigen Crew teilzunehmen, nach einem Jahr Solo-Rennen in 2024, das vor allem von Boris Herrmanns zweiter Vendée Globe-Teilnahme im November 2024 geprägt sein wird. Während Team Malizia an den schwierigsten Offshore-Rennen teilnimmt, verbreitet es weiterhin die Botschaft A Race We Must Win – Climate Action Now!, die auf den Segeln seiner Rennjacht getragen wird, und ergreift konkrete Maßnahmen im Kampf gegen den Klimawandel. Skipper Boris Herrmann wurde kürzlich zum Botschafter des deutschen Komitees der Ozeandekade ernannt. Das automatisierte Labor Ocean Pack wird, wie schon seit 2018, an

Bord seiner Rennjacht getragen und CO₂, Temperatur- und Salzgehaltsdaten messen, um die wissenschaftliche Forschung über die Rolle des Ozeans in unserem Klimasystem weiter voranzutreiben.

Die Mission von Team Malizia A Race We Must Win – Climate Action Now! ist nur durch das starke und dauerhafte Engagement seiner sieben Hauptpartner möglich: Kuehne+Nagel, MSC Mediterranean Shipping Company, Hapag-Lloyd, Schütz, der Yacht Club de Monaco, EFG International und die

Zurich Gruppe Deutschland. Diese Partner stehen hinter dem Team Malizia, um dessen Kampagne zu unterstützen. Jeder von ihnen arbeitet an Projekten in seinem Bereich, um innovative Lösungen für die Klimakrise zu finden.

Weitere Informationen:
www.team-malizia.com

MIT UNS BLEIBEN SIE AUF KURS

IHR BUSINESS PARTNER RUND UMS BOOT

70.000 Artikel, Login für Fachhändler,

55 Markenhersteller, 3000 m² Lagerfläche, Persönliche Beratung

Jetzt
Händler
werden

sales@bukh-bremen.de
Tel. +49 421 53507 - 0

Alle Infos und Hersteller
» www.bukh-bremen.de



WannSea - studentisches E-Boot für nach- haltigen Boots- bau

Das Projekt WannSea ist ein beispielloses Vorzeigemodell für kreatives und praxisnahes Lernen, bei welchem sich ein ehrenamtliches Studierenden-Team für nachhaltigen Bootsbau einsetzt.

Mit neuen Impulsen aus den Ingenieurwissenschaften entwickelt das Team der Technischen Universität Berlin einen eigenen, mit Batterien betriebenen Katamaran und nimmt damit jährlich an der Monaco Energy Boat Challenge teil. Bei dem Wettbewerb handelt es sich um eine internationale Regatta, bei welcher top Universitäten-Teams mit ihren selbst entwickelten Booten gegeneinander antreten.

Wir alle kennen noch gut die Zeit, als vor drei Jahren die Welt dichtmachte und es hieß, dass man auf unbestimmte Zeit zuhause bleiben muss. Genau aus diesem Gefühl des Stehenbleibens entstand bei Studierenden der Technischen Universität Berlins die Idee eine Initiative zu gründen, um im Kampf gegen den Klimawandel, selbst aktiv zu werden. Das Ziel lautet nachhaltige Mobilität auf dem Wasser zu fördern.

WannSea setzt dabei auf einen E-Antrieb und hat sich das ambitionierte Ziel eines eigenen Antriebskonzeptes gesetzt. Dieses umfasst weitestgehend die Wahl eines geeigneten Elektromotors und dessen Integration in den Katamaran. Auch die Steuerung und Energieversorgung muss von den Studierenden selbst entwickelt werden. Die Motorbaugruppe ist daher ein gutes Beispiel für die interdisziplinäre Zusammenarbeit, welche bei WannSea gefordert wird. Studierende der Fachrichtungen Maschinenbau, Elektrotechnik und Informatik arbeiten hier Hand in Hand, um Konstruktion, Steuerung des Motors und den sachgemäßen Anschluss an das Batteriesystem zu gewährleisten.

Betrachtet man das Boot, fällt direkt die Holzoptik auf, mit der sich das WannSea Boot von der Konkurrenz abhebt. Allerdings muss das Boot leichter wer-



den. Das jährlich angepasste Regelwerk der Regatta schreibt vor, dass der von den Teams entwickelte Aufsatz auf die fünf Meter langen Rumpfe nur noch 220 kg wiegen darf. Im Vorjahr waren noch 240 kg inklusive Fahrerin erlaubt. Bisher wurde bei der Konstruktion hauptsächlich auf Materialien wie Holz, Bambus und Flachsfaser gesetzt, welche allerdings nicht dafür bekannt sind, besonders leicht zu sein.

Das eigene Antriebskonzept ist eine Folge der letzten Teilnahme an der Monaco Energy Boat Challenge. Juli 2023 war das erste Jahr, in dem das Team in Monaco mit dabei war und als erstes deutsches Team an den Start ging. Es bestand als erste Gruppe die sehr strenge technische Inspektion des Yachtclubs und konnte bei den anschließenden Qualifikationen einen der vorderen Plätze belegen. Alles schien gut zu laufen, als beim ersten Turnier, der sogenannten Endurance Challenge, plötzlich der Motor ausfiel. Daraufhin musste das Boot abgeschleppt werden und war vorerst raus aus dem Wettbewerb.

Das Dilemma bekam ein italienisches Team mit, das leider selbst nicht antreten durfte und bot den eigenen Motor als Ersatz an. In einer Nachtschicht

20 Studenten und die gemeinsame Idee von einem nachhaltigen Boot: Daraus entwickelte sich das WannSea-Projekt, das mit seinem WannSea-Boot (oben) durchaus Erfolge verbuchen konnte. Für die Teilnahme an der diesjährigen Monaco Energy Boat Challenge muss allerdings noch etwas getüftelt werden – und dafür braucht das Team Unterstützung.

wurde dieser ans WannSea-Boot gebaut und auf das System angepasst, wobei die Euphorie leider nicht lange anhielt. Denn auch der neue Motor gab nach der ersten Kurve auf dem Wasser den Geist auf. Damit war das Ausscheiden von WannSea endgültig entschieden, wobei das Team bereits große Erfolge verbuchen kann. Für seinen engagierten Einsatz gewann es den Smart Low Tech Preis und schnitt vor dem Motorausfall überdurchschnittlich gut ab.

Anfangs waren es 20 Studis, welche nicht mehr als die Idee eines eigenen nachhaltigen Bootes hatten. Zwei Jahre später ist es eine Erfolgsgeschichte. Doch Motivation und Wissen reichen leider nicht aus, um solch ein Projekt zu verwirklichen, denn Materialien etc. müssen bezahlt werden. Alleine die drei Batterien, welche den Katamaran antreiben, haben einen Sachwert von knapp 15.000 Euro. Finanzielle Unterstützung von Seiten der Universität gibt es leider nicht, wodurch das Team zu hundert Prozent auf Sponsoren- und Spendengeldern angewiesen ist.

Wir möchten die Gelegenheit nutzen, um weiterhin für Unterstützung zu werben, damit wir wieder in Monaco dabei sein können! Spenden Sie dafür gerne an das untenstehende Konto oder kontaktieren Sie info@wannsea.eu

Weitere Informationen: www.wannsea.eu
Kontoinhaber: Technische Universität Berlin
IBAN: DE69 1009 0000 8841 0150 03
SWIFT: BEVODEBB

Verwendungszweck: 4-2400001-01 Spende





Der fliegende Holländer

Mit dem neuen 8S-Modell ist das niederländische Unternehmen Edoardo in das Segment der elektrisch betriebenen Foiling-Boote eingestiegen.

Der Bootsbauer Edoardo hat kürzlich sein erstes Modell vorgestellt: Die Edoardo 8S ist ein 8,35 Meter langes, bis zu 38 Knoten schnelles Boot, das dank seiner patentierten Foiling-Technologie in der Lage ist, sich über die Wellen zu erheben. So besitzt die 8S jeweils an Bug und Heck Tragflächen, die einen stabilen Flug bei hohen Geschwindigkeiten gewährleisten und sich in flachen Gewässern und bei Hafenmanövern einfahren lassen. Die Foils werden von einem System gesteuert, das den Winkel im Schnitt 100 mal pro Sekunde anpasst. Zwei 50-kW-Motoren sorgen für die nötige Geschwindigkeit und garantieren, gemeinsam mit der 80-kWh-Batteriebank, eine Reichweite von 40 Seemeilen bei einer Reisegeschwindigkeit von 25 Knoten. Bei etwa 14 Knoten fängt das Boot an zu foilen.

Die 8S besitzt eine elegante und klare Silhouette mit einer gebogenen Windschutzscheibe, die an Runabouts erinnert. Federführend bei dem Design war Ivo van Hulst, dessen jahrelange Erfahrung in der Automobilindustrie in dem langgezogenen Bug und dem großen Armaturenbrett sichtbar wird. „Der Rumpf umschließt die einziehbaren Tragflächen nahtlos und verleiht der Edoardo 8S ein kraftvolles und kühnes Aussehen. Die umlaufende Windschutzscheibe schützt die Piloten vor Gischt, während sich der Rest des Cockpits zum hinteren Loungebereich und zur ausfahrbaren Badeplattform hin öffnet“, kommentiert van Hulst sein Konzept.

Die neue 8S ist, dank ihres innovativen Sicherheitssystems, eines der sichersten elektrischen Tragflächenboote am Markt. Im Gegensatz zu herkömmlichen vertikalen Foileinzugsmechanismen verfügt die neue Edoardo über ein Design, bei dem das vordere Foil bei einem Aufprall nach hinten schwenkt, um im Falle einer Kollision mit einem Objekt eine möglichst sanfte Landung zu gewährleisten. Das Boot ist in der CE-Kategorie C zugelassen und kann auf Seen und Flüssen sowie in der Küstenschifffahrt eingesetzt werden.

Weitere Informationen: www.edorado.com



Kompakt und unglaublich schnell: Die Edoardo 8S „fliegt“ dank Tragflächentechnologie mit 38 Knoten über die Wellen.



Die neuen Botschafter der Seenotretter für das Jahr 2024: Die Mitglieder der norddeutschen Band „Santiano“.

Seenotretter-Bilanz 2023

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger (DGzRS) hat zum Ende 2023 wieder ihre Jahresbilanz veröffentlicht. Die Besatzungen waren im vergangenen Jahr 1.940 Mal im Einsatz.

Laut der kürzlich veröffentlichten DGzRS-Bilanz für das Jahr 2023 haben die Seenotretter bei ihren insgesamt rund 1.940 Einsätzen auf Nord- und Ostsee mehr als 3.500 Menschen gerettet. Besonders viel zu tun hatten dabei die Besatzungen auf den Stationen in Niedersachsen, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern. Allein etwa 500 Menschen mussten aus Seenot oder Gefahr befreit werden, deutlich mehr als noch im Vorjahr.

Die Einsätze der Seenotretter umfassten unter anderem technische Hilfeleistungen, Krankentransporte, Schlepphilfe und Such- und Rettungsaktionen. So kam die DGzRS auch vielen Fischereifahrzeugen und ihren Besatzungen zu Hilfe und waren für Seeleute von Handelsschiffen und auch für Passagiere von Fähren und Fahrgastschiffen im Einsatz. Auch Wassersportler wurden aus brenzligen Situationen gerettet.

Einer der umfangreichsten Einsätze der DGzRS-Besatzung stellte die Kollision der Frachtschiffe „Verity“ und „Polesie“ in der Deutschen Bucht Ende Oktober 2023 dar. Bei dem mehr als 18-stündigen Einsatz mit 25 Schiffen und Luftfahrzeugen hatte die Rettungsleitstelle

See sämtliche Such- und Rettungsmaßnahmen koordiniert. Zwei Seeleute konnten bei der Aktion gerettet werden, fünf weitere kamen bei dem Untergang der „Verity“ ums Leben.

Linus Erdmann, der achtfache und amtierende deutsche Kitesurfmeister, hatte die Seenotretter im vergangenen Jahr als DGzRS-Botschafter bei Veranstaltungen, Filmdrehn und in der Prävention unterstützt. „Trotz größter Umsicht und bester Vorbereitung kann Wassersportlern wie mir, aber auch allen Seeleuten schnell etwas Unvorhergesehenes passieren. Deshalb ist es so gut, dass die Seenotretter immer und für alle auf See gleichermaßen da sind“, so der Wassersportler.

Neuer ehrenamtlicher Botschafter der Seenotretter ab 2024 ist die norddeutsche Band „Santiano“, die seit ihrer allerersten Tournee vor elf Jahren stets ein Sammelschiffchen bei all ihren Konzerten dabei haben und die Spenden ihrer Fans großzügig aufrunden. „Als Menschen, die selbst sehr viel Zeit auf See verbringen, wissen wir die Seenotretter sehr zu schätzen. Vor ihrer selbstlosen, herausfordernden und zutiefst menschlichen Leistung ziehen wir unseren Hut“, sagt Sänger Björn Both. Die Band ist der mittlerweile 25. ehrenamtliche Botschafter der DGzRS. Angefangen hatte die Reihe im Jahr 2000 mit dem bekannten Liedermacher Reinhard Mey.

Weitere Informationen: www.seenotretter.de

Gleistein

PERFEKT VERTÄUT

Dockline readymades



Fertig konfektioniert mit gespleißtem Auge in passender Länge.

Immer in überragender Gleistein-Qualität.



JETZT BEI IHREM
FACHHÄNDLER

LINDEMANN®
Partner der Profis

www.lindemann-kg.de



Vielseitig und recyclebar

ROTO Nautica hat auf der boot Düsseldorf mit der Korkyra650 ein außergewöhnliches Katamaran-Modell vorgestellt.

Bei der Entwicklung des Katamarans Korkyra650 setzte das slowenische Unternehmen ROTO Nautica auf das Feedback seiner Bestandskunden. Das Ergebnis ist ein hochleistungsfähiger Rumpf mit extremer Steifigkeit, hoher Schlagfestigkeit und geringem Gewicht dank fortschrittlicher Mehrschicht-Rotomoulding-Technologie. Hauptbestandteil des Materials ist Polyethylen, ein Kunststoff, der UV-resistent, widerstandsfähig gegen Umwelteinflüsse wie niedrige oder hohe Temperaturen und nach Gebrauch vollständig recyclebar ist. Der Hersteller betont die einfache Bedienung, die geringen Wartungskosten und die außergewöhnliche Widerstandsfähigkeit des ansonsten leichten Materials. Ohne Motorisierung wiegt der Katamaran 820 Kilogramm.



Ungewöhnlich in mehr als einer Hinsicht: Die Korkyra650 ist vollständig recyclebar und trotz ihrer kompakten Größe sehr geräumig und vielseitig einsetzbar.

An Bord des Korkyra650 findet sich bequem Platz für bis zu 10 Personen. Das Boot besteht aus acht Basisteilen, die leicht zerlegt und so platzsparend transportiert werden können. So passen bis zu vier Katamarane in einen 45-Fuß-Schiffscontainer. Der Zusammenbau geschieht ebenfalls unkompliziert. Mit einer Breite von 240 Zentimetern im aufgebauten Zustand kann der Katamaran aber auch mühelos auf herkömmlichen Trailern transportiert werden. Der Hersteller bietet für den Korkyra 650 zahlreiche Anpassungsmöglichkeiten, hinsichtlich Motorisierung und Ausstattung. So ist der Katamaran standardmäßig mit wahlweise einem oder zwei Motoren und mit Elektro- oder herkömmlichem Dieselmotor erhältlich. Zudem kann die Ausstattung von der Steuerkonsole bis zum Hardtop individuell angepasst werden.

