

Noch immer groß in Form: Vor Turku gehen gleich Dutzende Swan-Yachten aus diversen Jahrzehnten auf Kurs





# GANZ GROSSE GESCHICHTE

*Mit herrlichen Yachten schreibt **SWAN** seit 50 Jahren Bootsbau-Historie.  
Die Hochseeklassiker aus Finnland sind schnell und stark, schön und  
unverwüstlich. Zum **JUBILÄUM** kamen über 100 von ihnen zusammen*



FOTO: K. ANDREWS



# G

litzernes Wasser, blauer Himmel mit hingetupften Wolken – genau das Wetter, das alle Erwartungen an einen Segelsommer in Skandinavien erfüllt. Auf

den verzweigten Armen des Airisto-Fahrwassers zu sehen: eine Armada aus weißen Segeln und bunten Spinnakern. Die finnische Werft Nautor's Swan feiert auf diese Weise einen großen runden Geburtstag – vor 50 Jahren wurde die erste Swan ausgeliefert.

Mehr als 110 Crews aus neun europäischen Ländern haben sich zu diesem Anlass am letzten Juli-Wochenende in Turku eingefunden. Die Werfthallen selbst stehen in Pietarsaari, 400 Kilometer weiter im Norden. Für viele Eigner liegt das jedoch zu weit abseits ihrer gewöhnlichen Urlaubsrouten. Daher findet das Jubiläums-Meeting hier im Südwesten des Landes statt. Turku ist gut erreichbar, bietet Kultur und Service und liegt am Rande eines Archipels aus annähernd 6000 Inseln. Die ideale Urlaubsdestination – direkt vor dem Hafen. Kein Wunder, dass viele Teilnehmer früh angereist sind und neben der Jubiläums-Regatta noch einige Tage zwischen den Inseln segeln wollen.

Die letzten Meilen führt der Weg an Sommerhäusern vorbei, deren Architektur von Jugendstil bis zur Moderne reicht. Und dann liegt nach der schönen ruhigen Inselwelt die quirlige Großstadt vor dem Bug. Die zweitgrößte Stadt Finnlands befindet sich im Umbruch. Am Hafen, wo die Wärtsilä-Werft einst ihre großen Schiffsmaschinen installierte, hat man die meisten Anlagen abgerissen. Nur zwischen neuen Wohnhäusern erinnern noch einige Portalkräne an die alten Tage. Sonst gilt auch in Finnland: Wohnen am Wasser boomt mehr als Schiffebauen.

**D**er normale Gästehafen wäre für die Swan-Regatta viel zu klein. Die größeren Yachten machen deshalb an den hohen Granitpiers fest, die für eine Woche mit Anschlüssen für Strom und Wasser ausgestattet wurden. Die Yachten liegen in Päckchen, die Segler halten Schwätzchen von Deck zu Deck.

Und schon während der Eröffnungsfeier wird der Gründungsmythos greifbar. Der Empfang findet an Bord des Dreimasters „Soumen Joutsen“ statt, dem „Schwan von Finnland“, heute ein Museumsschiff im Aurajoki-Fluss. Der Großsegler transportierte



*Serienreif: Schon von den frühen Swan-Designs sollten jeweils 100 Schiffe gefertigt werden – eine neue Denke im Yachtbau*



*Vogelfrei: Eine Akrobatin interpretiert den Namen Swan auf ihre Weise. Unterm Kran flattert sie tänzerisch durch den Himmel*

## 110 CREWS AUS NEUN LÄNDERN SEGELN IHRE SCHWÄNE NACH TURKU

### FILMTIPP



*Augenschmaus für Schwanen-Freunde: In dem neuen Dokumentarfilm „The Weekendsailor“ über das erste Whitbread Race spielt eine siegreiche Swan 65 die Hauptrolle.*

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

unter anderem Getreide von Australien nach Europa. Pekka Koskenkylä, dem Gründer der Werft, diente das Schiff einst als Namensgeber. „Ich habe damals lange über einen prägnanten Markennamen nachgedacht“, sagt der schlanke Mann mit den strahlend blauen Augen und blickt hoch zum Klüverbaum. „Im Mai 1967 stand ich dann vor diesem gewaltigen Schiff, sah den bronzenen Schwan am Bug, und der Name Swan war geboren.“

