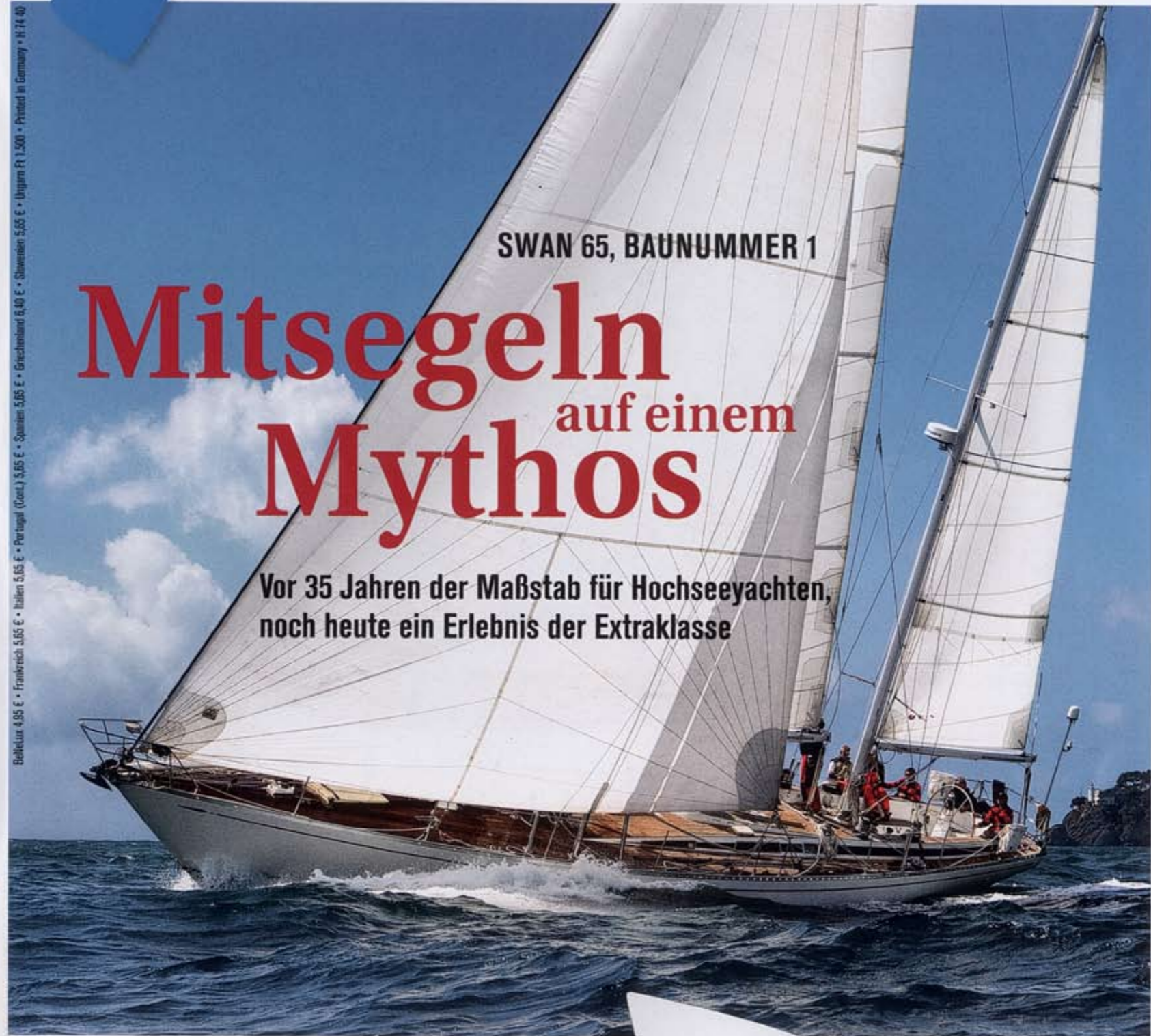


# Yacht

EUROPAS GRÖSSTES  
SEGELMAGAZIN

Belgien 4,95 € • Frankreich 5,65 € • Italien 5,05 € • Portugal (Cont.) 5,05 € • Spanien 5,05 € • Griechenland 6,80 € • Slowenien 5,05 € • Ungarn Ft 1.500 • Printed in Germany • H 74 40



SWAN 65, BAUNUMMER 1

## Mitsegeln auf einem Mythos

Vor 35 Jahren der Maßstab für Hochseeyachten,  
noch heute ein Erlebnis der Extraklasse