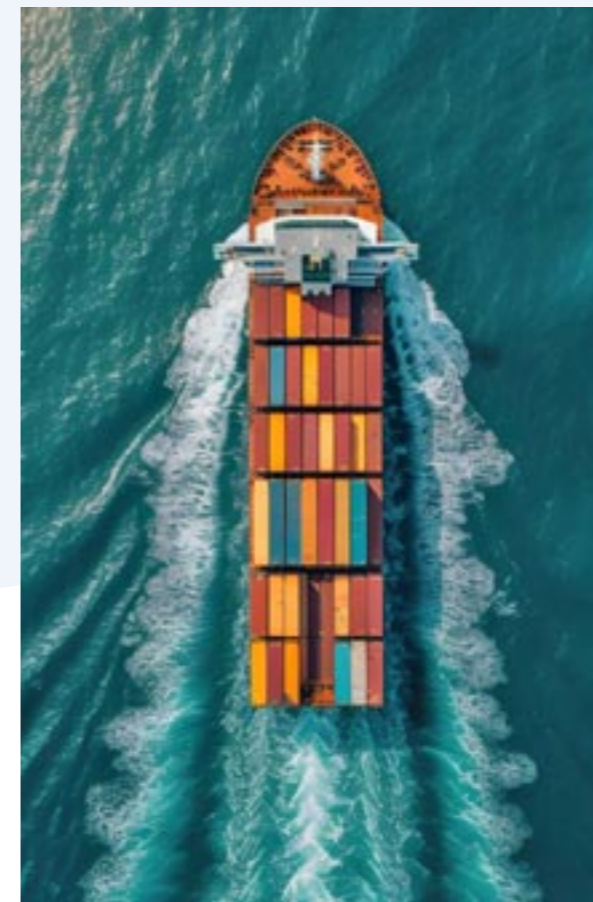
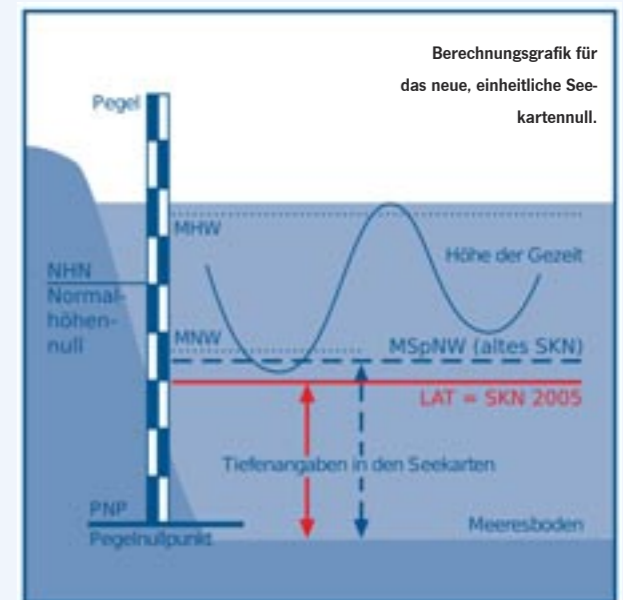
Weitere Informationen: nautica.rotto.eu/

Neues Seekartennull für die gesamte Ostsee

Mit dem Baltic Sea Chart Datum 2000 wurde nun erstmalig ein einheitlicher Höhenbezug für Seekarten der Ostsee veröffentlicht. Das soll zu einer genaueren und sichereren Navigation beitragen.

Die International Hydrographische Organisation (IHO) hat kürzlich ein neues Modell für den gesamten Ostseeraum veröffentlicht, um die Höhenbezugsfläche grenzübergreifend zu definieren. Dem voraus gingen hochpräzise Messungen der Erdanziehungskraft mit den Schiffen DENEK und CAPELLA durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) und das Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG). Das Modell legt gleichzeitig das neue Seekartennull fest, das in Deutschland bereits seit 2022 verwendet wird. Die Wassertiefen in den Seekarten des BSH ändern sich daher nicht.

„Die Ostsee ist ein relativ flaches Meer, in dem viele Schiffe unterwegs sind. Genaue Wassertiefen sind hier essenziell für eine sichere Schifffahrt“, betont BSH-Präsident und Professor Helge Heegewaldt. So können Schiffe bestmöglich beladen und Routen effizienter geplant werden. „Ein einheitlicher Höhen-



Genauere und einheitliche Wassertiefen sind essenziell für eine sichere Schifffahrt, insbesondere bei Frachtschiffen mit hohem Tiefgang.

bezug von Seekarten ist auch für die Digitalisierung sowie zahlreiche Offshore-Vorhaben und langfristigen Küstenschutz notwendig“, fügt BKG-Präsident Prof. Dr. Paul Becker hinzu.

Beulen und Dellen auf der Meeresoberfläche

Die Höhenbezugsfläche hängt von der Schwerkraft der Erde ab. BSH und BKG haben daher in den vergangenen zehn Jahren umfangreiche Vermessungen in der Ostsee durchgeführt. Gebiete mit höherer Schwerkraft ziehen das Wasser stärker an und erzeugen eine Beule. Umgekehrt ziehen Gegenden mit geringerer Schwerkraft das Wasser weniger stark an, so dass eine Delle entsteht. Für die genaue Kartierung dieser Unregelmäßigkeiten benötigten BSH und BKG nicht nur relativ viele Messpunkte, sondern mussten die Messungen selbst sehr präzise durchführen.

Die so gewonnenen Informationen sind für die satellitengestützte Navigation unerlässlich, um Tiefen exakt im Raum zu verorten. Die Wassertiefen in den Seekarten sind nun zentimetergenau. Die Vermessungen wurden im Rahmen des Projekts „Finalizing Surveys for the Motorways of the Sea“ (FAMOS) durch die Europäische Union kofinanziert.

Bisher verwendete jeder Ostseeanrainer ein eigenes, lokales Seekartennull. Die Hydrographische Kommission für die Ostsee (BSHC) hat daher eine Arbeitsgruppe beauftragt, ein einheitliches Seekartennull für die gesamte Ostsee zu entwickeln. BSH und BKG waren maßgeblich daran beteiligt. Nun führen alle Ostseeanrainer das einheitliche Seekartennull ein. Dadurch können globale Satellitennavigationssysteme einfacher für die Navigation verwendet werden. Dies ebnet ebenfalls den Weg für eine zunehmend automatisierte Schifffahrt, die effizienter und sicherer ist.

Weitere Informationen: www.BKG.Bund.de, www.bsh.de

Darauf ausgelegt, möglichst viel Platz und Komfort zu bieten: Die neue Fjord 480.



Fjord Yachts stellt neues Modell vor

Auf der Boot Düsseldorf stellte Fjord Yachts die neue Fjord 480 vor. Mit dem Modell möchte die Werft Luxus, Leistung und Innovation neu definieren.

Die ersten Renderings der F480, die auf der Düsseldorfer Bootmesse im Januar gezeigt wurden, verkörpern klar die DNA von Fjord Yachts. So verfügt die neue Yacht aus dem Hause Fjord über eine äußerst großzügige Anordnung der Sitzgelegenheiten im Cockpit, die ausreichend Platz für Familie und Freunde bietet. Vom gut dimensionierten Fahrersitz über die Galley mit Barfunktion bis hin zum riesigen Stauraum ist im vorderen Teil der F480 alles darauf ausgelegt, möglichst viel Platz und Komfort zu bieten.

Auch das großzügig dimensionierte T-Top folgt dieser Devise und sorgt dafür, dass alle Passagiere einen Platz im Schatten haben. Im Heck integriert die neue Fjord eine Plattformbank, die zum Entspannen einlädt und nach achtern ausgerichtet ist, so dass die Gäste von dort einen ungestörten Panoramablick genießen können. Gepaart mit der hochmodernen Easy Mooring-Technologie soll die F480 ein problemloses Anlegen garantieren. Die F480 wird Abmessungen von 14,60 Meter in der Länge und 4,57 Meter in der Breite haben. Standardmäßig soll die Yacht von zwei Volvo Penta IPS-700-Motoren mit 1.100 PS angetrieben werden. Optional bietet die Werft auch eine Version mit zwei Volvo Penta IPS-800-Motoren mit 1.200 PS an.

Weitere Informationen: www.fjordyachts.de

Schlepper mit Wasserstoff-Motor geht in Betrieb



Vorreiter in Sachen alternative Kraftstoffe: Der Hydrotug 1 ist der weltweit erste Schlepper mit Wasserstoffantrieb.

Mit dem „Hydrotug 1“ wurde im Port of Anwerp-Bruges der erste wasserstoffbetriebene Schlepper der Welt in Betrieb genommen. In den zwei Verbrennungsmotoren des Schleppers wird Wasserstoff in Kombination mit herkömmlichem Kraftstoff verbrannt, um eine umweltfreundlichere und effizientere Betriebsweise zu ermöglichen. Als Ergebnis verringern sich der herkömmliche Kraftstoffverbrauch und die damit verbundene Emission im Gesamtzyklus des Schleppers um etwa 65 Prozent.

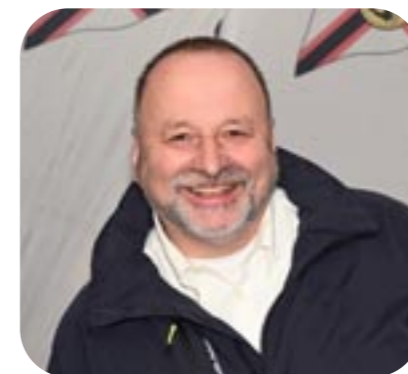
Der Hydrotug 1 ist in der Lage, 415 Kilogramm komprimierten Wasserstoffs in sechs an Deck installierten Druckbehältern zu speichern. Damit gleicht er die Emissionen von 350 Pkw pro Jahr aus. Diese innovative Technologie zeigt das Potenzial von Wasserstoff als sauberer Kraftstoff.

Italien hebt Mindest-Deckungssumme an

Der italienische Gesetzgeber hat die vorgeschriebene Mindestabdeckung für Haftpflichtversicherungen angehoben. Eigner, die einen Liegeplatz in Italien haben oder einen Törn dorthin planen, sollten vorher ihre Versicherung überprüfen. Künftig verlangt das italienische Gesetz eine Absicherung in Höhe von mindestens 6.450.000 Euro für Personenschäden, unabhängig davon, wie viele Personen betroffen sind. Experten empfehlen jedoch, die Deckungssumme gleich auf zehn Millionen Euro zu erhöhen, da bereits weitere Änderungen angekündigt seien. Für Sachschäden ist künftig eine Absicherung von mindestens 1.300.000 Euro pro Schadenfall vorgeschrieben. Viele große Versicherer, wie der Hamburger Versicherungsvermittler Pantaenius, haben ihre Deckungssummen bereits entsprechend angepasst. Eigner sollten vor Antritt ihrer Reise jedoch früh genug noch einmal ihre Versicherung überprüfen und gegebenenfalls ihren Versicherer kontaktieren.

DSV-Kreuzer-Abteilung abgeschafft

Mit einem Beschluss von Ende 2023 wurde die 1911 gegründete und 1917 dem DSV beigetretene Interessenvertretung der Fahrtensegler – die Kreuzer-Abteilung – aufgelöst. Vorangegangen war der Abstimmung eine Grundsatzdiskussion, in der es um die Neugestaltung des Geschäftsbereichs Fahrten- und Freizeitseglern ging. Die Abteilung nennt sich nun „Abteilung Fahrten- und Freizeitseglern im DSV“ und bietet immer noch den gleichen Service für die rund 14.800 Mitglieder wie zuvor – nur dass der bisher fällige zusätzliche Beitrag der Kreuzer-Abteilung wegfällt.



YACHTSPORT CLUB
Deutschland e.V.

Begrüßt die neue Namensgebung:
Holger Flindt, 2. Vorsitzender des
YACHTSPORT CLUB Deutschland.

„Komet“ feierte Jubiläum

Seit dem 4. Dezember 1998 ist das Vermessungsschiff „Komet“ des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie im Einsatz. Heimathafen ist Hamburg, stationiert ist die „Komet“ in Bremerhaven.

Anlässlich des 25-jährigen Dienstjubiläums des Vermessungsschiffes „Komet“ betonte BSH-Präsident Helge Heegewald die Bedeutung der Vermessung für die Nutzung und den Schutz der Meere: „Vermessungsdaten sind die Basis von Seekarten. Sie machen die Schifffahrt sicher. Dank ihnen können Positionen, an denen meereskundliche Daten erhoben werden, genau verortet werden. Dadurch ist es uns möglich, an den gleichen Positionen über Jahre die gleichen Daten zu erheben, um damit Entwicklungen des Zustands der Meere zu verfolgen und gegebenenfalls gegenzusteuern. Vermessungsdaten sind die Basis für die maritime Raumordnung, damit auch für die Posi-

tionierung zum Beispiel von Flächen für den Ausbau der Offshore-Windenergie“. Heegewald dankte den Besatzungsmitgliedern für die hervorragende Arbeit. „Insgesamt 332.000 Seemeilen sind Sie mit der ‚Komet‘ und ihren vier Vermessungsbooten unterwegs gewesen. Sie sind also 15 Mal auf dem Äquator um die Erde gefahren. Das gibt einen Eindruck Ihrer Vermessungsarbeiten!“

Die 64,20 Meter lange und 12,50 Meter breite „Komet“ bietet Platz für 18 Besatzungsmitglieder und sechs Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler. Der Einsatzradius beträgt 5.400 Seemeilen, das Schiff kann bis zu 21 Tage auf See bleiben.

Für die Vermessungsarbeiten ist die „Komet“ mit entsprechender Technologie wie Vermessungsloten, präziser Satellitenpositionierung und einer inertialen Messeinheit für eine präzise Datenerfassung ausgerüstet. Vier flache-



SPRENGER



AUS TRADITION
INNOVATIV.

Seit 1872 setzt SPRENGER für Regatta- und Fahrtensegler, sowie für den industriellen Bereich, den Fokus auf Qualität & Sicherheit.

BOOTSBECHLÄGE
MADE IN GERMANY.



www.sprenger.de



Seit 25 Jahren im Dienst: das Vermessungsschiff „Komet“ des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH).

terwasserhindernissen bestückt werden. Das BSH betreibt die „Komet“ mit synthetischem Gas-liquid (GtL)-Treibstoff. Er ist schwefelfrei. Damit werden bessere Abgaswerte als bei herkömmlichen Dieseldieselkraftstoffen erreicht.

Der Rumpf des Schiffes ist eisverstärkt und mit der Eisklasse „E“ klassifiziert. Die „Komet“ kann bis zu einer Eisdicke von 0,15 m eingesetzt werden. Die heutige Lürssen-Kröger-Werft in Schacht-Audorf erbaute die „Komet“. Nach der Kiellegung am 12. September 1997 erfolgte der Stapellauf am 12. März 1998. Am 4. Dezember 1998 wurde sie als damals modernstes Vermessungsfahrzeug der Welt in Dienst gestellt.

hende Vermessungsboote ergänzen die Ausstattung. Damit sie selbstständig in flachen Gewässern wie dem Wattenmeer arbeiten können, sind sie mit Echoloten

und Datenaquisitionsanlagen ausgerüstet. Eines der Boote kann bei Bedarf mit einem Side-Scan-Sonar für die Untersuchung von Un-

Silverrudder ausverkauft Mehr Unfälle auf dem Bodensee

Das Silverrudder bestätigt seinen Ruf als eine der beliebtesten Regatten überhaupt. Die 13. Auflage war am Meldeabend des 10. März binnen 35 Minuten ausverkauft. Das Silverrudder ist die größte Einhand-Regatta der Welt, gemessen an der Zahl ihrer Teilnehmer. Start und Ziel der Silverrudder Challenge ist die Hafenstadt Svendborg im Süden der Insel Fünen in Dänemark. Die Gründe, weshalb die Dänen innerhalb kurzer Zeit die größte internationale Solo-Regatta der Welt etablieren konnten, liegen daran, dass es kaum oder sehr einfache Regeln gibt, keine Vermessung der Boote stattfindet, der Kurs sehr herausfordernd ist und man faire Meldegebühren fordert. Es muss lediglich eine Start- und Ziellinie gekreuzt und dazwischen die Insel umrundet werden.