**U**m den Gründungsmythos deutlich zu machen, schwingt sich vor dem weißen Frachtsegler auf einmal eine Akrobatin empor. Die Künstlerin hängt an einem Hafenkran, fliegt, tanzt den Flug eines Schwans quasi freischwebend in den Himmel – eine tatsächlich abgehobene Interpretation des Werftnamens. Die Gäste verfolgen die Darbietung von der Back aus. Noch bevor die Sonne hinter die Inseln sinkt, gehen die Segler zu den Piers. Die Party steigt in den Cockpits.

Die enge Beziehung zwischen Eignern und ihrer Werft ist Anlass genug zum Feiern. Gleich dreimal lässt Nautor darum in diesem Jahr eine Party steigen. Den Auftakt machte im Juli eine Veranstaltung in Pietarsaari, bei der zwei neue Modelle präsentiert wurden: Die ClubSwan 50 aus der Feder von Juan Koujoumdjian und das kleinste Cruisingboot der aktuellen Produktion, die Swan 54 von Germán Frers, der seit nunmehr 36 Jahren für Nautor zeichnet (s. dazu auch YACHT 18/2016). Einige Wochen davor gingen bereits die ersten beiden Swan 115 zu Wasser, die größten Schiffe im Portfolio des Hauses.

Natürlich ist in Turku auch jene Yacht am Start, die als Ur-Swan den Werftschuppen im Juli 1967 verließ: die 36 Fuß kleine „Tarantella“. Damals zerrte ein Traktor den Rumpf auf einem Bock mit Holzkufen ins Freie. Heute liegt sie, von Tausenden Besuchern bestaunt, an der Pier, direkt neben dem 68-Fuß-Trumm „Volpaia“.

Welten. Wer vor dem Hintergrund heutiger Standards auf die erste Swan-Yacht blickt, wundert sich, fehlt ihr doch der offensichtliche Luxus. Großes Teakdeck, auf Hochglanz lackierte Furniere im Salon? Fehlanzeige. Stattdessen: dünne Sperrholzschotten, offen liegende Unterzüge, mit Topcoat gestrichenes GFK im Salon und Schotblöcke aus braunem Tufnol. Unweigerlich fragt man sich: Zählte so ein Boot damals wirklich →



Massiv und schnittig, funktional und doch elegant. Wenn irgendwo eine Swan aufkreuzt, sieht man es sofort





Für immer die Nummer eins: Die  
36 Fuß lange „Tarantella“ verließ  
1967 als erste Swan die Werft





zum oberen Ende des Yachtbaus? Nun, die kleine „Tarantella“ sorgte damals für Furore, sie siegte bei großen Regatten. Dem Namen Swan machte sie von Anfang an alle Ehre.

Die letzten 50 Jahre bescherten dem Yachtsport dann rasante Sprünge in der Entwicklung. Aber in den sechziger Jahren waren die Boote eben kleiner als heute. Sie hatten weniger Volumen, ihre Eigner waren nicht so sehr auf Stehhöhe fixiert; es zählten gute See- und Segeleigenschaften. Yachten mussten auch unter widrigsten Bedingungen kreuzen können. Teuer waren sie allemal, besonders jene aus Finnland. Darum umgab die Swans schon bald das Flair von Luxus, ja schierer Unerreichbarkeit für die durchschnittlich betuchten Besucher einer Bootsmesse.

