EIN BOOT WIE EIN BERG

4892 Meter hoch, ist der **VINSON OF ANTARCTICA** *die höchste Erhebung des Südkontinents. Das gleichnamige Schiff ist ähnlich massiv – und voller spannender Details. Wir waren an Bord*

Eine Urgewalt als Schiff. Überall Leinen, geschütztes Cockpit und viel Lebensraum

Passage nur noch Südgeorgien und die Antarktis. Dort ist es zwar unwahrscheinlich schön, aber eben auch unwahrscheinlich unwirtlich, wenn man Pech hat.

Und die „Vinson of Antarctica" muss dort nicht nur Eignern mit unendlich viel Zeit das Überleben ermöglichen, sie muss dort auch Fahrpläne einhalten und Geld verdienen. Sie ist keine Yacht, sie ist ein Berufsschiff. „Wissenschaftler, Filmemacher und auch Touristen sind unsere Zielgruppe. Dabei soll sie vor allem eine Basis für Ausbildung und Forschung sein. Die Reisen mit zahlenden Gästen sollten im Idealfall die laufenden Kosten decken", berichtet Skip Novak. Der fünfmalige Weltumsegler und Whitbread-Veteran hat mit seinen „Pelagic"-Yachten den Grundstein für dieses Schiff gelegt, das von den Projektbeteiligten „VoA" genannt wird.

»GUT SEGELN BEI WENIG WIND IST UNS NICHT WICHTIG«

Novaks Erfahrung mit Reisen in die hohen Breiten haben den Entwurf maßgeblich geprägt. Er war der Projektleiter, er wird das Management des Schiffs übernehmen, und er hat den Geldgeber im Hintergrund überzeugt, den Neubau anzugehen. Gesehen oder gesegelt hat er sein Schiff noch nicht. Covid hat das verhindert.

Seine Augen und Ohren vor Ort gehören Kapitän Kenneth. Der hat mittlerweile die guten Segeleigenschaften bestätigt. Und auch bei der Ausfahrt auf dem IJsselmeer zeigt sich das Alutrumm von einer durchaus erfreulichen Seite: Frische 5 Beaufort wettert die „VoA" mit Vollzeug kaltblütig ab. Dazu sagt Novak: „Gute Performance bei leichtem Wind ist ja so ein Steckenpferd von Konstrukteuren. Darauf legen wir aber überhaupt keinen Wert. Da, wo wir fahren, ist entweder ganz viel oder gar kein Wind. Und dann müssen die Motoren ran, denn wir haben ja einen Fahrplan. Dahingehend mussten wir den Konstrukteur echt überzeugen, ein Schiff zu ersinnen, das bei wenig Wind eben nicht sonderlich gut fährt."

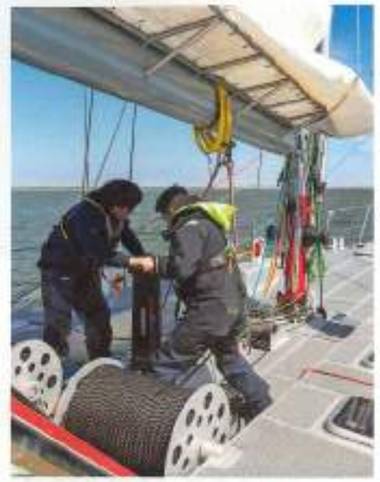
Der Entwurf ist also auf viel Wind ausgelegt. Verständlich. Das zeigt sich auch im Segelplan. Die Segelfläche verteilt sich Schoner-gemäß auf zwei Masten, dabei wirken die Carbonstengen eher gedrungen. Am vorderen Mast warten Genua, Fock und Kutter. Die Tuchfläche lässt sich also bestens an alle Bedingungen anpassen.

Die 20 Knoten am Testtag wettert sie mit Genua, Groß und Besan ab. Dabei fühlt es sich am Steuer so an, als ob auch weitere zehn Knoten keine Probleme bereiten würden. Allerdings: Um abzufallen, muss der Besan gefiert werden. Das ist irgendwie erfreulich, zeigt es doch, dass auch bei einem Nassgewicht, also mit vollen Tanks, von 65 Tonnen durchaus aktives Segeln und gefühlvolles Steuern gefragt sind.