Die Zahl der Schiffsunfälle auf dem Bodensee ist nach Angaben der Wasserschutzpolizei im vergangenen Jahr deutlich gestiegen. Mit 148 liegt die Zahl über dem Vorjahresniveau (107), teilte die See- und Wasserschutzpolizei in ihrem Jahresbericht 2023 mit.

Die meisten Unfälle seien in Hafennähe (34 Prozent) und in der Uferzone (29 Prozent) passiert. In 53 Fällen sei es zu Kollisionen gekommen, 31 Wasserfahrzeuge hätten sich festgefahren. 20 seien wegen eines Lecks untergegangen, 19 seien gekentert. Vor allem Motorboote und Segelschiffe seien an den Unfällen beteiligt gewesen, hieß es von der Wasserschutzpolizei.

Laut dem Bericht war insbesondere mangelnde Sorgfalt der Kapitäne der Grund dafür. In 18 Fällen waren den Angaben zufolge Sturm und Seegang verantwortlich. Das Wetterjahr 2023 sei am Bodensee ein Jahr der Superlative gewesen, so die Wasserschutzpolizei weiter. Fast alle Monate außer April seien zu warm gewesen. Ein Gewitter habe im August für Orkanböen mit einem gemessenen Spitzenwert von 144 Kilometern pro Stunde bei Lindau gesorgt.

Sicherheitskennzeichen und Warnhinweise zur EU-Richtlinie 2013/53/EU



Serie von fünf Blättern mit insgesamt 97 Aufklebern gem. Richtlinie für Sportboote. Es gibt beispielsweise Symbole und Texte für „Handbuch lesen“, Positionen für Feuerlöscher, Hinweis auf den Notausstieg, Warnschilder für Gasflaschen, elektrische Spannung, Feuerlöscheinrichtungen, usw. Die Aufkleber werden in wetterfester Qualität auch für die Benutzung im Außenbereich geliefert.

Preise:
 DBSV-Mitglieder Satz mit 5 Bögen EUR 15,-- Pro Blatt EUR 5,--
 Nichtmitglieder Satz mit 5 Bögen EUR 23,-- Pro Blatt EUR 7,--
 Lieferung erfolgt einzeln oder im ganzen Satz.
 Alle Preise inkl. gesetzl. MwSt. plus Versandkosten.

DBSV Service GmbH, Sternstraße 108, 20357 Hamburg, Telefon: (040) 30706790, Fax: (040) 30706794, E-Mail: info@dbsv.de, Internet: www.dbsv.de

Hanse-yachts eröffnet Show-room

Hanseyachts zeigt ausgewählte Modelle in Greifswald nun in einem eigenen Showroom. Zur Eröffnung sind die beiden neuesten Modelle, die 410 und die 510, als Highlights vorgesehen. Weitere Modelle von Hanse, Dehler, Sealine und Ryck werden ebenfalls präsentiert. Den Showroom finden Interessierte in der Ladebower Chaussee 11, 17493 Greifswald.

TRADITIONSSCHIFF „FRIDTHJOF“ GESUNKEN

Mitten im Museumshafen von Lübeck ist das 140 Jahre alte Traditionsschiff „Fridthjof“ gesunken. Die Feuerwehr musste Ölsperren auf dem Wasser auslegen, um eine Umweltkatastrophe auf der Trave durch austretende Betriebsstoffe zu verhindern. Das Vollholzschiiff wurde 1881 in Norwegen erbaut und überlebte zwei Weltkriege unbeschadet. Berichten des NDR zufolge hatte ein Bekannter des Schiffseigners die Feuerwehr alarmiert, da er bemerkte, dass das Schiff mit Wasser volllief. Noch bevor die Einsatzkräfte die Pumpen zur Rettung des 30-Meter-Seglers einsetzen konnten, sei das Schiff dann innerhalb kürzester Zeit gesunken. „Das ging deutlich schneller als vermutet“, so ein Sprecher der Lübecker Feuerwehr.

Bundesverdienstkreuz für Boris Herrmann

Bei einer Zeremonie im Hamburger Rathaus erhielt Extrem-Segler Boris Herrmann eine der renommiertesten Auszeichnungen Deutschlands. Der Skipper wurde für seinen Einsatz im Bereich des Klimaschutzes und des Sports mit dem Verdienstkreuz am Bande ausgezeichnet. Staatsrat Christoph Holstein überreichte Boris Herrmann im Namen des Senators für Inneres und Sport, Andy Grote, das Bundesverdienstkreuz am Bande bei einer Zeremonie im Hamburger Rathaus.

Der Hochseesegler erhielt den Bundesverdienstorden für seine Bemühungen hinsichtlich des Umwelt- und Klimaschutzes sowie für seinen Verdienst darin, den Segelsport der breiten Öffentlichkeit näher gebracht zu haben. Die Kombination dieser beiden Punkte führte zur Anerkennung von Boris Herrmanns Leistungen mit dem Verdienstkreuz, einer der höchsten Auszeichnungen, die von der Bundesrepublik Deutschland für herausragende Leistungen zum Gemeinwohl verliehen werden.

Ausbildungsstarker Wirtschaftsbereich

Das Bundesinstitut für Berufsbildung (BIBB) veröffentlichte kürzlich die Ausbildungsbilanz 2023. Daraus geht hervor, dass das Handwerk auch weiterhin zu den ausbildungsstarken Wirtschaftsbereichen zählt. Jörg Dittrich, Präsident des Zentralverbandes des Deutschen Handwerks (ZDH), sagte dazu: „Das Handwerk weiß um seine zentrale und

unverzichtbare Rolle in den Transformationsprozessen, die nur mit ausreichend Fachkräften ausgefüllt werden können. Denn nur mit dem Handwerk lassen sich die gesellschafts- und wirtschaftspolitischen Ziele wie die Klima- und Energiewende oder der Wohnungsbau umsetzen. Mit Sorge sehen wir jedoch, dass die unbesetzt ge-



bliebenen Ausbildungsplätze im Handwerk aufnehmen. Es besteht dringender politischer Handlungsbedarf der Bundesregierung, damit wieder mehr junge Menschen für die aussichtsreichen Berufseinstiegs- und Karrierechancen der dualen Ausbildung im Handwerk gewonnen werden.“

Immer. Sicher. Ankommen!

Besser unterwegs – mit unseren Yacht-Versicherungen. Für Ihre Sicherheit machen wir uns stark. Seit 1916.



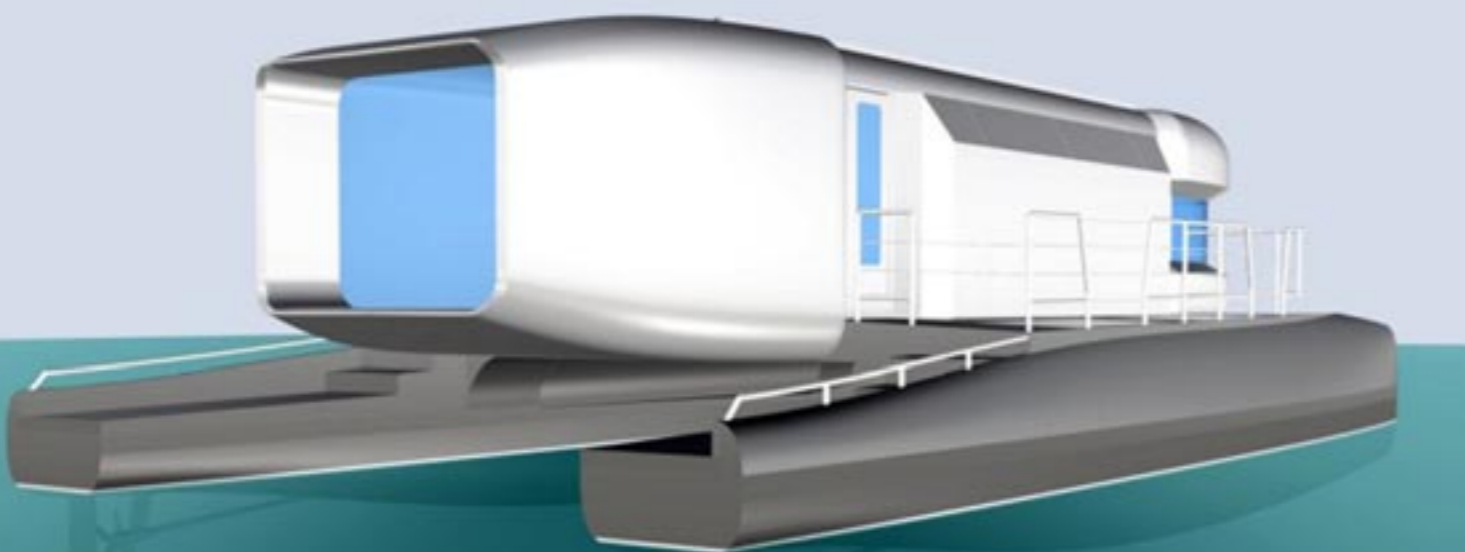
Wehring & Wolfes GmbH
 Assekuranzmakler für Yachtversicherungen

www.wehring-wolfes.de · info@wehring-wolfes.de
 Kurze Mühren 6 · D-20095 Hamburg
 Telefon +49(0)40-87 97 96 95 · Telefax +49(0)40-87 97 96 91

Sonnenstrom

www.SOLARA.de

Made in Germany –
 Seit 20 Jahren Qualität!



EMISSIONSFREIE ANTRIEBSSYSTEME

Torqueedo liefert Antriebsanlage für autonome Testplattform. Forschungsprojekt „Smart & Green Ship“ der Universität Duisburg-Essen und des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme setzt auf Torqueedo-Technik.

Wie Torqueedo mit Sitz in Weßling kürzlich mitteilte, stattet das Unternehmen das gemeinsame Forschungsprojekt „Smart & Green Ship“ der Universität Duisburg-Essen und des Entwicklungszentrums für Schiffstechnik und Transportsysteme (DST) mit vier Deep-Blue-80-Batterien und zwei Deep-Blue-50i-Motoren aus. Im Zuge dessen sollen Kombinationen aus Automatisierung und emissionsfreien Antriebssystemen erforscht werden, um so das vollständig autonome Fahren in der Binnenschifffahrt voranzutreiben. Der Bau der dafür benötigten 15 Meter langen Testplattform wird von der nordrhein-westfälischen Felleryachting-Werft übernommen. Die neu konzipierte Plattform soll im September 2024 an die Projektpartner übergeben werden und anschließend eine einjährige Testphase im Rhein-Ruhr-Testfeld starten.

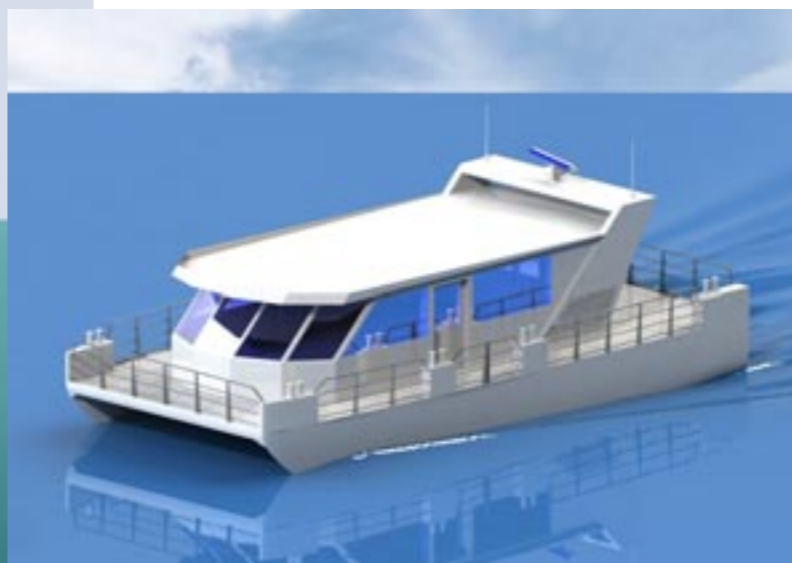
Bei der Testplattform handelt es sich um ein Binnenschiff, das einem Katamaran ähnelt und in Zukunft sowohl Güter als auch Personen transportieren können soll.



Zwei Schwimmer halten den Rumpf der Plattform über Wasser, beide sind mit Solarpaneelen ausgestattet, um das Fahrzeug während der Liegezeit im Hafen ohne weitere Energiequelle betriebsbereit zu halten. Das Schiff wird mit einem elektrischen Hauptantrieb ausgestattet, so dass verschiedene Energieumwandler eingesetzt werden können. In einem ersten Schritt wird ein hybrides Antriebskonzept verwendet, welches einerseits über einen batterieelektrischen Antriebsstrang und andererseits über einen Brennstoffzellenantrieb verfügt. Die Systeme an Bord sind hard- und softwareseitig modular gestaltet und können somit bei Bedarf ausgetauscht werden.

„Der modulare Aufbau des Antriebssystems und des Schiffskörpers ermöglicht die einfache

Ohne Kapitän: Die Testplattform „Smart & Green Ship“ soll eines Tages völlig autonom und zudem emissionsfrei fahren. Sogar Anlege- und Ablegemanöver sowie Schleusendurchfahrten soll das Schiff allein bewältigen können.



Nachrüstung zusätzlicher grüner Energiequellen in der Zukunft, zum Beispiel einer Brennstoffzelle oder eines Generators, der mit nachhaltigen Flüssigbrennstoffen betrieben wird“, erklärt Uwe Feller von Felleryachting. „Das Schiff wird zudem mit allen erforderlichen technischen Komponenten ausgestattet sein, um eine vollständige Automatisierung der Fahrt zu ermöglichen – inklusive Schleusendurchfahrten sowie Anlege- und Ablegemanövern.“ Der Rumpfwurf ist an ein Wasserfahrzeug angelehnt, welches beispielsweise in Ballungsräumen für den Transport von Gütern oder Personen eingesetzt werden kann. Durch die Anpassung der Betriebscharakteristik des Schiffes kann die Fahrdynamik so modifiziert werden, dass Forschungsarbeiten für nahezu beliebige Schiffsgrößen realitätsgetreu durchgeführt werden können.

Untersuchungen zu automatisierten und klimaschonenden Systemen in Ballungsräumen sind, insbesondere in Bezug auf die Interaktion zwischen den Fahrzeugen und anderen Verkehrsteilnehmern auf der Wasserstraße von hohem Wert, da sie besonders hohe Anforderungen an die Systeme stellen. Durch das Versuchsschiff wird ein Technologieträger bereitgestellt, welcher eine hohe Verfügbarkeit und Flexibilität aufweist. Damit ist dieses ein starker Hebel für darauf aufbauende national und international geförderten Forschungsaktivitäten im Bereich Teil- und Vollautomatisierung von Schiffen im Binnenbereich, sowie neuester Technologien von lokal emissionsfreien Antriebssystemen.

Weitere Informationen: www.uni-due.de/IST/ismt_sngs.php

DANK DES MODULAREN AUFBAUS KÖNNEN IN DER ZUKUNFT WEITERE GRÜNE ENERGIEQUELLEN NACHGERÜSTET WERDEN.



ZUCKER & PARTNER

YACHT CONSULTANTS & MARINE SURVEYORS

NEUBAUPROJEKTE

KOORDINATION / BAUAUFSICHT / EIGNERVERTRETUNG

REFITPROJEKTE

KOORDINATION / BAUAUFSICHT / EIGNERVERTRETUNG

MANAGEMENT

OPERATION

GUTACHTEN

SCHADEN- / WERTGUTACHTEN

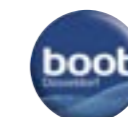


Dok. Hübner - Hassen Yachts

– VERSTÄRKUNG GESUCHT –
Projekt-Manager (m/w/d)
Yacht-Manager (m/w/d)



www.zucker-partner.de | +49 (0)40 897161-0



Yamaha mit erstem Wasserstoff-Außenborder

Der japanische Motorenhersteller Yamaha hat einen mit Wasserstoff betriebenen Außenbordmotor für Sportboote vorgestellt. Das System gilt als das weltweit erste seiner Art für den Freizeitbereich.