**F**ünf engagierte Mitarbeiter, unter ihnen die beiden ersten Angestellten der Werft, haben die „Tarantella“ zum Geburtstag restauriert und segeln sie auch. Der erste Törn führte sie von Pietarsaari nach Turku, nach der Regatta werden sie das Boot per Tieflader ans Mittelmeer trailern. Vor Sardinien sind die Herren dann erneut am Start. Auf den Regattabahnen gelten sie als das Team mit den meisten grauen Haaren. In blau-weiß geringelten Shirts und dunklen Seemannsmützen gehen sie aus wie damals: Segler aus den good old Sixties. Völlig entspannt, mit allen Wassern gewaschen und souverän in sämtlichen Manövern, beherrschen sie das Boot. Keine andere Crew erntet so viele bewundernde Blicke. Die „Tarantella“-Crew quittiert das Interesse mit breitem Grinsen und einem kecken Gruß mit der Mütze.

In Europa und den USA waren die Boote von der Bottenwiek schnell in aller Munde. Umso mehr, nachdem Heinz Ramm-Schmidt mit der Baunummer 1 bei einigen Regatten in der Ostsee siegte und die nach England gelieferte „Casse Tête“ während der Cowes Week sechs von sieben Regatten für sich entschied.

Bei allem Anspruch, hochwertige Arbeit zu leisten, verstand Nautor sich von Anfang an als die erste moderne Serienwerft. Koskenkyläs Ziel, von jedem Riss 100 Boote fertigen zu lassen, war ein Quantensprung in der Fertigung handwerklicher Einzelbauten. Fotos von damals zeigen, dass der Betrieb zunächst in betagten Holzschuppen arbeitete. Die Fertigung war nicht vergleichbar mit heutiger Serienproduktion, aber doch be-

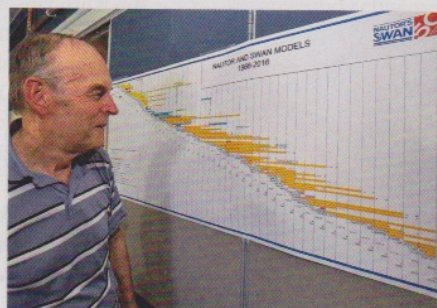


*Turku im Flaggenrausch: Dicht an dicht liegen die Swans auf dem Fluss Aurajoki – ein Fest für Fans finnischen Yachtbaus*

## DER RITTERSCHLAG KAM AUS NEW YORK: SPARKMAN & STEPHENS



*Klassiker auf Heimaturlaub: Die Swan 36 „Nana“ ist ein Wurf der ersten Stunde, acht der frühen Originale kamen nach Turku*



*Mann mit Überblick: Der frühere technische Leiter Lars Ström hat die Produktion der Yachten viele Jahre lang begleitet*

reits effizienter als der damals gängige Einzelbau. Der unternehmerische Weitblick des vorher im Verkauf von Papiersäcken tätigen Koskenkylä beeindruckt besonders, wenn man weiß, dass Finnland damals noch ein recht armes und landwirtschaftlich geprägtes Land am Rand Europas war.

Den Ritterschlag in Sachen Qualität erlangten die Swans jedoch vor allem durch ihre Konstrukteure. Das New Yorker Designbüro S&S, die Brüder Rod und Olin Stephens, zeichnete seit Jahrzehnten legendäre Yachten. Sie hatten unter anderem siegreiche America's-Cupper entworfen und waren international gefragt. Dass sie ausgerechnet für einen Neuling in der finnischen Pampa südlich des Polarkreises aktiv wurden, lag allein an der Hartnäckigkeit von Pekka Koskenkylä: Er wollte einfach kein Nein auf seine wiederholt geäußerte Bitte um Zusammenarbeit akzeptieren.

Koskenkylä setzte jedoch nicht nur auf schnelle Boote und Wettsegelerfolge, sondern dachte auch an den Komfort unter Deck – ein Aspekt, der speziell bei der weiblichen Kundschaft den Ausschlag für Kauf oder Verweigerung gab. Die Boote waren perfekt abgestimmte Gesamtkunstwerke. So stammten auch die wichtigsten Beschläge aus der Feder von S&S. Detaillösungen wie Ruderquadranten, Bugbeschläge oder Mastlaternen waren bis ins Letzte ausgetüftelt und bereits auf älteren S&S-Yachten erfolgreich im Einsatz. Und während des Jubiläums-Meetings versammelten sich Segler denn auch vor besonders gepflegten Vintage-Yachten, um originalerhaltene Beschläge und Ausrüstung zu bestaunen.