**ATLANTIK-TRIUMPH**  
Boris Herrmann, 27:  
Sein sensationeller Erfolg  
beim Transat-Rennen

**BOOTSBAU**  
Weniger Tiefgang,  
mehr Freiheit



**HOLLAND-SPEZIAL**  
Der aktuelle  
Revier-Führer





## Die Faszination der Vielfalt



**Steif und schwer: Die Swan 65 gilt vielen bis heute als ideales Hochseeboot**

Wahrscheinlich begann es ganz unspektakulär. Nicht umbruchartig, wie heute manch einer die Situation empfindet. Eher als eine zwangsläufige Entwicklung, als Evolution. Aber wie das so ist, wenn zwei Boote lange nebeneinander hersegeln und das eine den Kurs um fünf oder vielleicht zehn Grad ändert – anfangs bleiben sie lange in Sichtweite, aber irgendwann liegen sie Welten voneinander entfernt.

### In 35 Jahren hat sich das Konzept seegehender Yachten völlig verändert

So ungefähr stellt sich der Serienbootsbau dar, wenn man vergleicht, was früher üblich war und inzwischen möglich ist. Auf der einen Seite schwere, stäbige, steife Schiffe wie die Swan 65 von 1973, mit deren erstem, bis heute erhaltenem Exemplar YACHT-Herausgeber Jörn Bock vor kurzem drei Tage vor Italiens Küste kreuzte. Ein Klassiker der frühen GFK-Ära, von vielen als Inbegriff der Hochseeyacht verehrt. Geeignet fürs Fahrtensegeln ebenso wie weiland fürs Whitbread Race, die wohl schwerste Prüfung für Mensch und Material überhaupt. Ein Schwesterschiff der „Peak“, die Baunummer 3 „Sayula II“, gewann die Rund-um-die-Welt-Regatta 1973/74.

Auf der anderen Seite des Spektrums ein ganz anderer Typ Boot: leicht, schnell, aufs Nötigste reduziert, aber immer noch bewohnbar. Modelle wie die Jeanneau Sun Fast 3200, Europas Yacht des Jahres 2008. Oder Serienbauten der angesagten Class 40 wie die Akilaria „Beluga Racer“, mit der der junge Oldenburger Boris Herrmann gerade sensationell den zweiten Platz beim legendären Transatlantikkennen belegt hat.

Nein, vergleichen kann man die Yachttypen nicht miteinander. Aber beide sind auf ihre eigene Weise faszinierend. Und ist es nicht genau diese Vielfalt, die den Reiz des Segelns

ausmacht? Seite **12** und **118**

So ungefähr stellt sich der Serienbootsbau dar, wenn man vergleicht, was früher üblich war und inzwischen möglich ist. Auf der einen Seite schwere, stäbige, steife Schiffe wie die Swan 65 von 1973, mit deren



**Rasant und leicht: Class 40**



**Jochen Rieker** Chefredakteur



YACHT 1312000



„PEAK“ DAS BESONDERE BOOT

## Mit dem Sieg der „Sayula II“ im Whitbread-Rennen wichen die Zweifel an GFK für Hochseeyachten

Eine Swan 65, Baujahr 1973, mit Namen „Peak Performance“, Liegeplatz Schweden und erst in zweiter Hand.

Es handelte sich nicht nur um einen Oldtimer, sondern als Baunummer 1 um eine echte Legende, was Houting zusätzlich beflügelte. Dieses Schiff wollte der Holländer besitzen, er kaufte es.

Die Swan 65 war Anfang der siebziger Jahre der erste wirklich große Kunststoff-Serienbau der Welt. Für die noch junge Nautor-Werft seinerzeit eine mutige Entscheidung. Denn der Markt war noch nicht bereit für Serenyachten dieser Größe, zumal niemand dem noch wenig bekannten GFK-Kunststoff zutraute, den gewaltigen und kaum berechneten Kräften auf großen Yachten widerstehen zu können.

**A**ber Nautor machte vieles richtig. Bereits ein Jahr später bestätigte der Erfolg der mexikanischen „Sayula II“ (Baunummer 3) im ersten Whitbread Round the World Race, dem heutigen Volvo Ocean Race, den mutigen Schritt der Werft. Das Schiff des Mexikaners Ramon Carlin gewann gegen 18 teils hochkarätige Konkurrenten mit zwei Tagen Vorsprung nach berechneter Zeit.