Für die Entwicklung des Kraftstoffsystems für den neuen Außenborder hat sich Yamaha mit dem amerikanischen Automobilhersteller Roush zusammengetan. Zudem war auch Regulator Marine beteiligt, um ein Boot zu bauen, das sich für die Erprobung des Außenborder-Prototyps eignet.

„Wir haben uns verpflichtet, unseren Betrieb bis 2035 und unsere Produkte bis 2050 klimaneutral zu stellen“, sagt Ben Speciale, Präsident der Yamaha US Marine Business Unit. „Dieses Ziel kann auf dem Marinemarkt nur durch einen Ansatz erreicht werden, der verschiedene Lösungen nutzt. Wir glauben, dass Wasserstoff eine praktikable Methode ist, um diese Ziele zu erreichen. Yamaha möchte in diesem Bereich führend sein, und wir ermutigen andere in der Schifffahrtsindustrie, sich daran zu beteiligen, während wir nach Möglichkeiten suchen, eine Infrastruktur und neue Richtlinien für Innovationen aufzubauen.“ Durch die Zusammenarbeit mit Roush bei der Entwicklung des Kraftstoffsystems profitiert Yamaha nach eigenen Angaben von mehr als zwei Jahrzehnten Erfahrung in der Integration und Erforschung von Wasserstoffsystemen.

„Wir glauben, dass Wasserstoff eine praktikable Methode ist, um unsere Klimaziele zu erreichen.“

„Wenn man sich die Geschichte von Roush mit Wasserstoff ansieht, reicht sie von Hochgeschwindigkeits- bis hin zu Raumfahrzeugen. Vieles von dem



Wissen, das wir im Laufe der Jahre erworben haben, wenden wir jetzt direkt auf dieses Yamaha-Projekt an“, sagt Matt Van Benschoten, Vizepräsident für Voraufwicklung bei Roush. „Wir sind der Kraftstoffsystem-Integrator, der für das Design der Kraftstoffsysteme, die Entwicklung aller Spezifikationen, die physische Integration, die Analyse des Sicherheitssystems sowie für die Tests und die Entwicklung verantwortlich ist. Yamaha versucht herauszufinden, ob Wasserstoff in diesem Markt erfolgreich eingesetzt werden kann, und ich denke, wir werden herausfinden, dass die Antwort 'ja' lautet.“

Regulator Marine baute einen Rumpf auf der Basis des werfteigenen Modells 26XO und modifizierte ihn so, dass er die für den Antrieb des neuen Außenborders erforderlichen Wasserstofftanks aufnehmen konnte. Gemeinsam stellten Yamaha, Regulator und Roush den Bootsrumpf, das Kraftstoffsystem und den Außenborder auf der Miami Boat Show 2024 im Februar aus, um zu demonstrieren, wie Wasserstoff als mögliche Kraftstoffquelle in einer maritimen Umgebung funktionieren könnte.

„Wenn wir nicht nach einer neuen Quelle suchen, werden wir keine neue Quelle finden.

Innovation beginnt damit, Fragen zu stellen. Das erzeugt ein wenig Angst, aber am Ende des Tages entstehen aus Innovationen gute Dinge“, sagt Joan Maxwell, Präsidentin von Regulator Marine. „Wenn sich diese Technologie bewährt, könnte es in Zukunft, wenn wir Boote entwerfen, durchaus möglich sein, dass wir die Rümpfe um diese Wasserstofftanks herum entwerfen.“ Yamaha hatte das Wasserstoff-Außenborder-Projekt im vergangenen Dezember angekündigt. Gemeinsam wollen die Unternehmen im Sommer 2024 damit beginnen, den Prototyp auf seine Tauglichkeit auf dem Wasser zu testen.

Weitere Informationen:

www.yamaha-motor.eu/de



Für die Entwicklung des neuen Außenborders arbeitete Yamaha mit Roush und Regulator Marine zusammen. Rechts: Ben Speciale, Präsident Yamaha U.S. Marine Business Unit.

Innovation Yachts stellt Strandkat aus Vulkanfaser vor

Die Werft der österreichischen Segelkoryphäen Marion Koch und Norbert Sedlacek-Koch, hat einen offenen Katamaran aus Vulkanfaser, Balsaholz und biobasiertem Epoxid gebaut.

Der Strandkat ist knapp fünf Meter lang, 162 Kilogramm schwer und soll bis zu vier Personen tragen können. Die Rümpfe verfügen über vier Luken, die als Stauraum für Equipment, Batterien oder Verpflegung genutzt werden können. Zwischen den Rümpfen befindet sich statt eines Trampolins, wie bei herkömmlichen Kats üblich, ein hartes Deck. Ein Elektroaußenborder mit einem, drei oder sechs Kilowatt Leistung ist als Hilfsmotor vorgesehen. Der Volcat 16 als offenes Fahrtenboot für warme Gegenden gedacht, eignet sich aber auch für die Verwendung auf Seen und Flüssen.

Was den neuen Katamaran aus dem Hause Innovation Yachts indes ganz besonders macht, ist jedoch die Wahl des Baumaterials. So wird der Strandkat aus Tenron gefertigt, einer sehr leistungsstarken Vulkanfaser. Andere Anwendungsgebiete für diese reine Mineralfaser sind in der Luft- und Raumfahrt



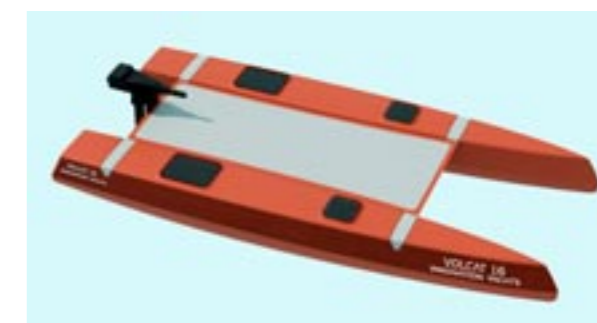
sowie in der Automobilindustrie zu finden. Die recyclefähige Faser entsteht dabei aus verschiedenen vulkanischen Gesteinssorten, die gemischt, gemahlen, geschmolzen und dann zu dünnen Fäden verarbeitet werden, die sich wiederum als Gewebe weiterverarbeiten lassen. Der Sandwichkern des Kats besteht aus FSC-zertifiziertem Balsaholz, das Harz ist ein lösungsmittelfreies, biobasiertes Epoxid. Laut Hersteller handelt es sich dabei um eine nachhaltige Bauweise, die ein vollständiges Recycling ermöglicht. So lassen sich die Lamine etwa schreddern und anschließend im Ausbau wiederverwerten. Um die Leistungsfähigkeit und Qualität der Vulkanfaser zu beweisen, versucht Norbert Sedlacek-Koch seit 2018 auf einem von Marion Koch konstruierten

Der aus Vulkanfaser gebaute Strandkat ist vollständig recyclebar. Ob das ungewöhnliche Baumaterial in Sachen Qualität und Leistung mit herkömmlichen Materialien mithalten kann, gilt es noch zu beweisen.

Vulkanfaser-Imoca die Welt über alle fünf Ozeane ohne Zwischenstopp zu umrunden. Technische Probleme und die Corona-Pandemie ließen alle bisherigen Versuche fehlschlagen. An der Vulkanfaser lag es jedoch nicht. Darum geht der Weltumsegler am 29. Juli erneut an den Start, um mit seinem Open 60 die große Acht zu fahren: Von der Baffin Bay in Grönland durch die Nordwestpassage, entlang der beiden amerikanischen Westküsten über den Pazifik und einmal ums Kap Hoorn. Dann durch die Antarktis und erneut ums Kap Hoorn. Zurück geht es auf der klassischen Süd-Nord-Atlantikkroute und in den Heimathafen.

Ob ein erfolgreicher Abschluss dieser Mission die Verkäufe der Vulkanfaser-Boote ankurbelt, bleibt abzuwarten. Tatsache ist jedoch, dass der neue Strandkat von Innovation Yachts schon jetzt viel Aufmerksamkeit auf der boot Düsseldorf auf sich gezogen hat.

Weitere Informationen: innovation-yachts.com/yachts/iy-volcat16/



Motorenhersteller geben Antriebe für grünen Diesel frei

Vetus, Yanmar und Volvo Penta haben kürzlich einige ihrer Antriebe für den Kraftstoff HVO100, auch bekannt als grüner Diesel, freigegeben.

Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) kann aus Resten der Lebensmittelherstellung gewonnen werden und kommt ohne Erdöl aus. Der erneuerbare Kraftstoff riecht kaum, ist farblos und ist für Segler insbesondere aufgrund seiner langen Lagerfähigkeit interessant. So sammeln sich in HVO100 etwa keine, auch als Dieselpest bekannte, Organismen an. Der weltweit größte Hersteller von erneuerbarem Diesel, Neste, wird nun von den Motorenherstellern Vetus, Yanmar und Volvo Penta als Lieferant anerkannt.

Der grüne Kraftstoff von Neste ist dabei vollständig kompatibel mit allen Dieselmotoren sowie der bestehende Verteilungsinfrastruktur – von der Raffinerie über die Tankstelle bis zum Endkunden. Zudem weist HVO100 eine ähnliche chemische Zusammensetzung wie fossiler Diesel auf, was ihn zu einem Drop-In-

Ersatz für fossilen Diesel macht. Ein Drop-In-Kraftstoff kann in Reinform eingesetzt oder in einem beliebigen Verhältnis mit fossilem Diesel gemischt werden, ohne dass Anpassungen erforderlich sind.

Durch die Nutzung des erneuerbaren Diesels von Neste werden die Treibhausgasemissionen und Schadstoffe über den Lebenszyklus des Kraftstoffs laut Hersteller um bis zu 90 Prozent im Vergleich zu fossilem Diesel reduziert.

Im Einzelnen führt die Nutzung des grünen Kraftstoffs zu um bis zu 33 Prozent geringeren Feinstaubemissionen, 30 Prozent geringerem Ausstoß von Kohlenwasserstoff (HC), 24 Prozent geringerem Ausstoß von Kohlenmonoxid (CO) sowie etwa neun Prozent geringerem Ausstoß von Stickoxid (NOx) im Vergleich zu fossilem Diesel.

Der Neste MY Renewable Diesel basiert auf der patentierten NEXBTL-Technologie, dank derer der Diesel zu 100 Prozent aus erneuerbaren Rohstoffen wie beispielsweise Abfall- und Reststoffen hergestellt werden kann.

Weitere Informationen: www.neste.de/



Der Renewable-Diesel Kraftstoff von Neste führt zu deutlichen Emissionseinsparungen im Vergleich zu herkömmlichem Diesel.



NEUE MARKE BAUT AUF RÜGEN

Die Blauwassersegler Julia und Markus Luckeneder aus Wien haben mit Insieme Yachts eine neue Yachtmarke aufgebaut. Die Schiffe entstehen bei Vilm Yachts auf Rügen.

Die ultimative Blauwasseryacht für große Abenteuer mit kleiner Crew“, so beschreibt das neue Label Insieme Yachts sein neues Modell. Grundlage für die Yacht bildet die Sunbeam 40.1, die an Deck, in der Ausstattung und im Unterwasserbereich modifiziert wurde. Passenderweise fungierte Gerhard Schöchel, der ehemals bei Sunbeam beschäftigt war, als technischer Berater.

Eine der ursprünglich drei Kabinen wurde zu einem Stau- und Technikraum umfunktioniert, so dass das Schiff nur noch als Zweikabiner erhältlich ist. Dafür kann die gesamte Elektrik dank des Technikraums oberhalb der Wasserlinie und leicht erreichbar eingebaut werden. Das Innenlayout bietet Räume für Einbauten wie Generator, Waschmaschine und Klimaanlage. Ein vollwertiger Arbeitsplatz mit großem Monitor bietet die Möglichkeit eines Starlink-Anschlusses.



Die Insieme 40, so der Name des neuen Bootes, erhält zwei Kollisionsschotten im Bug und das Ruder wird durch einen Teilskeg geschützt, während der L-Kiel an einer dicken Kielplatte hängt. Doch neben der Sicherheit wurde auch ein großes Augenmerk auf Autarkie gelegt. So sind auf der Insieme 40 standardmäßig Lithium-Batterien mit 660 Amperestunden und eine im Deck integrierte 400-Wp-Solaranlage verbaut. Auch elektrisches Kochen soll möglich sein. Das Boot kostet – mit guter Ausstattung – etwa 600.000 Euro.

Weitere Informationen: www.insieme-yachts.com



Alles, was man für ein ausgedehntes Abenteuer braucht: Das Innenlayout bietet neben Galley, Arbeitsplatz und Sitzzecke noch genügend Platz für weitere Einbauten. Die Insieme 40 kann sich zudem auch über längere Zeit selbst mit Strom versorgen.

ProfiSeal®

www.profiseal.com



ProfiSeal Stevenrohrabdichtung

- ✓ Einfache Montage
- ✓ Wellendurchmesser 20–240 mm
- ✓ Wasser- oder ölgeschmiert
- ✓ Seewasserbeständig
- ✓ Lange Lebensdauer



ProfiSeal Gummiwellenlager

- ✓ Wassergeschmiert
- ✓ In Messing, Phenol oder GRP
- ✓ Lange Lebensdauer
- ✓ Geringe Reibungsverluste

ProfiSeal GmbH
+49 (0) 67 32/96 14 76
sales@profiseal.com

www.profiseal.com



Modernste Navigationstechnik aus Kiel

Die Arbeitsgruppe Deutsche Yachten ist erneut gewachsen. Mit dem jüngsten Mitglied, der Anschütz GmbH, hat sich der Vereinigung ein Experte für Navigations- und Brückensysteme angeschlossen.

Die Anschütz GmbH ist einer der weltweit führenden Hersteller von Navigations- und Brückensystemen. Das Unternehmen mit Sitz in Kiel ist international tätig und liefert seine Systeme an die kommerzielle Schifffahrt, Marineschiffe und Megayachten. Im Bereich Megayachten zählt Anschütz die renommiertesten Werften und die beeindruckendsten Schiffe der Welt zu seinen Kunden, die sich jederzeit auf sichere, durchdachte und komfortable Brückensysteme für die präzise Positionsbestimmung, Kartenanzeige, Radarüberwachung und Kommunikationsfunktionen auf dem Stand der Technik und ausgezeichneten Kundenservice über den kompletten Lebenszyklus einer Yacht verlassen können.

Neben leistungsstarken und maßgeschneiderten integrierten Navigations- und Brückensystemen mit Multifunktionssystemen für Radar, elektronische Kartenanzeige- und Informationssysteme (ECDIS) und Navigationsdisplays (Conning) umfasst das Portfolio von Anschütz unter anderem klassische und wartungsfreie Kreiselkompassse, Treibstoff- und Emissionen einsparende Autopiloten, Rudersteuerungssysteme und elektronische Logbücher.

Die Anschütz GmbH steht dabei wie kein anderes Unternehmen für Erfahrung und Kompetenz in der

Navigation. Genauer gesagt reicht die Erfahrung bis in die Anfänge des 20. Jahrhunderts zurück, als Dr. Hermann Anschütz-Kaempfe mit Unterstützung von Albert Einstein den Kreiselkompass entwickelte und daraufhin den Grundstein für das Unternehmen legte. Seitdem konnte An-

schütz die Schifffahrt mit zahlreichen Innovationen revolutionieren, darunter der sogenannte eiserne Steuermann, der Kartenplotter, das Bahnregelungssystem und das

erste integrierte Navigationssystem mit Typzulassung. Heute verfügt Anschütz über internationale Niederlassungen, Servicepartner an den wichtigsten Destinationen der Welt und eine moderne Serviceinfrastruktur, um jederzeit schnellen und kompetenten Service zu gewährleisten.