Apropos Steuern: Natürlich wäre es leicht gewesen, dem Schiff eine hydraulische Übersetzung vom Rad auf den Quadranten zu verpassen. Allerdings hat man sich für eine Kardan-Verbindung entschieden. Die Folge: Man spürt das Boot. Nein, das ist kein Tippfehler. Böen sorgen für Druck, man kann anluven und nicht unbedingt agil, aber doch durchaus mit einiger Freude an der Windkante entlangklettern. Fahrfreude im Omnibus – das ist unerwartet.

Wer nicht über zwei Meter groß ist, steht irgendwo neben dem Steuer und sieht nichts von dem, was vor dem Schiff passiert. Der Blick über den Deckssalon ist nicht möglich; nur die Windfäden der Genua sind sichtbar. Das Problem: Kapitän Kenneth erreicht nicht mal 1,80 Meter. Die Werft hilft und schweißt ein Podest, auf dem er hinter dem Steuer stehen und sehen kann, wo er hinfährt. Nett.

Auf dem Weg zurück zur Werft legt der Wind noch eine Schippe zu. Das enge Fahrwasser gen Makkum ist bei Nordwind nicht besegelt. Es wird gekreuzt. Erstmals segelt die „VoA" auf dem untiefen IJsselmeer. Die kleinen Zahlen auf dem Echolot bereiten der Crew sichtlich Unbehagen. Die Wenden dauern einen Moment, da die Genua das Kutterstag zu passieren hat. Dazu muss –>



SIMPLE BEDIENUNG

Die Farbcodes sind stets gleich, auch bei den Reffleinen. Der Bullenstander wird einfach mittels Krangurt an den Baum gebunden. Die Löcher dienen der Montage von Seeschlagblenden – und das bei 12 Millimeter dicken Scheiben. Insgesamt vier Rollen – zwei weitere achtern – mit je 200 Meter Leine stellen vor Anker eine Landverbindung her

FOTOS: YACHT-ARCHIV

MENSCH IM MITTELPUNKT

Der zweite Steuerstand ist gleichzeitig die Hauptnavigation, er befindet sich dicht am Cockpit. Details aus dem Innenraum: „Zimmer-Frames" sorgen für Halt im Deckshaus, diverse Wasserhähne für Seewasser und Tankwasser elektrisch und fußgepumpt, Gästekabine samt Flaschenzugbett und Klapparmlehnen am Sitz

sie eingerollt werden. Da das Schiff gänzlich ohne E-Unterstützung gefahren wird, ist das eine ziemliche Plackerei. Genug gesehen also. Viel Wind kann sie, ziemlich gut Segeln auch, obwohl das gar nicht der Fokus des Entwurfs war. Die Ergonomie bei der Arbeit an Schoten und Fallen ist vorzüglich.

Die beiden Yanmar-Diesel schieben das Schiff leise Richtung Liegeplatz. Auf moderne Common-Rail-Technik hat man bei ihnen bewusst verzichtet, sie ist zu fehleranfällig. Dies stört in der Antarktis ungemein.

Zeit, sich unter Deck umzusehen. Aber wo soll man anfangen? So viele spannende Details. Anders als das Vorgängerschiff „Pelagic Australis", das unlängst an Greenpeace verkauft wurde, hat die „VoA" einen festen Kiel mit integriertem Schwert; „Australis" hatte einen Hubkiel. Die Folge: Mitten zwischen den Gästekabinen steht der Kielkasten. Der entfällt jetzt, dadurch werden die Kabinen breiter und mithin luxuriöser. Die Niedergänge sowohl in die Schlafgemächer vorn als auch in die Messe achtern gerieten eher wie Treppen daheim. Steil? Nein, denn das passt nicht auf bewegter See – zu groß die Verletzungsgefahr.

Überall, und das ist nicht übertrieben, sind Handläufe. Insgesamt 82 Meter hat die Werft auf dem Schiff montiert. Damit die Strecken kurz bleiben, auf denen nichts am Weg steht, woran man sich festhalten kann, kann in der Messe achtern sogar ein Netz gespannt werden. Im Deckssalon sind zwischen Boden und Decke leiterartige Rohrkonstruktionen installiert. „Wir nennen sie Zimmer-Frames", so Novak. Dem Angelsachsen sind diese Vorrichtungen als Gehhilfen für Gebrechliche bekannt. Passt irgendwie, denn gehen ist nur noch schwer möglich, wenn die „Zimmers" wirklich benötigt werden.