**E**inige Details fallen zunächst gar nicht auf. Erst nach Jahren fragt sich mancher Eigner, wozu die Öffnung in der Wand der Nasszelle wohl dient. Gleich dahinter steht der Mast, der auf gleicher Höhe ebenfalls ein Loch aufweist. Ganz offensichtlich fungiert der Mast also auch als Abluftkamin; die Stephens-Brüder hassten nun mal feuchte Schiffe. Sie erfanden auch die Doradelüfter, die natürlich auch die Swans bekamen.

Die Finnen selbst hingegen sind gar nicht so staubtrocken, wie ihnen nachgesagt wird. Im Handbuch damaliger Swan-Yachten findet sich sogar eine Prise Humor. So steht zur obligatorischen Ablassschraube am tiefsten Punkt der Bilge geschrieben: „Nach dem →



Kranen ins Winterlager kann man das Schiff mit einem Wasserschlauch ausspritzen und alle Wollmäuse und Flaschenetiketten entfernen.“

**D**ie Turku-Jubiläums-Regatta ist für finnische Segelverhältnisse ein Mega-Event und für den örtlichen Yachtclub als Ausrichter eine enorme Anstrengung. Beim Skipper-Meeting im Auditorium des Schifffahrtsmuseums Forum Marinum weist Regatta-Leiter Juhani Soini lächelnd auf zwei Untiefen hin. „Die eine ist nicht in den Seekarten vermerkt. Bitte respektiert die 15-Meter-Linie, dann ist alles okay, aber das sage ich natürlich ohne Garantie!“ Verhaltene Lacher aus dem Publikum. Nicht jeder ange-reiste Skipper ist mit so einem steinigen Re-vier vertraut. Soinis Wetterbericht lautet kurz und knapp: „Wie immer auf Swan-Regatten ist zu wenig Wind angesagt. Zum Aus-gleich soll es ordentlich Regen geben.“

Doch trotz einiger Wolken am Himmel: Die Stadt Turku erwartet 100 000 Besucher an den Ufern des Aurajoki und auf zahlrei-chen Schändendampfern.

Eindrucksvoll schmücken die über die Toppen geflaggten Masten den Hafen. Re-staurantschiffe und Musikkneipen an der Uferpromenade sind brechend voll. Marcus Jungell, Verkaufsdirektor von Nautor, kurvt mit dem Fahrrad um die Touristen herum. Er klappert die Liegeplätze ab, plaudert mit den Eignern und organisiert technischen Service. Jungell setzt seinen Helm ab und blickt be-geistert über die eng vertäuten Päckchen: „Ein Treffen von so vielen Yachten ist in Finn-land sehr selten. Und dann kommen sie auch noch alle aus einer Werft!“

**E**ine Crew mit langer Anreise ist Fa-milie Nagel-Alne aus Norwegen, ihre Swan 39 „Ariel“ stammt aus der Feder von Ron Holland. Hans und Veronica haben mit ihren beiden Kin-dern sechs Wochen für die 930 Meilen von Bergen bis Turku gebraucht; und ihr Rück-weg könnte ein wenig stressig werden. „Wir haben nur 14 Tage, dann beginnt das neue Schuljahr“, lacht die Lehrerin. „Doch dies ist unser erstes Swan-Meeting“, erzählt Hans. „Seit zwei Jahren sprechen wir davon.“

Das Boot kaufte die Familie vor vier Jah-ren, nahezu im Originalzustand. Die Gläser



*Geistesblitz: Werftgründer Pekka Koskenkylä vor dem Rahsegler „Suomen Joutsen“. Die Bugzier brachte ihn auf den Namen Swan*



*Zeitenwende: Die letzte von 91 gebauten Swan 36 aus der Feder von S&S vor einer neueren Swan 57 RS von Germán Frers*

## US-DROGEN-FAHNDER NAHMEN SEINE ALTE SWAN AUSEINANDER



*Ehrensache: Christian Colton reiste aus den USA nach Finnland, um sich bei den Swan-Experten für viele Tipps zu bedanken*

der alten B+G-Instrumente sind schon ein wenig blind, die Anzeigen aber intakt. Über dem Kartentisch klemmt sogar noch der alte Handfunkpeiler am Schott. Ob er noch funk-tioniert? „Ja, aber es werden dafür keine Sig-nale mehr gesendet.“ Doch selbst auf betag-ten Swans gibt es immer wieder Baustellen. Kurz vor Turku platzte die Hydraulik des Achterstagspanners; ein Einsatz für Marcus Jungell, der sofort ein neues Teil besorgte.