„Unsere Aufgabe ist es, mit unserem Expertenteam auf der ganzen Welt für die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Navigation auf hoher See zu sorgen – jederzeit und unter allen Bedingungen“, sagt Andreas Weidner, Geschäftsführer von Anschütz. „In der Vergangenheit und heute sind unsere Innovationen daher stets von dem Ziel motiviert, die Schifffahrt sicherer und effizienter zu machen. Wir wollen die neuen digitalen Technologien nutzen, um einen Mehrwert für unsere Kunden zu schaffen, indem wir zum Beispiel die Integration von Funktionen und Daten fördern, den Datenaustausch verbessern und bessere Situationsanalysen, entscheidungsunterstützende Assistenzsysteme und vor allem den sicheren Betrieb auf See vereinfachen.“

Claus-Ehlert Meyer, Geschäftsführer der Arbeitsgruppe Deutsche Yachten, kommentiert: „Der Beitritt von Anschütz zur

Arbeitsgruppe Deutsche Yachten ist eine gute Nachricht für unsere Mitglieder, denn von dem technologischen Know-how, dem hervorragend ausgebauten Netz aus Vertriebs- und Servicepartnern sowie dem kundenorientierten Serviceangebot, kann in Zukunft sicher das eine oder andere Mitglied profitieren.“

Hat es sich zur Aufgabe gemacht, weltweit für Sicherheit und Zuverlässigkeit der Navigation auf hoher See zu sorgen: Anschütz-Geschäftsführer Andreas Weidner. Zu den Kunden des Kieler Unternehmens gehören sowohl private Eigner als auch Akteure in der kommerziellen und der Marineschifffahrt



a xylem brand



a xylem brand



a xylem brand



Johnson Pump

✓ **Großer Lagerbestand**

Über 1000 Ersatzteile immer lagernd

✓ **Schnelle Lieferung**





Schlauchboot-Kats aus Hamburg

Unter der Marke Ribcat baut die Yachtwert Hamburg Tender für große Segel- und Motoryachten. Ribcats sind kompakt, flexibel und fahren vollelektrisch.

Ein Problem bei der Ausrüstung großer Yachten sind oftmals die Tender. Auf Segelyachten gehen die Größe und das Gewicht der Beiboote oft zu Lasten der Performance. Motoryacht-Eigner bevorzugen gern stabile Tender, die gut im Wasser liegen und gleichzeitig kompakt sind, um in die Garage der Yacht zu passen.

Johannes Malzahn, Geschäftsführer der Yachtwert Hamburg und deren neuer Marke Ribcat, sagt: „Den richtigen Tender für eine große Motor- oder Segelyacht zu finden, stellt viele Eigner oder deren Kapitäne vor Herausforderungen. Deshalb haben wir uns entschieden, ihnen das Leben etwas leichter zu machen und unsere Ribcat-Tender zu entwickeln.“

Ribcat-Tender werden aus Carbon-Komposit gebaut, sind auf die Bedürfnisse von Eignern großer Yachten abgestimmt und wiegen bei einer Länge von 3,65 Metern lediglich 170 Kilogramm und 230 Kilogramm bei einer Länge von 4,30 Metern. Ein eingebauter Kompressor kann die Schläuche beim Kranen automatisch befüllen oder entleeren –



Dank hoher Stabilität im Wasser, auch beim Einsteigen, vermittelt der neue Tender der Yachtwert Hamburg ein hohes Sicherheitsgefühl.

Hohe Effizienz und viel Platz: Mit seinem Doppelrumpf hat das Ribcat herkömmlichen Tenderbooten einiges voraus.



Technische Daten | Ribcat 3.6: Länge: 3,65 m/3,30 m (leerer Schlauch) | Breite: 1,80 m/1,55 m (leerer Schlauch) | Höhe: 1,00 m | Tiefgang: 0,27 m | Gewicht: 170 kg (Carbon), 230 kg (GFK) | Max. Motorisierung: 20 kW | Max. Zuladung: 320 kg | CE-Kategorie: C | Ribcat 4.3: Länge: 4,30 m/4,00 m (leerer Schlauch) | Breite: 1,80 m/1,50 m (leerer Schlauch) | Höhe: 1,00 m | Tiefgang: 0,28 m | Gewicht: 230 kg (Carbon), 290 kg (GFK) | Max. Motorisierung: 25 kW | Max. Zuladung: 400 kg | CE-Kategorie: C

somit lässt sich das Staumaß minimieren. Malzahn: „Eine unglaublich innovative Lösung. So können wir einen Tender mit maximaler Größe für sechs Personen anbieten.“

Als Katamaran konzipiert, bieten die auf der Yachtwert Hamburg gefertigten Ribcats einen veritablen Innenraum und sind durch ihre Hydrodynamik sehr effizient unterwegs. Es gibt sie sowohl mit Elektroantrieben als auch mit herkömmlichen Außenbordern im Heck. Vor allem liegen Ribcats aber stabil im Wasser; beim Einsteigen kippen sie nicht auf die Seite und vermitteln ein sehr gutes Sicherheitsgefühl. Malzahn: „Dieses Kriterium ist für Eigner großer Yachten fast am wichtigsten. Sie und ihre Gäste sollen komfortabel ein- und aussteigen können, ohne dass sich jemand unwohl oder unsicher fühlt.“

Das Layout der Ribcat-Tender ist flexibel ausgelegt, genauso wie die Ausstattung und die Dekoration. Der Look kann auf den des Mutterschiffs angepasst werden. Einen ersten Auftritt hatte Ribcat auf der Boot Düsseldorf, die nächste Präsentation ist für das Frühjahr 2024 geplant.

Weitere Informationen: ribcat.de/

DE IJSSEL
COATINGS

nauticare.de

2K Lack - ideal zum Rollen



De IJssel Double Coat 2K-Lack

- 27 Standard-Farben – über 5.000 Farbtöne mischbar
- Zum Rollen und Spritzen hervorragend geeignet
- Hochglänzend, Seidenglänzend oder Matt
- Hohe Kratzfestigkeit und UV-beständig
- Für Polyester, Epoxid, Stahl, Aluminium, Holz
- Langlebiges 2K-Polyester-Lacksystem

Ihr kompetenter Partner für Neubau, Reparatur und Refit

- Hochwertige 2K-Lacke
- 2K-Spachtel und Beschichtungen
- Epoxid- und Polyesterharze
- Schleif- und Spachtel-Lösungen
- Großkunden-Preise auf Anfrage

NautiCare GmbH & Co. KG
Kommunikationsstraße 6.10
D-47807 Krefeld
Tel. : +49 (0)2151 5652480
E-Mail: service@nauticare.de
Online-Shop: www.nauticare.de

NautiCare ist Teil der De IJssel Gruppe

Wir arbeiten für Sie den
Farbton für Ihr spezielles
Projekt nach Muster aus

NautiCare
COMPETENCE IN COATING | EPOXID | POLYESTER

NEU AM MARKT

Kite als Notrigg



Das Wingkit nutzt Windenergie etwa zehnmal effizienter als ein Segel mit gleicher Fläche.

Das Unternehmen Kite-Boat-Systems hat ein Antriebssystem auf Basis eines automatisierten Kites auf den Markt gebracht. Laut Hersteller eignet sich das Wingkit als grüner Hilfsantrieb für Motoryachten oder als Notrigg für Segelboote. Das System wird vor die Yacht gespannt und wie ein Drachen in einer Höhe zwischen 25 und 150 Metern eingesetzt, wo es besonders viel Wind abbekommt. Dadurch soll – im Vergleich zu einem herkömmlichen Segel – rund das zehnfache an Vortrieb bei gleicher Fläche erreicht werden können. Ein zehn Quadratmeter großer Kite gleicht demnach 100 Quadratmeter Segelfläche aus.

Die Trimmleinen des Wingkits werden vom mitgelieferten automatischen System WingCommander RC gesteuert. Das System sorgt dafür, dass der Kite vor der Yacht kontinuierliche Flugkurven in Form einer Acht beschreibt und so maximalen Druck erzeugt. Als Hilfsmotor auf einer Motoryacht lässt sich mit dem Wingkit laut Hersteller eine Menge Kraftstoff einsparen.

Weitere Informationen: www.kite-boat.com/

Leistungsstarkes Ladegerät für 12-Volt- und 24-Volt-Akkus

Victron Energy hat mit dem Phoenix Smart Charger ein neues Ladegerät im Programm, das sowohl für 12-Volt- als auch für 24-Volt-Akkus erhältlich ist. Es gibt zudem eine 1+1-Outputs-Variante, bei der eine Akkubank sowie die Starterbatterie geladen werden kann. Bei der Variante mit drei Ausgängen können indes drei verschiedene Akkus oder Akkubänke angeschlossen werden. Das Phoenix-Smart-Ladegerät ist nach IP43 wasserdicht und mit 30 und 50 Ampere Ladeleistung erhältlich. Das Gerät verfügt über einen sechsstufigen Lade-Algorithmus und eine Ladekurve für Lithium-Eisenphosphat-Akkus. Per Bluetooth ist eine vollständige Überwachung und Konfiguration möglich. Auch individuelle Ladekurven können so definiert werden. Das kompakte Ladegerät misst 180 x 249 x 100 Millimeter und wiegt 3,5 Kilogramm. Preise beginnen bei 338 Euro.

Weitere Informationen: www.victronenergy.de



Kleiner Power-Kasten: Das Phoenix-Smart-Ladegerät von Victron Energy lädt mit 30 oder 50 Ampere Leistung.

Volle Kontrolle über das Licht

Waterloft, Spezialist für hochwertige Ausstattungen von Segelyachten und Motorbooten, hat mit der OceanBridge ein neues innovatives Produkt aus dem Hause Ocean LED in sein Sortiment aufgenommen. Die OceanBridge wurde für die einfache Steuerung aller Lichter an Bord einer Yacht über ein N2K-fähiges Multifunktionsdisplay (MFD), Smartphones oder Tablet entwickelt. Das System ermöglicht die vollständige Kontrolle über die gesamte Ocean LED-Produktpalette an Lichtern und damit kann ganz einfach über



alle Funktionen wie Farbwechsel, Musiksynchronisation, Farbüberblendungen, Farbübergänge, Helligkeit, Zonenbildung oder die patentierte Funktion „Bewegung zu Farbe“ bestimmt werden. Das System ist schnell installiert, kompakt und wasserdicht nach IP66.

Der Preis der OceanBridge liegt bei 799,95 Euro.

Weitere Informationen: www.waterloft.de

Egal, ob Dämmerlicht oder Disco: Mit der OceanBridge lässt sich jede Szenerie perfekt beleuchten.

Marineleuchte für extremes Wetter

Glamox, norwegischer Hersteller von professionellen Lichtlösungen, hat kürzlich eine neue Marineleuchte auf den Markt gebracht. Die linearen LED-Leuchten MIR G2 sind so konzipiert, dass sie selbst den härtesten Bedingungen auf See sowie Umgebungstemperaturen zwischen -25 und +45 Grad standhalten.

Um das zu demonstrieren, ließ der Hersteller die Leuchte in einem Feldtest sogar aus 500 Metern Höhe in einen Fjord fallen, aus dem sie voll funktionstüchtig wieder geborgen werden



konnte. Die Leuchte ist für eine breite Palette unterschiedlicher Bereiche geeignet, darunter offene Decksbereiche, Laufstege, Werkstätten, Maschinenräume, Lagerbereiche oder Frachtdecks. Die MIR G2 ist in zwei verschiedenen Gehäusen erhältlich – für die Außeninstallation ist eine Hülle aus Edelstahl vorgesehen. Die Leuchtlösung ist ab 349 Euro erhältlich

Weitere Informationen: www.glamox.com

Extrem robust: Die neue Marineleuchte von Glamox hält so einiges aus – selbst Stürze aus 500 Metern Höhe.



NEU:
Distributor für
Mirka Marine
in Deutschland



Schleifpapier
zu unschlagbaren
Konditionen

Sprechen Sie uns an für
ein wettbewerbsfähiges
Angebot!



Ihr Partner für den
professionellen
Boots- und Schiffsbau

Tel.: 04621 - 9 55 33
www.ctmat.com



Leistungstark und recyclebar:
das Renew-Segeltuch von North Sails.

Recyclingsegel von North Sails

Der größte Segelmacher der Welt, North Sails, bringt ein Tuch auf den Markt, das aus biobasierten und wiederverwerteten Materialien gefertigt ist. Der Hersteller präsentierte das Tuch mit dem Namen Renew erstmals auf der Boot Düsseldorf. Die Rohmaterialien des Renew-Laminates bestehen zu 90 Prozent aus recycelten oder biobasierten Materialien. So kommen für die Lamine etwa Filme und Garne aus wiederverwertetem Polyester, zum Beispiel aus Kunststoffflaschen, und biobasiertem Dyneema zum Einsatz. Die Zulieferer von North Sails sind Bluesign- und ISCC-zertifiziert. Das macht die Bezugsquellen und die Herstellungsprozesse transparent, sichert die Umweltverträglichkeit und dokumentiert den ökologischen Fußabdruck. Gedacht ist Renew für Großsegel und Genuas auf Fahrtenyachten von 25 bis 45 Fuß. Das Tuch ist in mehreren Tuchgewichten, Faserausrichtungen und Komponenten erhältlich. Zum jetzigen Zeitpunkt gibt es das Tuch in zwei standardisierten Ausführungen. Die Standard-Variante besteht aus recyceltem Polyester und ist für kleinere Boote gedacht, während die High Modulus-Variante zusätzlich mit biobasiertem Dyneema ausgestattet ist und für größere Yachten zum Einsatz kommen soll.

Weitere Informationen: www.northsails.com/de-dach

Ein Boiler, alle Optionen

Der combiBOIL von Autoterm bietet eine innovative Lösung für die Warmwasserbereitung an Bord. Mit seinen verschiedenen Optionen zur Erhitzung des Wassers, ist er vielseitig einsetzbar und sorgt für Komfort und Luxus während Ihrer Reisen. Egal ob Sie eine entspannende Dusche genießen möchten oder einfach nur heißes Wasser für den täglichen Gebrauch benötigen, der combiBOIL ist die ideale Wahl für alle Ihre Warmwasserbedürfnisse.

Das Gerät ist in drei verschiedenen Größen erhältlich: mit sieben, neun und 12 Litern Fassungsvermögen. Die Kosten liegen bei 900 Euro aufwärts.

Weitere Informationen: www.autoterm.com



In drei Größen erhältlich: der
combiBOIL von Autoterm.

Keine gewöhnliche Kühlbox

Stromlos kühlen – ja, sogar tiefkühlen – das verspricht die passive Kühlbox der Start-Up-Marke Qool und nutzt dafür innovative Vakuumisolationstechnik aus der Raumfahrt. So ist die von außen eher unscheinbare Kühlbox mit Vakuumisulationspaneelen an allen Seiten ausgestattet, die für eine hervorragende Dämmleistung sorgen. Auch am Deckel geht keine Energie verloren, dafür sorgt ein eigens entwickeltes QOOL Air Seal, das für einen festen und lückenlosen Verschluss sorgt.

Der Hersteller verspricht, dass die Kühlbox – nach ordnungsgemäßer Vorkühlung der dazugehörigen Kühlelemente – die Temperaturen bis



zu 10 Tage lang konstant hält, und das selbst bei dauerhaft heißem Klima. Ideal also für Yachteigner, die auf ihrem Törn in wärmeren Gebieten Getränke oder Verpflegung kühl halten wollen. Die Qool-Kühlbox gibt es in einer kleineren Version mit 21 Liter Füllvolumen und einer größeren Version mit 43 Liter Füllvolumen. Preislich liegt die Box inklusive spezieller Kühlakkus bei 430 Euro für die kleinere M-Version und bei 540 Euro für die größere L-Version.