Die Sitzgelegenheiten in der zweiten, speziell für die Kommunikation eingerichteten Navi-Ecke im Salon achtern haben klappbare Armlehnen. Auf den Tischen sind kleine Hülsen eingelassen. Sie passen genau zu Pins unten an den Körben für Essig, Öl, Pfeffer und Salz; ein Klick, und alles steht sicher auf den Tischen. Eine 15 Zentimeter hohe Umrandung fasst die Pantry ein. So bleiben Lebensmittel und Teller auch bei Lage und Seegang an Ort und Stelle. Die Spülbecken sind selbstverständlich extra tief, da schwappt nichts raus.

Der Herd mit nur zwei Platten ist entlang der Längsachse montiert. Er schwingt nach Steuer- oder Backbord und wird mit Gas befeuert. Induktion, angesichts der Akkugröße und des üppigen Generators durchaus möglich, kommt nicht in Frage. Das Schiff muss auch ohne jede Elektrik noch fahrbar bleiben und einen Überlebensraum bieten. Deshalb fiel die Entscheidung für Gas. Deshalb auch der große Dieselofen in der Messe und keine elektrischen Winschen.

Stichwort Überleben: Dass das Schiff fünf wasserdichte Abteilungen hat, versteht sich fast schon von selbst. Die Kojen sind entweder mittels Flaschenzug kippbar oder haben ein Leesegel. Auch hier eine Besonderheit: Es gibt keine Crewkabinen; die Besatzung bewohnt schlicht eine der Gästekammern. Keine Trennung, alle sind eben wichtig. Eine Eignerkammer gibt es erst recht nicht. „Das ist gut für den Spirit untereinander auf den oftmals langen Reisen", weiß Novak. Auf diese Stimmung wurde geachtet: „Es gibt viele Rückzugsorte – der Salon, der Deckssalon, die geschützte Plicht und eben die eigene Kammer. Wer mal allein sein will und Ruhe sucht, findet die", so der Vordenker des Projektes. Das Leben unter Deck ist daher – irgendwie erwartbar – auch bei Schietwetter recht angenehm. Letztlich genau die Aufgabe eines Schiffes: Egal was draußen los ist, innen soll es Geborgenheit bieten. Nur zu gern möchte man das auf der 24-Meter-Yacht einmal ausprobieren.

Auch an Deck lässt es sich gut aushalten. Bestens geschützt wacht es sich unter dem hinteren Ende des Deckssalons. Zwei Schiebeluken erlauben den aufrechten Gang bis an die niedrige Tür zum Inneren des Schiffes. Die ist deshalb so klein, damit sie auf See lange offen bleiben kann. Wenig Wärmeverlust und die geringere Wahrscheinlichkeit, dass Wasser den Weg nach innen findet, sprachen für diese Lösung. –›

AB INS WASSER

Zwei Autokrane waren nötig, um die „Vinson of Antarctica" zu Wasser zu lassen – für den an sich nicht kleinen Portalkran der Werft war sie zu breit und zu schwer. Leider fand die anschließende Taufe Covid-bedingt nur im sehr kleinen Kreis statt. Schon das Drehen des Rumpfes außerhalb der Werfthallen während der Bauzeit war ein Ereignis gewesen. Auch dafür waren zwei Krane und eine Sperrung der Straße nötig: die Deckenkrane der Werft konnten die Last nicht bewältigen. Dennoch sagt Werftchef Eeuwe Kooi, dass Projekte bis 100 Fuß in Makkum problemlos möglich seien.

Wirkt ein bisschen wie eine Jugendherberge: Die Messe achtern ist dennoch gemütlich

»ORTE FÜR DEN RÜCKZUG SIND WICHTIG AUF SOLCH LANGEN REISEN«

FOTOS: YACHT/B. KOLTROP (5), O. J. WERFT (1, U.)

Ausgewogen: Das Schoner-Rigg sorgt für genügend Fläche und gute Segeleigenschaften

TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur	*Tony Castro*
Werft	*KMY, Makkum*
Gesamtlänge	*23,52 m*
Breite	*6,31 m*
Tiefgang	*2,15–4,50 m*
Spantabstand	*0,49 m*
Gewicht (leer/beladen)	*49/65 t*
Segeltragezahl (leer/bel.)	*4,4/4,0*
Baukosten	*3,6 Mio. Euro*

Die Schiebeluken zieht man zu, wenn Wellen bis dort rollen könnten. Man mag sich gar nicht vorstellen, durch welches Inferno sich das Schiff seinen Weg bahnen müsste, damit das überhaupt passieren könnte. Der zentrale Arbeitsplatz, an dem viele Leinen bedient werden und der Auskunft gibt über die Befindlichkeit der Motoren und die Position, liegt ebenfalls unter der Cockpitüberdachung - bestens in Sicht vom Rad aus. Der Steuermann hat von dort übrigens auch Zugriff auf Groß- und Besanschot und kann somit nötigenfalls auch allein schnell Ausweichmanöver einleiten, durchaus wichtig, wenn man in Gewässern unterwegs ist, in denen mal ein Growler oder ein Wal auf Kollisionskurs liegen kann.