Kuriose Begebenheit: Projektleiter war ein gewisser Per Göran Johansson. Der hatte erfolglos versucht, die damalige Nautor-Leitung zu überzeugen, die Swan 65 in Sandwich zu fertigen und somit nicht nur auf GFK, sondern auch auf den noch fortschrittlicheren Leichtbau zu setzen. Trotz des Siegs der massiv laminierten „Sayula II“ kündigten Johansson und vier weitere Nautor-Techniker. Sie gründeten daraufhin als Verfechter des modernen, effizienten Leichtbaus die Firma Baltic Yachts, die schließ-

lich zum größten Konkurrenten Nautors und zum Vorreiter im Megayachtbau in Kohlefaser-Composit werden sollte.

„Sayula II“ sorgte jedoch dafür, dass Nautor auf dem eingeschlagenen Weg blieb. Die Zweifel am Material GFK für Hochseeyachten waren beseitigt. In Finnland gaben sich alsbald Interessenten aus aller Welt die Klinke in die Hand, alle wollten das Siegerschiff des Weltrennens segeln. Die Produktion lief an, bis 1989 wurden 41 der gewaltigen Ketschen auf Kiel gelegt. Das ist selbst heute noch eine imposante Stückzahl für ein Serienschiff dieser Größe.

Der Eigner der „Peak Performance“ stellte sich als der ideale Vorbesitzer heraus. Er war über viele Jahre mit ihr zusammengewachsen, hatte sie 1995 auf der Swan-Werft in Pietersaari von Grund auf nach alten Plänen überholen lassen und übergab Houting ein Schiff, das besser nicht hätte sein können. Und den Namen „Peak“ überließ er ihm auch. Den Preis will der Holländer natürlich nicht nennen. Immerhin ist dem Gespräch zu entnehmen, dass seine Yacht nicht so viel wie ein restaurierter 70-Fußer aus Stahl gekostet hat.

Wir treffen ihn und sein Schiff im mondänen Naturhafen von Portofino nahe Genua. Dort will Houting mit seiner Crew das Primavera Race segeln, das zur Jahreswertung der Swan Maxi Class gehört, zu der alle Schwäne über 60 Fuß Länge zählen – moderne wie alte. Alle vier Veranstaltungen im Swan-Mittelmeerkreis möchte er mit seinen holländischen Freunden bestreiten. Im Mai wollten sie nach Capri, im Juni nach Frankreich zur Giraglia und im September zum Jahreshöhepunkt, zum Swan-Weltcup nach Porto Cervo auf Sardinien. ▷

**Segeln in den 70ern: Ketschtakelung, tiefes Cockpit, ausgeprägtes Brückendeck, Dorade-Lüfter und fette Umlenker für die Schoten**



**P**ieter Houting ist ein typischer Holländer: kommunikativ, familienverbunden und schnell im Denken. Und der 50-jährige ist ein typischer Segler, denn er trägt seine braunen Dock-sides ohne Socken. Das Segeln hat ihm vielfach die Türen geöffnet, auch beruflich, sagt er. Zum Beispiel in Südfrankreich, als jungem Banker. Sein Boss suchte für eine Regatta ein Crewmitglied, Houting bot sich an. Mitgenommen hat ihn der Chef, weil er keine Socken trug. „Du bist ein Segler, das sehe ich“, sagte der. Der junge Banker stieg natürlich auch im Job auf, und sie wurden Freunde.

Houtings Lebensmittelpunkt wechselte mit den Jahren zwischen vielen Städten Europas. Boote hat er irgendwie immer gebraucht und gehabt. Da war eine X-361, das zweite legte er sich während seiner Londoner Zeit zu, kurz nach der Hochzeit mit seiner holländischen Frau, die er dort kennengelernt hatte. Statt in eine Wohnung steckte Houting sein Geld in eine X-41, die er nicht nur für Regatten nutzte, sondern mit der er auch mehrfach von Holland nach London zur Arbeit übersetzte.

Als Banker lebte er neben anderen Stationen auch mal in Frankfurt, deshalb spricht er gut deutsch. Zum Schluss, als ihn die Lust am Job zunehmend verließ, ging er zurück nach Amsterdam. Er quittierte das Bankerdasein und machte sich selbstständig. Houting suchte alte Mehrfamilienhäuser, renovierte

sie und verkaufte die Apartments als Eigentumswohnungen. Für so einen Job braucht man das Talent, das richtige Objekt zu finden, Beharrlichkeit im Umgang mit Handwerkern, Organisationsgeschick und auch Glück beim Verkauf. Er schien alles in sich vereint zu haben. Das Immobilienunternehmen lief, und so allmählich konnte er seinen Lebensraum in Angriff nehmen, eine richtig große Yacht für die Familie.

Pieter Houting hat drei Kinder, der jüngste Sohn ist heute neun Jahre alt, mit der Familie wollte der Holländer viel Zeit auf dem Wasser verbringen. Das Schiff musste also einiges bieten.