Weitere Informationen: www.qool-products.com

Bis zu 10 Tage lang stromlos kühlen: Die Kühlbox von QOOL macht's möglich.

Fockroller für Endlosleinen

Allen, der britische Hersteller von Bootszubehör, hat mit dem Allen SwiftFurl ein neues Fockroller-System auf den Markt gebracht, das mit fünf Reihen Torlon-Kugellagern ausgestattet ist und ein reibungsloses Drehen der Trommel auch unter Last ermöglicht. Im Gegensatz zu herkömmlichen Fockrollern ist das neue System für die Verwendung einer durchgehend gespleißten Leine ausgelegt. Dadurch kann sich die Trommel weiterdrehen, bis das Segel vollständig eingerollt ist. So kann jede beliebige Segelgröße verwendet werden. Die Konstruktion ermöglicht es außerdem, sich in beide Richtungen zu drehen, was eine präzise Kontrolle des Ein- und Ausrollens des Segels



Geniales Fockroller-System: der
SwiftFurl von Allen.

ermöglicht. Das System wurde eigens für Weta-Trimarane entwickelt, eignet sich aber ebenso für Jollen und Strandkats. Erhältlich ist der SwiftFurl bei Lindemann, dem deutschen Vertriebspartner von Allen. Kaufinteressenten müssen den Preis zunächst anfragen.

Weitere Informationen: www.allenbrothers.co.uk/

Mintauchflasche mit Kompressor

Für manche Arbeiten unter der eigenen Yacht reicht das bloße Luftanhalten oft nicht aus. Hat sich etwa der Anker an einem Stein verkeilt, benötigt man technische Hilfsmittel, um länger unter Wasser verweilen zu können. In solchen Fällen kommen super kompakte Tauchflaschen wie die von Scorkl genau richtig. Der australische Hersteller bietet ein ganzes System aus Flaschen, Atemautomaten, Handpumpen und kompakten Elektrokompressoren für den Bordgebrauch. Die Flasche selbst ist so klein, dass sie unter Wasser am Atemautomat mit dem Mund gehalten wird und keine extra Befestigung benötigt wird.

Das Volumen soll mit bis zu 200 bar komprimierter Luft für etwa 60 Atemzüge ausreichen, was einer Aufenthaltsdauer von etwa zehn Minuten entsprechen soll.

Die Scorkl Tauchflasche kostet 232 Euro, die dazugehörige Handpumpe, die mit einem Filter kommt, der gute Atemluftqualität sicherstellen soll, ist für 279 Euro zu haben.

Weitere Informationen:

scorkl.com/de-de

Luft für 60 Atemzüge: die superkompakten
Tauchflaschen von Scorkl.



AMPRO MEHRZWECKEPOXY

Die erste Wahl der Profis zum Kleben, Laminieren und Füllen!

- ✓ Niedrige Arbeitstemperatur (ab 5°C)
- ✓ Schneller und klarer Aufbau von hoher Schichtstärke
- ✓ Bis zu 4 Tage offen ohne Anschleifen
- ✓ Keine Arminröte nach dem Härten und kein Verschmieren von Schleifpapier
- ✓ Hervorragende Verarbeitung und sicher im Umgang
- ✓ Einfache Dosierung mit Pumpen



Ihr Partner für den professionellen
Boots- und Schiffsbau
Tel.: 04621 - 9 55 33
www.ctmat.com

Nachschub für die Bord-Bibliothek, neue Werke für das Bücherschapp: von Mikro-Booten, Unfällen und den Größten des Yacht-Designs sowie von einer Legende zur See

NEUE BÜCHER

Aus Unfällen lernen

Feuer, Wassereinbruch, Kollision: Das sind nur einige der Horrorszenarien auf See, die es zu verhindern gilt. Wie das geht, zeigt Autor und Segellehrer Jan-Erik Kruse in „Yacht-Unfälle“. In dem Werk vermittelt der Autor durch mitreißende Stories und anschauliche Infografiken spannende Einblicke in die Gefahren auf hoher See und zeigt zugleich konkrete Strategien aus der Luftfahrt und der Organisationspsychologie für mehr Sicherheit im Segelsport auf.

Mithilfe der Analyse persönlichen Risikoverhaltens und typischer Denkfehler sowie des planvollen Einsatzes von Funk, AIS und Radar lernen Leserinnen und Leser, Risikofaktoren richtig einzuschätzen und im Notfall handlungsfähig zu bleiben.

Jan-Erik Kruse: „Yacht-Unfälle“, 240 Seiten, 59 Fotos und Abbildungen, Format 16,5 x 24,0 cm, Delius Klasing Verlag, ISBN 978-3-667-12762-4, EUR 29,90



Herausragende Konstrukteure

Die Geschichte des Yachtsports kennt viele gute, aber nur wenige wirklich herausragende Konstrukteure. Designer, die mit ihren Entwürfen nicht nur ihre Zeit, sondern auch künftige Epochen geprägt haben. Menschen wie William Fife III, Max Oertz, Nathanael Herreshoff oder Johan Anker, die heute noch für ihr Werk verehrt werden. Sie alle waren Visionäre, haben Schiffe gebaut, die bis heute begeistern und faszinieren. In dem Werk „Yacht Design“ werden 15 herausragende Konstrukteure und ihre Schöpfungen porträtiert und in einem yachtsporthistorischen Kontext gestellt.

Dieser opulente Bildband bietet einen neuen Blick hinter die Kulisse der großen Yachtkonstrukteure: Was trieb sie an, wo kamen sie her, was haben sie aufgebaut und was vielleicht auch wieder verloren? Klangvolle Namen wie William Fife & Sons, George Lennox Watson, Starling Burgess, Heinrich Gruber oder Olin Stephens zählen zu den Auserwählten. Ihre Werke stehen für die Welt der schönen Linien und für alle galt die Prämisse, dass nur schön segelt, was auch wirklich schön ist. Historische Aufnahmen sowie aktuelle Fotos von Nico Krauss ziehen den Leser auch visuell in den Bann und nehmen ihn mit auf eine Reise durch die Vergangenheit und Gegenwart des Yacht Design.



Lasse Johannsen: „Yacht Design“, 162 Seiten, 88 Fotos und Abbildungen, Format 27,5 x 29,5 cm, Delius Klasing Verlag, ISBN 978-3-667-12770-9, EUR 49,90

Im Mikro-Boot um die Welt

Ein Schweizer Taschenmesser, 4.000 Euro, rund 500 Arbeitsstunden sowie viel Kreativität und Erfindungsreichtum – mehr brauchte Yann Quenet nicht zur Erfüllung seines Kindheitstraumes. Als er 50 wird, beschließt der Franzose,



sich ab jetzt ausschließlich auf Dinge zu konzentrieren, die ihm Freude bringen: Er kündigt seinen langweiligen Job und baut sich ein nur vier Meter kleines Mikro-Boot für eine Weltumsegelung. Inspiriert von den großen Seehelden und ohne Anspruch auf Rekorde begibt er sich auf ein außergewöhnliches dreijähriges Abenteuer. Er überquert in seiner selbstgebauten BALUCHON, den Atlantik, den Pazifik und den Indischen Ozean.

Er besucht Brasilien, Polynesien, La Réunion und Südafrika. Dabei richtet sich der einfallsreiche Autodidakt immer nach seinem Motto: Vereinfache die Dinge bis zum Maximum. „Mein Tiny Boot“ ist ein außergewöhnlicher Reisebericht über die Suche nach Einfachheit und Emanzipation von gesellschaftlichen Konventionen, über große Selbstüberwindung und wahre Entschlossenheit.

Yann Quenet: „Mein Tiny Boot“, 222 Seiten, 29 Fotos und Abbildungen, Format 14,8 x 22,8 cm, Delius Klasing Verlag, ISBN 978-3-667-12840-9, EUR 26,90

Die neue Gorch Fock

Über das Schiff: Gorch Fock – die ganze Historie des legendären Schulschiffes der Bundesmarine in einem Buch: Angefangen beim Bau in den Docks von Blohm & Voss, über ihren Namenspatron, die Kommandanten und Besatzungen bis hin zu Reiseprotokollen, Zeitzeugenberichten und einem Überblick über die Geschichte der zivilen und militärischen Segelschulschiffe.

„Die neue Gorch Fock“ ist ein anregendes Porträt, attraktiv bebildert und mit allen Infos zur Wiedergeburt des Marine-Schulschiffs nach der Grundinstandsetzung.

Über den Autor: Ulf Kaack hat Marketing studiert und war beruflich für die PR- und Pressearbeit eines großen norddeutschen Kreditinstituts, bei der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger und einem Klinik-Verbund tätig. Er arbeitete außerdem als Redakteur für eine Tageszeitung und war Chefredakteur eines Oldtimer-Magazins für Traktoren. Heute ist er freiberuflich als Buchautor, PR-Texter und Journalist unterwegs.



Ulf Kaack: **Die neue Gorch Fock. Die wechselvolle Geschichte einer Legende**, 208 Seiten, ca. 200 Abb., Hardcover, Format 22,5 x 27,1 cm, GeraMond Verlag, ISBN: 978-3-96453-363-0, EUR 34,99

WEST SYSTEM

PRO-SET

EPIFANES

ENTROPY RESINS

AWLGRIP

International

Veneziani

Durepox
The Choice of Champions

LEFANT

KiwiGrip
Non-Skid Deck Systems

DuFLEX

DuraKore

COOSA
COMPOSITES LLC

Diab

SABA

Teakdecking Systems

3M

PRISMA
COMPOSITE PREFORMS

DURATEC

INNOVATIVE TECHNOLOGIE FÜR DEN YACHTBAU

Wenn die See rauer und der Wind schärfer wird, wollen Sie sich auf das Material 100-prozentig verlassen können. Deshalb vertrauen wir nur Marken, die sich seit Jahren immer wieder unter härtesten Bedingungen bewährt haben.

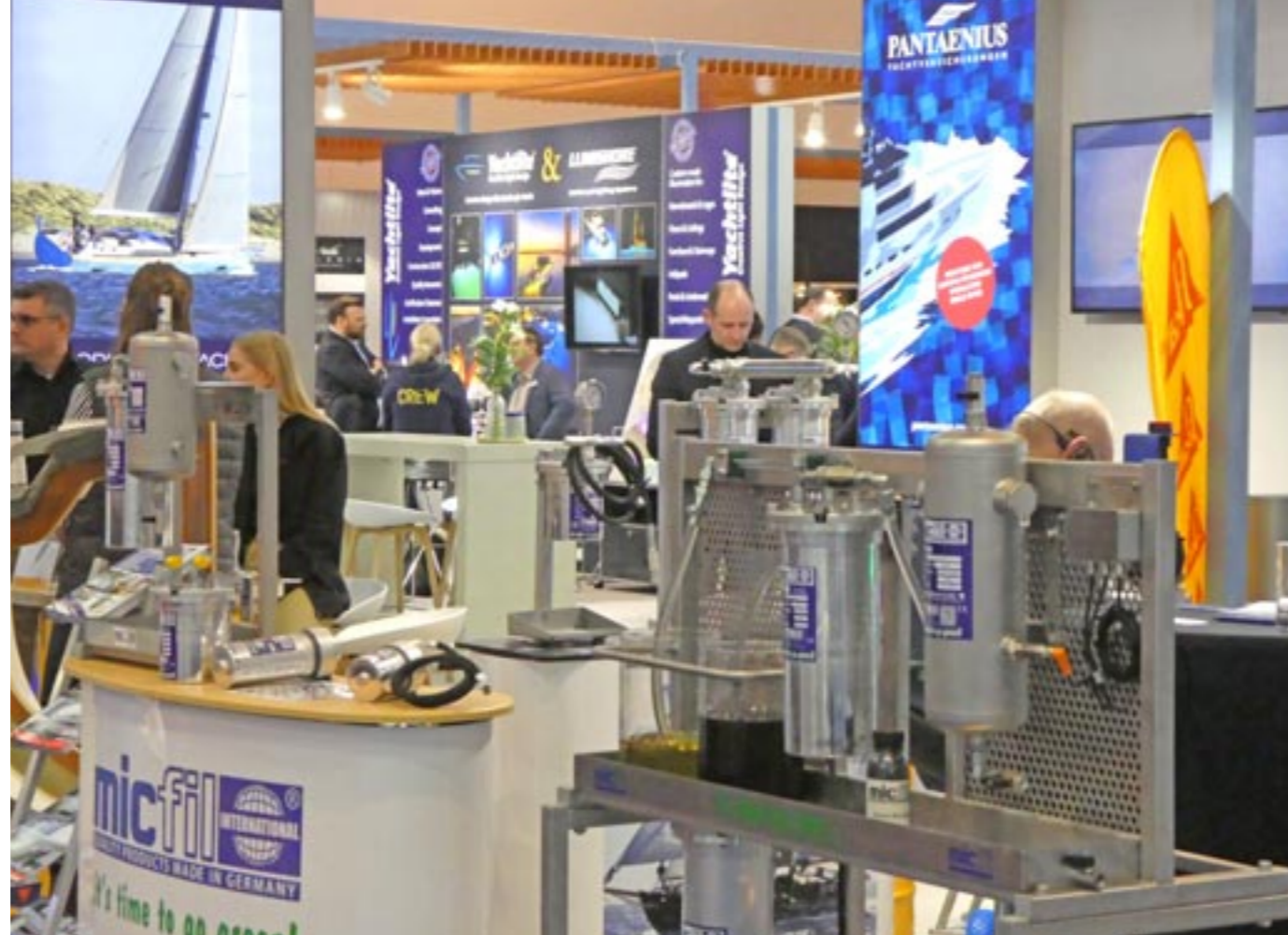
M.u.H von der Linden GmbH | An der Windmühle 2 | D-46483 Wesel
Tel. +49 (0)281 338300 | service@vonderlinden.de



WWW.VONDERLINDEN.DE

DAS WAR DIE BOOT 2024

Aussteller berichten
von guten Verkäufen,
Gesprächen und vielen
neuen internationalen
Kundenkontakten.



Der Stand der AG Deutsche Yachten in der Halle 7a war unter der Woche gut besucht und wurde seinem Ruf als Treffpunkt für die Superyacht Community wieder einmal gerecht.

Die Boots- und Wassersportbranche zog nach neun Tagen Laufzeit der boot 2024 eine positive Bilanz der Messe. „An unseren Ständen hatten wir viele neue Kontakte und konnten zahlreiche Abschlüsse tätigen. Die richtigen Besucherinnen und Besucher sorgten für sehr gute Verkaufszahlen sowohl im Bootsbereich als auch bei Motoren, Boards, Tauchequipment und Zubehör. Die boot 2024 war ein Saisonauftakt nach Maß“, erklärt Ausstellersprecher und Messepräsident Robert Marx. Trotz Bahnstreik in der zweiten Wochenhälfte zeigte die boot Düsseldorf wieder einmal ihre hervorragende, internationale Branchenpräsenz. Messechef Wolfram Diener war dementsprechend sehr erfreut über den positiven Messerverlauf: „Mit 214.000 Besuchern aus 120 Ländern haben wir ein gutes Ergebnis erreicht und können in diesen herausfordernden Zeiten mehr als zufrieden sein. Kunden und Aussteller haben hier eine einzigartige Plattform zum Networking. Es ist großartig, dass wir die führende Stellung der boot Düsseldorf wieder einmal mit einer inspirierenden Geschäftsatmosphäre in den Messehallen untermauern konnten. Ich wünsche unseren Ausstellern ein gutes Geschäftsjahr 2024.“

Die boot Düsseldorf konnte sowohl den Anteil an Fachbesucherinnen und -besuchern (von 18 auf über 21 Prozent) als auch die Internationalität ihrer Kunden (von 23,7 auf 34,3 Prozent) steigern und ist weltweit die einzige Wassersportschau, die Menschen aus allen Kontinenten zu Gast hat. Die Mehrzahl der Be-

Die Betreuung der Aussteller und Gäste lag beim DBSV-Team in besten Händen: Paola, Claudia und Elisa (v.l.n.r.).



sucher interessierte sich für Segelboote (42 Prozent), dahinter folgen mit 38,2 Prozent die Motorbootfans vor den Tauchern (27 Prozent), Charterkunden (11,7 Prozent) und den Surfern (9,8 Prozent). Aber auch Wassersportbekleidung und -tourismus ist auf der boot sehr gefragt und hatten mit 25,7 Prozent (Bekleidung) und 19,4 Prozent (Rei-



Der Obermeister der Innung NRW überreicht die Gesellenbriefe an die erfolgreichen Absolventen der Gesellenprüfung.