Die weit nach achtern gezogenen und hohen Süllls bieten ebenfalls ein großes Maß an Sicherheit. Die riesigen Winschen oben auf den Umrandungen sind von beiden Seiten gut im Stehen zu bedienen. Das ist auch erforderlich, denn zum Dichtholen der Genua braucht es bei Wind trotz dicker Trommeln gleich vier kräftige Arme. Das gilt auch für den Grinder vor dem Deckssalon. Dort wird das Groß gesetzt und wenn nötig gerefft.

Auch der Bereich vor dem Salon ist mit einem Süll umrandet, auch dort lässt es sich sicher arbeiten. Kommt es jedoch ganz dicke, wird das Schiff lediglich mit Vorsegel und Besan gefahren. Beides ist direkt aus dem Cockpit bedienbar, sodass die Crew geschützt bleibt. Um Verwechslungen der vielen Leinen auszuschließen, sind diese farblich markiert. Rot ist jeweils die größte Stufe oder das größte Segel, wie die Genua. Eine Stufe kleiner ist es grün, danach blau. Das gilt gleichermaßen für Vorsegel und die Reffstufen von Groß und Besan. Verwechslung? Eigentlich unmöglich.

Ein Wort zum Reff: Die Reffleine läuft unter der Reffkausch nochmals durchs Segel, sodass das überschüssige Tuch automatisch beim Einreffen gebändigt wird. Sehr praktisch. „Als wir das auf Wunsch von Skip Novak bestellt haben, sagte der Segelmacher: ‚Ah, ein Skip-Reff', ohne zu wissen, dass das Schiff tatsächlich für ihn gefertigt wurde", berichtet Werftchef Eeuwe Kooi aus der Bauzeit.

Der fährt übrigens ganz entspannt mit auf dem Testschlag. Werft und Auftraggeber verstehen sich auch am Ende der Bauphase noch bestens. „So soll es sein", sind sich Kapitän und Werftchef einig. →

DAMIT ES FUNKTIONIERT

Der Motorraum mit den auffälligen Stahrohren und Filtern ist vollgepackt; dennoch ist alles gut zugänglich. Vorpiek und Werkraum bieten Platz für Ersatzteile und Vorräte. Die Masten werden mittels Hydraulik auf Spannung gebracht. Überall Farben: bei den Leinen ebenso wie auf der Ankerkette. Zentrale Bedienelemente unter dem Dodger

FOTOS: YACHT/B. KOLTHOF

AUS ZWEI WELTEN
Die typisch holländischen weiß-blauen Kacheln hinter dem Dieselofen zeigen die Segelschule des Eigners in Puerto Williams

Als das Schiff wieder vor der Werft liegt, wird es Zeit, das Herzstück eines solchen Vehikels zu bewundern: den Maschinenraum. Durch eine wasserdichte Tür direkt vom Salon aus zugänglich, beherbergt er die zwei Yanmar-Diesel, einen Generator, die Zentralheizung und jede Menge weitere Technik.

Natürlich ist das Kraftstoffsystem mit diversen Filtern und einem Tagestank auf maximale Redundanz und Funktionssicherheit ausgelegt, Handpumpe inklusive. Alle Auslässe auf dem kompletten Schiff enden in Stehrohren weit oberhalb der Wasserlinie. Ebenfalls selbstverständlich sind die Bunker riesig und produziert die „VoA" ihr eigenes Trinkwasser. Auch das kann übrigens per Fußpumpe aus dem Tank befördert werden, ohne Strom eben.

Die Art und Weise der Projektierung und des Baus zeugen mithin von großer Erfahrung. Da das Schiff unter der Ägide von Skip Novak ebenso gemanagt werden wird, ist anzunehmen, dass der Weg zum Ausrüster in den nächsten Jahren nicht auf dem Törnplan stehen wird. Zumal der das passende Teil ohnehin nicht haben wird.