Als die „Ariel“ – ihr erster Eigner war der norwegische Reeder-Patriarch Wilhelmsen – 1979 im Hafen von Oslo eintraf, begrüßten sie 200 Menschen im Königlich-Norwegi-schen Yachtclub. Obwohl es die Cruising-Version der Swan 39 war, gewann sie in den achtziger Jahren einige Male das prestige-trächtige Færder Race durch den Oslofjord.

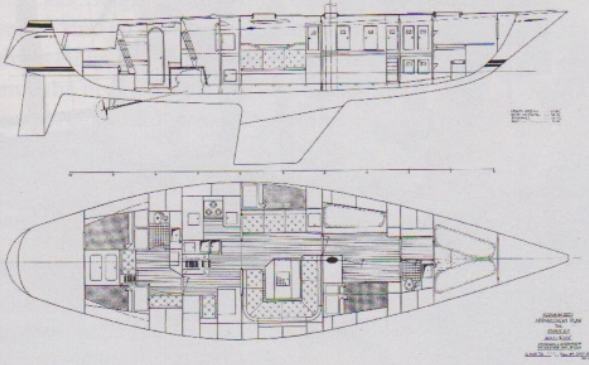
Doch nicht alle Gäste kommen mit dem eigenen Schiff nach Finnland. Der Amerika-ner Christian Colton ist aus Willmington an der Delaware Bay eingeflogen, um Kontakt zu Eignern gleicher Boote zu suchen. Seine Swan 43 „Mable’s Casse Tête“ leidet nämlich unter Pfusch und Inkompetenz der Voreig-ner. Nachträglich einlamierte Verstärkun-gen aus Eisen rosteten durch, die Maschine produzierte trotz immenser Drehzahl kaum Speed, das Ruder ist defekt. Zudem hatte die US-Drogenfahndung alle Hohlräume auf-gebrochen, weil das Boot unter Schmuggel-verdacht stand.

**B**eim Aufarbeiten dieser Baustel-len half ihm das Internet-Forum der S&S-Swan-Eigner, allen vor-an Lars Ström. Der frühere tech-nische Leiter der Werft hilft dort mit seiner umfassenden Kompetenz. „Ich wollte Lars persönlich kennenlernen, jetzt sitzen wir hier zusammen und klönen“, freut sich Christian, der sich schon als Jugendlicher von seinem Lohn als Zeitungsausträger eine S&S-Lightning kaufte.

Immer wieder klingt am Ufer des Aurajo-ki der Begriff Familientreffen an. Viele Crews kennen sich von anderen Meetings, Regat-ten oder zufälligen Begegnungen. Andere gehen einfach auf die Eigner von Schwester-schiffen zu. Bei Yachten, die Jahrzehnte im Kielwasser haben, gehören Gespräche über Refits zum Programm. Für den Hamburger Werner Schliecker ist dies die erste Swan-Veranstaltung, obwohl er seit seiner Jugend eng mit der Marke verbunden ist. →



In diesem **NETZWERK** geht es zur Sache.  
Thema: die echten alten Swans von S&S



Yachten im Originalzustand zu erhalten erfordert Einsatz und Pflege. Und je älter die Boote, desto aufwändiger ist die Recherche nach Teilen. Wo findet man Ersatz für den Genua-Schlitten? Welcher Händler hat noch eine original Baby-Blakes-Toilette? Und wer repariert den alten Danforth-Kompass? Hier gibt es auf fast alle Fragen Antworten: in dem hervorragenden Netzwerk namens Classic Swan ([www.classicswan.org](http://www.classicswan.org)). Hunderte Eigner von Swan-Yachten tauschen sich dort aus, Besitzer von Schiffen der S&S-Generation, erbaut zwischen 1966 und 1989.