Gemeinsam auf der Bühne: Robert Marx, Präsident des BWW (links) und Claus-Ehlert Meyer, Geschäftsführer des DBSV (rechts).

sen) sehr hohe Beliebtheitswerte. Eine hohe Zahl an Besucherinnen und Besuchern (94 Prozent) äußerte sich positiv über das Messeangebot.

Der DBSV war mit seiner Arbeitsgruppe „Deutsche Yachten“ wieder in der Halle 7a platziert. An dem Gemeinschaftsstand beteiligten sich 24 Unternehmen auf über 400 Quadratmetern. Ein Höhepunkt war wieder einmal die Standparty am Montag, zu der ungefähr 300 Gäste kamen. An den Wochenenden war es sehr ruhig am Stand, was ziemlich normal ist, da die Fachbesucher eher unter der Woche kommen. Zwischen Montag und Freitag war der Stand dann auch gut besucht und wurde seiner Rolle als Treffpunkt für alle, die auf der Messe mit großen Yachten zu tun haben, wieder einmal gerecht. Das DBSV-Team wurde von Paola und Elisa unterstützt, die sich schnell zurecht fanden und mit ihrer freundlichen Art die Sympathie der Aussteller und Gäste gewannen. In der Halle 14 hatte die Boots- und Schiffbauer-Innung Nordrhein-Westfalen ihren Stand mit Werkstatt. Unterstützt wurde sie vom Schiffer-Berufskolleg Rhein, der Berufsschule in Duisburg. Anhand von Modellen, Mallengerüst und Schnürboden wurde den Besuchern vermittelt, wie Boote entstehen. Am Messesamstag wurden nachmittags fünf Bootsbauer freigesprochen und erhielten ihren Gesellenbrief. Diese Zeremonie erfreut sich großer Beliebtheit und im Nachgang gibt es noch geselligen Austausch mit den Innungsmitgliedern und den Vertretern von Kammer und Kreishandwerkerschaft.

Am Dienstagnachmittag gab es wieder eine gemeinsame Veranstaltung von DBSV und BWW unter dem Motto „Ist Deutschlands maritime Wirtschaft fit für die Zukunft?“



Nach der Begrüßung sprach zuerst Norbert Leifeld, Mitglied der Geschäftsführung von Bavaria Yachtbau, über die Zukunft des Serienyachtbaus in Deutschland. Danach schilderten Philip Easthill, Geschäftsführer von European Boating Industry (EBI) und Udo Kleinitz, ehemaliger Geschäftsführer des International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA) den Blick von der internationalen Bühne auf Deutschland. Anschließend referierte Dr. Thomas Müller von Coeln Concept über den Einsatz von künstlicher Intelligenz in der Wassersportbranche. Darauf folgte Thilo Wachholz von der Generaldirektion für Wasserstraßen und Schifffahrt über den Zustand und die Perspektiven der deutschen Wasserstraßen. Die Veranstaltung endete mit einer Podiumsdiskussion. Die boot 2024 war keine Messe der Superlative, aber eine solide gut organisierte Bootsausstellung, die in ihrer Vielfalt ihresgleichen sucht. Sie wurde ihrer Bedeutung als wichtigste Wassersportmesse in Europa in vollem Umfang gerecht. Die nächste boot Düsseldorf findet vom 18. bis 26. 1. 2025 statt.

Weitere Informationen: www.boot.de

Interboot 2024: Auf zu neuen Hori- zonten

Die Vorbereitungen laufen auf Hochtouren und versprechen viel frischen Wind für die Interboot, die vom 25. bis 29. September 2024 in Friedrichshafen stattfindet.

Nicht nur die Laufzeit wird von neun auf fünf Tage konzentriert, die internationale Wassersport-Ausstellung präsentiert sich zukünftig mit einem neuen Claim, einem neuen Auftritt und einer völlig neuen Ausrichtung. „Wir haben viel vor“, verspricht Projektleiter Felix Klarmann. „Die Besucherinnen und

terte Produktwelt geben wird. Der Bereich Trendsport bekommt einen neuen Namen und präsentiert sich zukünftig als „Interboard“ in Halle A5. Zudem verspricht der „maritime Tourismus“ im nächsten Jahr ein vergrößertes Portfolio. So soll die Funktion der Interboot als Tor zum Mittelmeer wieder stärker in den Fokus gerückt werden. Darüber hinaus sind Action-Events mit hohem Fun-Faktor geplant.

Auf diversen Show-Bühnen sollen verschiedene Stars der Szene auftreten und ein vielseitiges Entertainment-Programm geboten werden. Eine neue

den aktuellen Trends inspirieren zu lassen“, erklärt Marketing-Leiter Ludwig Meier die Intention hinter der neuen Aufmachung. Die abstrakten Kurven des aktuellen Designs sollen dabei die dynamischen Fließeigenschaften des Wassers verkörpern und die lineare Illustration an Seekarten erinnern, was den Grundgedanken des Konzepts unterstützt: Die Sehnsucht nach Aufbruch. Vier verschiedene Varianten des neuen Key Visuals ermöglichen eine noch direktere Ansprache aller Wassersport-Bereiche. Der Claim „Neue Horizonte“ macht ebenfalls Lust auf das vielfältige Wassersport-Angebot der



Projektleiter Felix Klarmann präsentiert das neue Key Visual, das für die Erneuerung der Interboot mit neuen Konzepten und neuer Laufzeit steht.

Ausrichtung gibt es auch für den Interboot Hafen. Neben Mitmach-Aktionen soll der Hafen im kommenden Jahr auch für Nicht-Hallenaussteller geöffnet werden. Außerdem sollen für Besucherinnen und Besucher, die mit dem eigenen Boot anreisen wollen, Tagestickets inklusive Gastliegeplatz angeboten werden.

Das Key Visual und der Claim weisen zusätzlich den Weg in eine neue Richtung. „Wir möchten dazu einladen, die Faszination des Wassersports in all seinen Facetten zu entdecken und sich von

Messe und spiegelt das Erlebnis wider, das sich beim Segeln, Motorbootfahren oder beim Paddeln einstellt. „Wir freuen uns schon jetzt auf eine schöne Veranstaltung 2024 mit vielen abwechslungsreichen Inhalten und einem bunten, neuen Rahmenprogramm“, sagt Felix Klarmann.

Infos und Öffnungszeiten: Die Interboot 2024 findet vom 25. bis 29. September statt und wird von Mittwoch bis Sonntag von 10 bis 18 Uhr geöffnet sein, die Interboard in Halle A5 von Mittwoch bis Freitag von 10 bis 19 Uhr.

Weitere Informationen: www.interboot.de

Einstimmung auf die Saison

Deutsche Yachten stellt im Palma Superyacht Village vom 25. bis 28. April aus.

Als erste Inwater-Messe Europas markieren die Palma International Boat Show und das Palma Superyacht Village jedes Jahr den – selbstverständlich inoffiziellen – Saisonbeginn am Mittelmeer. Vom 25. bis 28. April werden erneut 300 Aussteller und über 30.000 Besucher zu den beiden Messen, die auf einem gemeinsamen Gelände stattfinden, erwartet. In der Moll Vell, gleich unterhalb der Kathedrale Palma de Mallorcas, legen dabei traditionell viele große Segelyachten an, die von Brokerage-Häusern zum Verkauf oder zur Vercharterung angeboten werden.

Zu den größten Exponaten zählen in diesem Jahr die 52,43 Meter lange „Dona Francisca“, die 40,30 Meter lange „Kokotea“ und die 37,50 Meter lange „Escapade“. Bei den Motoryachten waren bei Redaktionsschluss „Perle Bleue“ (38 m), „C2“ (33,32 m) und „Emerald of the Seas“ (37,50 m) die größten ihrer Art.

Aus der Arbeitsgruppe Deutsche Yachten macht Ocean Independence fünf Yachten fest und judel/vrolijk Brokerage eine. Der Deutsche Yachten-Stand befindet sich wie gehabt an der Muelle de los Pescadores, gleich neben der schwimmenden Brücke an Position SY38/39. Der Stand fungiert zum einen als Anlaufstelle für alle Deutsche Yachten-



Mitglieder und zum anderen als Informationsquelle für alle internationalen Besucher, die sich über den Yachtbau „made in Germany“ informieren möchten. Ein Get-together am Stand ist nach der erfolgreichen Premiere im vergangenen Jahr erneut angesetzt.

Claus-Ehlerth Meyer, Geschäftsführer der Arbeitsgruppe Deutsche Yachten, sagt: „Das Palma Su-

peryacht Village ist ein wunderbarer Start in die Yachting-Saison. Unsere Mitglieder kommen hier leicht mit ihren B2B-Kunden in Kontakt, und auch Eigner oder solche, die es werden möchten, sind zahlreich vertreten. Das Klientel ist wirklich gut.“

Weitere Informationen:

www.palmasuperyachtvillage.com

www.palmainternationalboatshow.com

ancora YACHTFESTIVAL 2024: Steht in den Startlöchern

Yachting-Lifestyle voller Leben und guter Laune. Das charakterisiert das ancora YACHTFESTIVAL in perfekter Kulisse: Mit einem tollen Ambiente in der 5-Sterne ancora Marina in Neustadt in Holstein, hoch interessierten Besuchern aus Deutschland und den europäischen Nachbarländern sowie zufriedenen Ausstellern überzeugte die Bootsmesse im vergangenen Jahr. Es wird ein Yachtfestival, in dem sich Boote und Yachten aller wichtigen Marken von 6 bis 24 m Länge in einer noch nie dagewesenen Varianz präsentieren.

Das ancora YACHTFESTIVAL erweckt die Yachtsport-Saison direkt in ihrem natürlichen Element, dem Wasser, zum Leben. Die Besucher gehen auf den Booten und Yachten in der ancora Marina auf Entdeckungsreise zu den Neuheiten der Branche, bekommen an Land und in der Ausstellungshalle kompetente Beratung für Ausrüstung und Zubehör. Auf zwei Bühnen und an der Wasserkante lassen sich Segler, Motorbootenthusiasten und die, die es noch werden wollen durch unterhaltsames Infotainment in Experten-Vorträgen, Workshops und Vorführungen inspirieren. Am Yachtfestival-Strand kann das neuste Funsport-Equipment ge-

testet und viele Mitmachaktionen lassen große und kleine Wassersportler auf dem 56.000 qm Gelände aktiv werden.

In der ancora Marina in Neustadt i.H. wird das ancora YACHTFESTIVAL von Freitag, 31. Mai, bis Sonntag, 2. Juni, von jeweils 10 bis 18 Uhr geöffnet sein. Rund 180 Aussteller präsentieren sich mit ihren Booten und Yachten an den Stegen, in rund 90 Pagoden und in der 1500 qm großen Ausstellungshalle. Das Yachtfestival ist der Treffpunkt für die Wassersport-Interessierten, die im Hafen und am Strand einen entspannten Tag mit tollen Einblicken in den Yachting-Lifestyle und leckerem Essen und Trinken an der Lübecker Bucht genießen können.

Tickets für das ancora YACHTFESTIVAL werden online über die Webseite www.yachtfestival.de und vor Ort erhältlich sein. Preise: Tagesticket 10,00 Euro online / 12,00 Euro Tageskasse, Senioren/Studenten/Menschen mit Behinderung 8,00 Euro / 10,00 Euro, Familien 23,00 Euro / 25,00 Euro, Jugendliche 5,00 Euro / 6,00 Euro, Kinder bis 6 Jahre haben freien Eintritt

Weitere Informationen: yachtfestival.de

**Teak - Holz
Import - Export**
Inh. Kanya Ebner
Tel.: +43/664/3000430
E-Mail: office@boot1.at

Setzen Sie Segel für zeitlose Eleganz!
Unser Teakholzhandel bringt maritimen Luxus an Bord.
Entdecken Sie die Schönheit der Meere mit Teakholz
von höchster Qualität!
(mehrere Kubikmeter Teakholz lagernd in AT)





FRÜHJAHRSTAGUNG DES DBSV

Die Mitglieder des DBSV besichtigten Werke des Maschinenherstellers Festool und wählten während der Mitgliederversammlung in Bad Boll in der Nähe von Stuttgart einen neuen Vorstand.

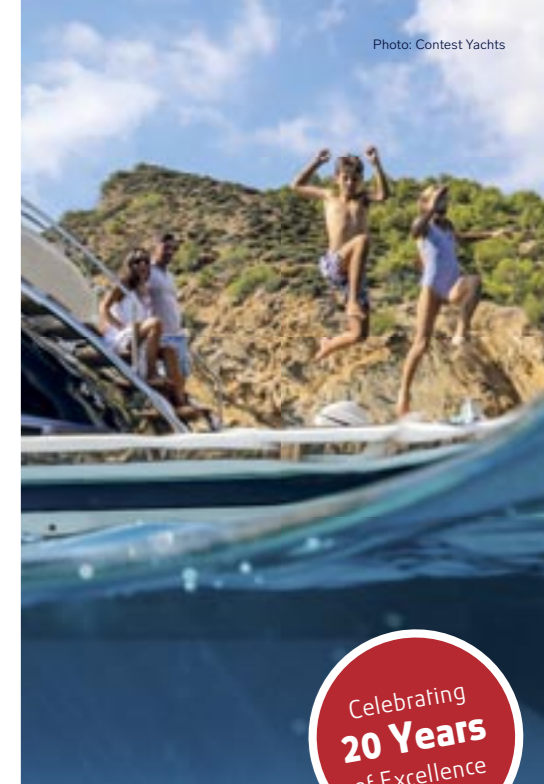
Die meisten Teilnehmer der DBSV-Frühjahrstagung, die am 7. und 8. März 2024 in Bad Boll stattfand, reisten bereits am Tag zuvor an, so dass es bereits am Abend zuvor an der Hotelbar gesellig wurde. Am Donnerstagmorgen ging es dann mit dem Bus nach Wendlingen zur Firma Festool, wo die Teilnehmer von Florian Müller und seinem Team begrüßt wurden. Festool ist ein Familienunternehmen in der dritten Generation mit einer dynamischen Erfolgsgeschichte und einer stets verantwortungsvollen und langfristigen Ausrichtung. Gegründet wurde das Unternehmen von Albert Fezer und Gottlieb Stoll im Jahr 1925 in Esslingen. Im Jahr 1971 verstarb Gottlieb Stoll – seine Söhne Kurt und Wilfried hatten zu diesem Zeitpunkt bereits die Firmenleitung übernommen. Seine Tochter Gerda Maier-Stoll wurde im Zuge einer Realteilung im Jahr 2000 Eigentümerin der Marke Festool. Vorsitzende des Aufsichtsrats ist heute Barbara Austel, die Enkelin des Gründerehepaars

Berta und Gottlieb Stoll. Festool hat fünf Standorte, davon vier in Deutschland. Das bedeutet, dass 80 % der Produktion in Deutschland stattfindet. Im Werk Tschechien werden aufgrund großzügiger Platzverhältnisse voluminöse Produkte wie Staubsauger produziert. Die 2.700 Mitarbeiter stellen im Jahr etwa eine Million Geräte her. Festool hat in 25 Ländern Tochtergesellschaften und die Exportquote beträgt 76 %. Die Innovationskraft des Unternehmens spiegelt sich schon in über 350 Patenten wieder. Am Hauptsitz in Wendlingen arbeiten rund 600 Mitarbeiter in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Qualitätssicherung, Versuch, Einkauf, Marketing sowie Service und Vertrieb. Dort befindet sich auch das Logistikzentrum. Die Besucher vom DBSV wurden nach kurzer Begrüßung und Einführung in vier Gruppen geteilt. Zwei Gruppen fuhren mit dem Bus nach Weilheim, einem der Produktionsstandorte. Die anderen beiden Gruppen besichtigten abwechselnd das hauseigene Museum und die



Die Teilnehmer der DBSV-Frühjahrstagung waren beeindruckt von der Qualität und der Effizienz mit der Festool seine Geräte produziert.