Mitfahren ist kein Problem, etwas Zeit und das nötige Budget vorausgesetzt. Derzeit sind Reisen nach Südamerika schwierig und immer mit Quarantäne im Hotel verbunden. Daher konzentriert man sich zunächst auf Forschungsgruppen, die das in Kauf nehmen. Danach aber sind zahlende Gäste an der Reihe. Ein vierwöchiger Trip kostet knapp 20 000 Euro pro Person. Das ist teuer, aber einzigartig. Die „Vinson of Antarctica" trägt ihren Teil dazu bei.

ALEXANDER WORMS

»DIE GÄSTE HABEN OFT ZWEI TONNEN AUSRÜSTUNG DABEI«

Der Whitbread-Veteran und fünffache Weltumsegler **SKIP NOVAK** *betreute den Bau als Projektmanager. Was reizt einen Regattasegler an einem Expeditionsschiff?*

YACHT: Herr Novak, wir erreichen Sie in Kapstadt. Haben Sie Ihr Schiff überhaupt schon live gesehen?
Skip Novak: Nein. Ich hoffe, das wird nächste Woche in England der Fall sein.

Aufgeregt?
Ja, sehr. Ich kann es kaum erwarten.

Von dem, was Sie aus der Ferne gesehen haben – sind Sie zufrieden mit dem Ergebnis?
Bisher ja. Alles lief sehr rund in der Planungs- und Bauphase, obwohl so viele Menschen beteiligt waren. Es gab ja neben mir und dem Kapitän Kenneth, der meine Augen und Ohren auf der Werft war, auch die Vertreter des Eigners, dann Tony Castro, der Konstrukteur, und eben die Leute bei K&M. Die haben alles sehr genau dokumentiert und gut kommuniziert. Es ist ja eine Herausforderung, bei so vielen Beteiligten den Informationsfluss zu organisieren. Das hat alles bestens geklappt.

Wie beurteilen Sie die Arbeit der Werft?
Ich bin sehr zufrieden. Allein die Alu-Arbeiten – die Schweißnähte, alles makellos. Vielleicht findet man solche Arbeit einfach kein zweites Mal mehr auf der Welt. Aber was noch viel wichtiger war: Die Werft hat das Boot und das Projekt von Anfang an richtig verstanden.

Kann man das auch missverstehen?
Allerdings! In der Größe können nicht viele Werften in Alu bauen. Also ist man dann schnell im Superyachtbereich. Diese Hersteller bauen dann aber Interieurs, die für uns völlig übertrieben sind. Da wären wir zwischen den Hochglanzschiffen komplett aus dem Rahmen gefallen.

Bei K&M nicht …
Nein. Weil K&M Erfahrung mit anderen Expeditionsyachten und mit der Bestevaer-Reihe hat, die ja auch eher für den rauen Einsatz gebaut ist, haben die von Anfang an genau auf den Punkt gearbeitet. Wir fühlten uns verstanden, das war sehr angenehm.

Stichwort Größe. Warum knapp unter 24 Metern?
Das hat einerseits mit Bauvorschriften zu tun, da ist 24 Meter eine wichtige Größe. Andererseits ist in den Hohen Breiten kleiner besser. Die Größe ist ein Kompromiss: groß genug, um auch mal zwei Tonnen Equipment eines Filmteams mitzunehmen, und klein genug, um alles von Hand zu bedienen.

Was war Ihre Rolle beim Bau?
Ich habe die „Pelagic"-Sicht eingebracht und das Projektmanagement betrieben. Wir haben bewiesen, dass wir im angepeilten Fahrgebiet große Yachten mit Gästen betreiben können. Wobei es darauf zu achten gilt, habe ich im Schiff umgesetzt. Und weiterhin werden wir den Betrieb organisieren. Da geht es um den Umgang mit Crew und Gästen, um die erforderlichen Genehmigungen, um in den Gebieten fahren zu dürfen, und um die Pflege des Schiffes.

Was reizt Sie als Regattasegler an der Antarktis?
Ich wollte diese Gegend schon immer besuchen. Und mit den Veränderungen im Regattazirkus, wo man heute meist Sponsoren sucht und nur selten segelt, war diese besondere Nische im Chartermarkt sehr spannend – und viel besser mit der Familie in Einklang zu bringen.

Wie geht es weiter mit dem neuen Schiff?
Ich freue mich, es in den Bedingungen zu fahren, für die es gebaut wurde. Das ist der Moment, wo für mich der Bau endet. Zunächst sind wir mit einem deutschen Forscherteam in Spitzbergen, danach geht es final nach Chile.