2001 gründete der Mailänder Galerist Matteo Salamon die Gruppe, heute sind hier mehr als die Hälfte aller von Sparkman & Stephens gezeichneten Swans vereint. Auch Zeichnungen und Manuals der insgesamt 18 Modelle stehen zum Download bereit. Oft geklickt wird die Rubrik „Maintenance“ mit Berichten abgeschlossener Refits. „Eigner können hier ihre Erfah-

rungen teilen und sich über die Arbeit von Werften und Service-Betrieben informieren“, schreibt Matteo Salamon auf der Homepage. Fragen zu technischen Problemen, Refits oder zur Beschaffung von Ersatzteilen beantwortet die Gemeinschaft prompt und fundiert.

Das Rückgrat des Forums ist der frühere technische Leiter der Nautor-Werft Lars Ström, der von 1973 bis 2005 in alle Produktionsphasen eingebunden war. Der heute 77 Jahre alte „Professor“ geht ein auf Fragen zur Berechnung von Propellersteigungen nach dem Einbau einer neuen Maschine oder zum Drehmoment beim Anziehen von Kielbolzen – und das meist innerhalb weniger Stunden. Heiß diskutiert wird immer wieder auch das Thema, wie streng der Originalzustand einer Swan zu bewerten ist. Darf man etwa moderne Stopper nachrüsten, oder ist der Vintage-Charakter wichtiger? Zentrale Fragen für eingefleischte Swanies, denen ihre Boote alles bedeuten.

[www.classicswan.org](http://www.classicswan.org)

Wohnen auf dem Wasser

Supported by

**PANTAENIUS**  
Yachtversicherungen



Ein Event von

**boote**

# Hausboote. Wechseln Sie die Perspektive



## Einladung zur 1. Hausboot-Konferenz

### Geplante Themen:

- Leben auf dem Wasser – ein Traum wird wahr
- Konstruktion von Hausbooten
- Rechtliche Grundlagen und CE-Zertifizierung
- Liegeplatzsituation und Liegerecht
- Produktions- und Prozessbereich
- Versicherungen
- Vorstellung des technischen Merkblattes „Hausboote und schwimmende Bauten“ des Arbeitskreises der Sachverständigen „Internationale Bootsexperten e.V.“

### Hochkarätige Referenten wie

z. B. Prof. Dr. Haass,  
Udo A. Hafner,  
BOOTE- Chefredakteur  
Torsten Moench,  
Versicherungsbetriebswirt  
Joachim Nowak und  
Produktionsmanager  
Heiner Henn referieren u.a.  
über Bau und Konstruktion,  
rechtliche Rahmen-  
bedingungen,  
CE- Zertifizierung und  
Prozess- Produktions-  
management.

Termin

**20.10.2016**

Location

**KAI 10, Hamburg**

Preis

**€ 398**

Anmeldung unter

**[hausboot-konferenz.de](http://hausboot-konferenz.de)**





Fachsimpeln beim Owner's Dinner. In der Burg von Turku sind die Swan-Crews unter sich

Die Geschichte seiner „Bellatrix“ ist speziell. 1972 kaufte sein Vater die Swan 40, dann wurde sie zehn Jahre intensiv gesegelt. „Im Urlaub ging es auf die Nordsee hinaus, der erste Hafen nach dem Ablegen in Helgoland war meistens Cowes.“ Oft ging es weiter nach Spanien oder Portugal. Als das Boot verkauft wurde, verlor Werner Schliecker es für lange Zeit aus dem Blick. Er segelte inzwischen mit Frau Ursi eine Bianca 36, hatte die S&S-Swan jedoch nicht vergessen. 2015 stieß er zufällig auf eine Verkaufs-Annonce. Beim Blick auf die Fotos stand fest: „Das ist unsere alte ‚Bellatrix‘“; das vom Vater angefertigte Regal im Salon erkannte er sofort.