Evolution der Schleifmaschinen. Zu sehen im Festool-Museum in Wendlingen.



Your Life, Your Moment

Yachting ist ein unvergleichliches Lebensgefühl - auf dem Wasser in perfekter Kulisse den Alltag hinter sich lassen. Es schafft perfekte Erinnerungen und einzigartige Momente.

Unsere Coating Solutions sorgen dafür, dass Ihre Yacht dabei stets im perfekten Glanz erscheint. Langlebiger und robuster Schutz inklusive.

Erfahren Sie mehr über unsere Coating Solutions →



ALEXSEAL®
Yacht Coatings

instagram.com/alexsealpaint
linkedin.com/company/alexseal-yacht-coatings

WWW.ALEXSEAL.COM

Eindrucksvoll wird ein Teil der Deutschen Automobilgeschichte im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart präsentiert.



Der neue Vorstand. V.l.n.r.: Michael Erhardt, Torsten Conradi, Henning Mittelmann, Martina John, Thorben Will, Finn Möller, Jan Brügge und Jörg Bublach.



endete traditionell mit Übergabe von Gastgeschenken und einem Gruppenfoto.

Während die Mitglieder des Vorstandes, die Obermeister und die Leiter der AG's zur gemeinsamen Sitzung ins Hotel fuhren, besuchten alle anderen Mitglieder das Mercedes-Benz Museum in Stuttgart.

Hier gab es eine persönliche Automobilführung mit zwei sehr professionellen, engagierten Guides. Die Führung dauerte etwa 85 Minuten und bot einen Überblick über 130 Jahre Automobilgeschichte. Es war eine faszinierende Zeitreise direkt beim Erfinder des Automobils von 1886 bis heute, gestartet beim ersten Automobil der Welt bis zu den aktuellen Konzepten.

Der Tag klang im Hotel mit gemeinsamen Abendessen und geselligem Netzwerken aus.

Am nächsten Tag fand die Mitgliederversammlung statt. Im Mittelpunkt des Interesses stand hier die Wahl zum Vorstand an, denn der Präsident Torsten Conradi kandidierte zwar für einen Sitz im Vorstand, nach 16 Jahren aber nicht mehr für das Präsidentenamt. Hierfür bewarb sich Henning Mittelmann von der gleichnamigen Werft in Kappeln an der Schlei. Stefan Zucker (Zucker & Partner) und Jan Böhm (Lodsman GmbH) kandidierten nicht mehr für den Vorstand. Dafür gab es zwei neue Bewerber: Martina John (John Warning Corporate Communications GmbH) und Jörg Bublach (Wolz Nautic GmbH & Co. KG). Alle Kandidaten wurden mit großer Mehrheit gewählt.

Im weiteren Verlauf der Versammlung stand noch die Aufnahme von ersten Sondierungsgesprächen mit dem Bundesverband Wassersportwirtschaft (BVWW) auf dem Programm. Die Versammlung stimmte einstimmig für die Aufnahme solcher Gespräche. Pünktlich gegen 13:00 Uhr schloss der neue Präsident die Versammlung, dankte den Anwesenden für die Teilnahme und wünschte eine gute Heimreise.

Nach dem gemeinsamen leckeren Mittagessen in der Kantine tauschten die Gruppen. Die Produktion in Weilheim ist beeindruckend. Alle Teile liegen in riesigen Hochregallagern und ein Großteil der betriebsinternen Logistik wird von einer Art selbstfahrenden Hubwagen erledigt, die miteinander kommunizieren und die Aufgaben verteilen. In den Produktionsinseln werden in kleinen Gruppen die Geräte zusammengebaut, in Systainer gepackt

und auf Paletten gestapelt. Je nach Komplexität des Gerätes dauert der Prozess 100 bis 300 Sekunden. Der beeindruckende Besuch bei Festool

Reparaturabteilung. Im Museum konnte man anhand der umfangreichen Sammlung die Entwicklung der Geräte verfolgen. In der Reparaturabteilung werden die eingeschickten Geräte repariert, auch, wenn sie schon 15 Jahre alt sind. Im Jahr treffen hier etwa 50.000 Geräte ein. Was viel klingt, ist wenig, denn es entspricht höchstens 0,3 % der Maschinen, die im Umlauf sind. Die meisten gehen bereits nach 24 Stunden zurück an den Absender. Defekte Geräte kann übrigens jeder zu Festool schicken, es muss nicht über den Fachhandel gehen. Auf Wunsch werden Kostenvoranschläge erstellt.

IN KLEINEN GRUPPEN WERDEN DIE GERÄTE IN 100 BIS 300 SEKUNDEN ERSTELLT

Herbert Dahm verstorben

Einer der versiertesten und schillerndsten Player der deutschen Großyacht-Industrie hat seine letzte Reise angetreten: Herbert Dahm verstarb Ende Februar im Alter von 94 Jahren in seiner Düsseldorfer Heimat. Er war ein bekannter Unternehmer, der vor allem durch sein Brokerage-Haus Dahm International und seine Repräsentanz für die italienische Benetti- und die niederländische Jongert-Werft bekannt wurde. Sein Unternehmen war spezialisiert auf den Verkauf von Luxusyachten und er genoss einen exzellenten Ruf in der Branche. Durch seine langjährige Erfahrung und sein Fachwissen konnte er sich als Experte etablieren und viele erfolgreiche Geschäfte abschließen. Er verkaufte hunderte von Yachten, zählte unter anderem den spanischen König und die monegasische Fürsten-Familie zu seinem Freundeskreis und war dank seines geschäftlichen Erfolgs mit seinen eigenen Yachten unterwegs. Geradezu le-



Gestaltete die Welt der Luxusyachten, wie sie heute existiert, maßgeblich mit: Herbert Dahm.

gendär wurde er mit seiner Yacht „Inspiration“, einer 22 Meter langen Jongert aus der Feder von Ron Holland, einem Cruiser-Racer der ersten Stunde. Herbert Dahm hinterläßt eine bedeutende Spur in der Welt der Luxusyachten

und wurde in der Branche hoch geschätzt.

Herbert Dahm gründete in seiner Karriere zahlreiche Unternehmen. Es begann mit dem Verkauf von Unterhaltungselektronik, es folgten unter anderem eine Werbeagentur und ein Messebaubetrieb, bis er schließlich das Yachting für sich entdeckte.

Dahm war Ehrenmitglied des Düsseldorfer Yacht-Clubs und unterstützte die boot Düsseldorf mit seinem Engagement und seinem Know-how maßgeblich. Mit ihm ist für viele Akteure der deutschen Großyacht-Branche ein ebenso wert- wie humorvoller Gesprächspartner gegangen.

Deutsche Meisterschaften im Bootsbauer-Handwerk

Die Sieger wurden auf der boot zu Beginn der Deutsche Yachten Party geehrt.

Auf der Deutschen Meisterschaft treten die Landessieger gegeneinander an. Die Voraussetzungen dafür sind, dass in der Gesellenprüfung mindestens 81 Punkte erreicht wurden. Außerdem dürfen die Kandidaten nicht älter als 27 Jahre sein. Haben in einem Bundesland mehrere Azubis über 81 Punkte, ist der mit den meisten Punkten der Landessieger.

Im vergangenen Jahr traten fünf Landessieger gegeneinander an. Die Meisterschaft wird organisiert und betreut von der Innung Schleswig-Holstein und dem Prüfungsausschuss. Sie findet in der Landesberufsschule auf dem Priwall statt. Dafür möchten wir an dieser Stelle nochmals ganz herzlich danken, denn ohne diese Unterstützung könnte der

DER NEUE MODULARE GERÄTETRÄGER VON ATLANTIC TOWERS AUS DEN USA

SAIL ARCH GERÄTETRÄGER

Hochwertig verarbeiteter Geräteträger aus Aluminium, einfach in der Montage und modular konfigurierbar. Jetzt bei **SAILTEC**.

sailtec.de
info@sailtec.de
+49 40 822 994-0





v.l.n.r.: Hendrik Blume (M.u.H von der Linden GmbH), Lennart Saalmann (Yacht- und Bootswerft Josef Martin), Jonas Müller (Jan Brügge Bootsbau), Elia Wirth (Rainer Hatecke Boots- und Schiffbau), Paul Pundt (GREEN-BOATS).

Wettbewerb nicht durchgeführt werden. Am Ende siegte Paul Pundt von Greenboats aus Bremen vor Jonas Müller von Bootsbau Jan Brügge aus Grödersby an der Schlei. Beiden wurde auf der boot vom DBSV-Geschäftsführer Claus-Ehlert Meyer eine Urkunde und ein Putzhobel überreicht.

Aufnahmeanträge und neue Mitglieder

Als neues DBSV-Mitglied begrüßen wir

... als Direkt-Mitglied

■ Tanis von der Mosel – Rechtsanwälte, Blücherstraße 14, 24105 Kiel

... in der Arbeitsgruppe Deutsche Yachten

■ Anschütz GmbH, Zeyestraße 16-24, 24106 Kiel

■ MP Marine Project Consulting GmbH, Kaiserstraße 4, 80801 München

■ BSM Yachting GmbH, Vorsetzen 54, 20459 Hamburg

Betriebsjubiläen

125-jähriges Bestehen

■ 1. Juni, **Hella GmbH & Co. KG aA**, 59552 Lippstadt

100-jähriges Bestehen

■ 1. Juni, **Bootswerft Markus Glas GmbH**, 82343 Posenhofen

50-jähriges Bestehen

■ 1. Juni, **Yacht- und Bootswerft Stapelfeldt, Inh. Wilfried Stapelfeldt**, 24376 Kappeln

45-jähriges Bestehen

■ 28. April, **Michael Meister - Yachtconsulting**, 34131 Kassel

■ 2. Mai, **HL Schiffstechnik GmbH**, 88079 Kressbronn

35-jähriges Bestehen

■ 1. Juli, **Bootswerft Niederländer**, 41334 Nettetal

30-jähriges Bestehen

■ 1. Juni, **Marineelektronik - A-Z GmbH**, 21720 Grünendeich

■ 1. Juni, **Schiffstechnik Buchloh GmbH & Co. KG**, 53572 Bruchhausen

25-jähriges Bestehen

■ 1. Jun, **PANTERA - Product GmbH**, 28197 Bremen

20-jähriges Bestehen

■ 19. April, **propulsion engineering gmbh**, 25335 Elmshorn

■ 1. Mai, **JFM NauticConsult GmbH**, 20459 Hamburg

■ 1. Juni, **ISA Propulsion GmbH & Co. KG**, 22301 Hamburg

■ 1. Juni, **Georg Albinus Boatbuilding & Rigging GmbH**, 21037 Hamburg

Geburtstage, Jubiläen

90. Geburtstag

■ 6. Mai, **Peter Ringmaier**, Florian Ringmaier, 86911 Diessen a.A.

89. Geburtstag

■ 7. Juli, **Ludwig Rosenberger**, Liros GmbH, 95180 Berg

85. Geburtstag

■ 17. Mai, **Gertrud Miebach**, Lux-Werft und Schifffahrt GmbH, 53859 Niederkassel-Mondorf

82. Geburtstag

■ 6. Juni, **Stephan Achter**, Recytext GmbH & Co. KG, 41751 Viersen

80. Geburtstag

■ 1. Juli, **Heinz Dieter Fleischhauer**, Schiffswerft Wilhelm Fleischhauer, 41541 Dormagen

75. Geburtstag

■ 11. Juli, **Henning Heuer**, Heuer GmbH, 21129 Hamburg

65. Geburtstag

■ 30. April, **Jens Nickel**, Segelwerkstatt Stade GmbH, 21682 Stade

■ 10. Mai, **Peter Minder**, Bootswerft Heinrich AG, CH-8280 Kreuzlingen

■ 2. Juni, **Ulf Januscheit**, Aljo Aluminium-Bau, 27804 Berne

■ 5. Juli, **Renate Bösche**, Bavaria Boote Bösch GmbH & Co. KG, 83093 Bad Endorf

60. Geburtstag

■ 15. Mai, **Philipp Murmann**, Cassens & Plath GmbH, 27572 Bremerhaven

■ 20. Mai, **Thomas Schneitzel**, Trend Sailing GmbH, 59071 Hamm

■ 22. Mai, **Henning von der Thüsen**, TILSE GmbH, 22529 Hamburg

■ 22. Mai, **Claudius Marschalik**, SAY GmbH, 88239 Wangen im Allgäu

■ 22. Mai, **Ralph Eckert**, Bootsbau Welkisch GmbH, 13595 Berlin-Spandau

■ 23. Juni, **Dirk Patelschick**, GFORCE Ingenieurbüro Patelschick OHG, 58675 Hemer

■ 8. Juli, **Marcus Till**, Krüger & Till GbR, 14542 Werder/Havel



nordwest-funk GmbH
Stedinger Straße 20a
26723 Emden

Telefon 0 49 21 999 06-0
Telefax 0 49 21 999 06-29

info@nordwest-funk.de
www.nordwest-funk.eu

KVH Satelliten - Kommunikation und TV

Einfach in der Installation

Die TV-Satellitenantennen überzeugen durch starke Leistungen

All-in-One Satellitenkommunikation mit VSAT, WIFI und LTE, optional mit Starlink



Kompetenz in Elektronik ... seit über 30 Jahren

Scanstrut

Konsolen zur Montage von Seekartenplottern und Instrumenten, Masten und Halterungen zur Installation von Satelliten-TV-Antennen zur Radaranlagen, wasserdichte Decksdurchführungen, ROKK-Halterungen, ROKK Wireless, Qi-Charger und USB-Steckdosen.



Crewsaver

Crewsaver setzt neue Maßstäbe für Rettungswesten und Rettungsinseln: höchster Komfort und herausragende Sicherheitsmerkmale der Crewsaver Produkte schützen im Ernstfall das Leben der Crew an Bord!



Ocean Signal / ACR

Sichtbarkeit an Bord geht vor, OceanSignal besticht durch ihre mehrfach ausgezeichneten Produkte, z.B. EPIRBs (auch mit RLS, NFC und AIS), PLBs (auch mit AIS), MOBs oder den AIS-Transpondern.

Locomarine

KVH

AC ANTENNAS

GLOMEX

SCANSTRUT

OCEAN SIGNAL

FUSION

ACR

MASTERVOLT

Yacht Devices

Maretron

LUMITEC

NAVIONICS

ECHOPLOT

NAVIONICS

Raymarine

NAVIONICS

Die Jobbörse und den Marktplatz finden

Sie ausschließlich – und dadurch aktuell – auf unserer Homepage www.dbsv.de

**INTER
BOOT
2024**

Neue Horizonte

25. – 29. Sept. 2024
Messe Friedrichshafen

interboot.de