Stark vernachlässigt lag das Boot seit Jahren auf dem Trockenen. Das Paar entschied sich für den Kauf und verbrachte anschließend ein ganzes Jahr damit, den Schwan wieder in einen hervorragenden Zustand zu versetzen. Bei der Taufe im April 2016 erhielt das Boot den ursprünglichen Namen zurück, bevor es mit Blumengirlanden geschmückt ins Wasser der Bille rutschte.

Und nun sind auch die Schlieckers hier, in der finnischen Wiege aller Swans.

Die große Eigner-Party findet in der Burg von Turku statt, einem wuchtigen Ensemble, dessen Ursprünge aus dem Mittelalter stammen. Blutige Schlachten hat die Anlage über-

## DIE GESCHICHTE

**1965:** Werftgründung in Pietarsaari.

**1969:** Die Werft brennt kurz vor Weihnachten ab, 13 halbfertige Yachten gehen in Flammen auf. Nautor steht vor dem Konkurs. Nur der Einstieg der Firma Schaumann, Koskenkyläs früherer Arbeitgeber, rettet den Betrieb. Koskenkylä bleibt Geschäftsführer.

**1973:** Pekka Koskenkylä steigt als Geschäftsführer der Werft aus und baut den Vertrieb der Marke in Frankreich auf.

**1974:** Die Swan 65 „Sayula 2“ des Mexikaners Ramon Carlin gewinnt das Whitbread Race 1973/74.

**1998:** Nach schwierigen Jahren übernimmt eine Investorengruppe um den Italiener Leonardo Ferragamo die Werft.

**2001:** Einstieg ins One-Design-Racing mit der ClubSwan 42, 2005 kommt die ClubSwan 45 hinzu.

standen, in denen Schweden, Russen und Finnen über die Herrschaft im Lande stritten. Heute Abend ist der Innenhof von Fackeln erleuchtet, das Personal serviert in historischen Kostümen. Die meiste Aufmerksamkeit erhält der erste Kunde der Werft, der 96-jährige Heinz Ramm-Schmidt. Während seiner Rede, frei und auf englisch gehalten, herrscht atemlose Stille. Hundert Male mag der alte Herr die Geschichte bereits erzählt haben, wie Pekka Koskenkylä ihn zum Kauf überredet hat. Aber nie zuvor waren die Emotionen im Publikum so groß. Mit Standing ovations verabschieden die 500 Gäste den ersten Eigner und erfolgreichen Segler.

Sein Sohn Leif setzt die Swan-Tradition der Ramm-Schmidts bis heute fort: Mit seiner „Tarantella 2“, einer Swan 37, seit 47 Jahren im Besitz der Familie, belegt der Sohn einen der ersten Plätze.

**D**ie Bedingungen zum Wettsegeln sind perfekt. Eine leichte Brise kräuselt das Airisto-Fahrwasser zwischen den Buchten und Schären. Die Starts gelingen reibungslos; Grundberührungen bleiben aus. 88 Yachten zwischen 36 und 68 Fuß sind am Start. Die kräftigen Dreher zwischen den Inseln schätzen vor allem die einheimischen Segler richtig



ein – finnische Crews liegen mit ihrer Taktik meist vorn. Um Strecken zwischen 12 und 15 Seemeilen zu erreichen, verläuft der Kurs im Zickzack. Regattabojen und Fahrwasser-tonnen sind zu runden, die Wahl beim Um-fahren einiger Schären ist frei. Dank der en- gen Bahn liegen die Boote dicht beisammen und sorgen auf den Raumwindkursen für grandiose Bilder.

**U**nd die Gewinner der Regatta? Das ist absolute Nebensache. Viel wichtiger: Es hat Spaß ge- macht, die Stimmung ist gut, und zur nächsten Regatta wollen alle wieder- kommen. Besucher, die das Treffen von Land aus verfolgen, freuen sich über die Auslauf- parade am Sonntag. Im geschlossenen Ver- bund verlassen die Yachten mit Flaggen- schmuck die Stadt. Für einige Jahre ist dies das letzte Bild eines Yachtfestivals in Turku.

## DIE ERGEBNISSE

### SWAN 45 RACE

*Swan 45 „Blue Nights“, Tea Ekegeren (FIN)*

### RACING LYS 1 CLASS

*Swan 39 „Antama“,  
Kenneth und Patrick Blomster (FIN)*

### RACING LYS 2 CLASS

*Swan 37 „Tarantella II“,  
Leif Ramm-Schmidt (FIN)*

### CRUISING LYS 1 CLASS

*Swan 441 „Odette“, Mikko Juva (FIN)*

### CRUISING LYS 2 CLASS

*Swan 38 „Infant“, Antti,  
Lilli und Jyrki Kivelä (FIN)*

Familie Nagel-Alne aus Norwegen hängt noch einen Tag dran und besucht die Werft. Für den Rundgang durch die Produktions- hallen nehmen sie eine zwölfstündige Bus- reise in Kauf. Höhepunkt ist das Archiv mit den Original-Bauunterlagen – die Zeichnun- gen ihrer Swan 39 liegen noch immer or- dentlich aufgerollt im Regal. Als Markus Jun- gell die vergilbten Pergamente vorsichtig ausbreitet, wird die Geschichte ihres Boots greifbar. Minuten der Kontemplation.

Doch die Party der flotten Finnen ist da- mit nicht zu Ende. Mitte September findet in Porto Cervo auf Sardinien schon der nächste Swan Cup statt. An der Costa Smeralda sind dann vor allem die aktuellen Megaschwäne mit bis zu 115 Fuß Länge am Start. Mit dabei aber auch ihrer aller Urahnin – die wunder- bare kleine graue Eminenz „Tarantella“.

KLAUS ANDREWS

RESTAURANT-GUIDE FÜR  
DAS TRAUMREVIER

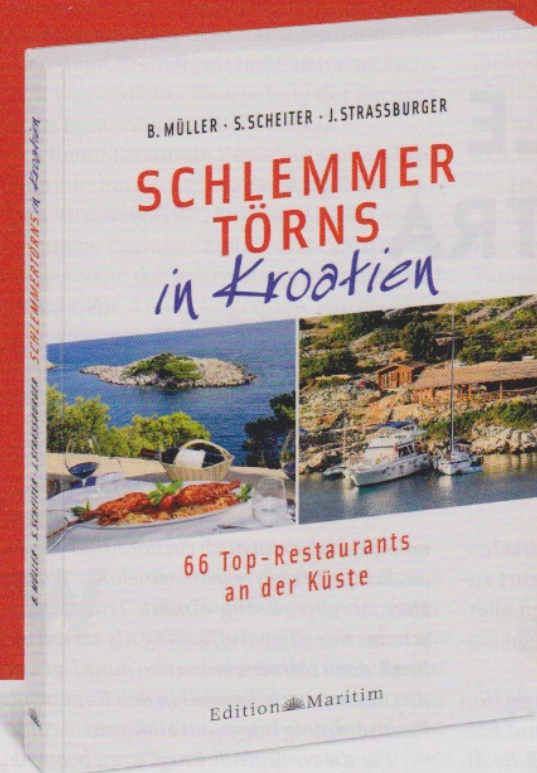
# MEHR GENUSS AM MEER

Konobas gibt's an Kroatiens Küsten viele – und nun auch einen passenden Schlemmerguide, der Orientierung gibt. Die Autoren haben selbst getestet und stellen die besten dieser kleinen Restaurants für Wassersportler vor. Mit Leckergarantie und Kroatisch-Deutschem-Schlemmerlexikon.

Bodo Müller • Siegrun Scheiter • Jürgen Straßburger

**Schlemmertörns in Kroatien**

€ 19,90 [D] • ISBN 978-3-667-10433-5



[www.delius-klasing.de/wassersport](http://www.delius-klasing.de/wassersport)

Im Handel oder unter 0521 | 55 99 11



DELIUS KLASING