Zunächst fand er eine 70 Fuß lange Stahlyacht. Der Preis von einer halben Million Euro erschien angemessen, der Zustand jedoch nicht. Mehr als das Doppelte sollte die Instandsetzung kosten – zu viel für einen Mann, der sich mit Preisen und Renovierungen auskennt. Er lernte auch im maritimen Segment schnell.

Also suchte er nun ein Boot, das sich in einem ordentlichen Zustand befand, ohne Renovierungsstau. Zunehmend stieß er dabei auf Swans. Die Beschäftigung mit den edlen Yachten aus Finnland fokussierte seinen Blick alsbald auf die schönen alten Risse aus der Ära der Konstrukteure von Sparkman & Stephens. Im Dezember 2002 endlich war das Traumschiff gefunden.



**Vergessene Details: Ankerwisch aus Bronze mit Kettenführung, mit Edelstahlrohren geschützter Steuerkompass, eingefasstes Decksprisma**



Form und Funktion: Das Flügelschott trennt Navi und Pantry vom Salon

Den Rest der Saison will die Familie Houting ihr Schiff allein genießen, es bei Gelegenheit aber auch mal verchartern.

Die „Peak“ liegt mitten in Portofino an der Muring. Sie wirkt gegenüber den modernen Swans von 70 bis weit über 80 Fuß, die an der Pier im unruhigen Schwell an ihren Festmachern zerren, gar nicht mehr so gewaltig. Vor 35 Jahren wäre sie wohl mächtig auf-

gefallen, man hätte sie als Riesenschiff bewundert. Hier erscheint sie durch ihr kurzes Ketschrigg, den schmalen Rumpf, der sich achtern stark verjüngt, und die langen Überhänge eher bescheiden und andersartig. Ihre Werte zeigen sich mehr unterwegs auf dem Wasser sowie im Inneren.

Houting und seine Zehnmann-Crew leben, essen und schlafen an Bord. Für Swan-Segler eigentlich unüblich. Man wohnt in netten Hotels und lässt sich mit gewaltigen Schlauchbooten üblicherweise vor dem Race an Bord bringen. Das der „Peak“ misst gerade mal 3,5 Meter und kommt mit 5 PS aus. Aber Houting ist auch kein typischer Swan-Eigner. Er empfindet sich, seit er das Schiff hat, als Hüter dieser Legende, als Teil der großen Fan-Gemeinde zwar, aber als ein Privilegierter.

Fünf Saisons lang haben er und seine Familie nun an Bord verbracht. Seit drei Jahren liegt die „Peak“ in La Marina di Scarlino nahe Pisa, wenige Seemeilen entfernt von Elba, einem Revier mit vielen Möglichkeiten.

Pieter Houting hat in dieser Zeit das Boot gut erkundet und beherrscht es. Der Voreigner hat ihm eine ganze Reihe Ordner mit technischen Details, Handbüchern, Bau- und Schaltplänen hinterlassen, alle akribisch geführt und handschriftlich ergänzt. Sie stehen im Regal im Salon. Er habe, sagt Houting,

Design .....	S&S
Takelung .....	Ketsch
Material .....	GFK-Volllaminat
Baujahre .....	1973–1989
Stückzahl .....	41
Lüa .....	19,68 m
Breite .....	4,33 m
Tiefgang .....	2,90 m
Verdrängung .....	31,8 t
Ballast .....	10,4 t
Groß .....	57,6 m <sup>2</sup>
Genua .....	126,3 m <sup>2</sup>
Besan .....	25,3 m <sup>2</sup>
Spinnaker .....	303 m <sup>2</sup>
Besanstagssegel .....	66,4 m <sup>2</sup>
Motor .....	Perkins-6-Zyl., 115 PS



## Noch heute entdeckt der Eigner unbekannte Backup-Systeme in den Tiefen der Bilge

das Schiff von Jahr zu Jahr besser kennengelernt, sich ein persönliches Bedienerhandbuch angelegt, damit er sich im technischen Irrgarten der Yacht zurechtfindet. Immerhin steht für nahezu jedes Aggregat ein Backup-System bereit, manchmal sind es sogar zwei. Und er entdeckt immer noch Neues. Zum Beispiel vor kurzem eine Ersatzpumpe für die Salzwasserversorgung, irgendwo versteckt unter den Bodenbrettern.

Man spürt den Eignerstolz in jeder Minute. Er kennt das Schiff wie seine Westentasche, lobt den Originalausbau, bei dem sich robuste Holztüren oder ganze Schränke mit zwei Schrauben entfernen lassen und so elektrische Leitungen freilegen. Motor und Generator finden Platz unten in der Bilge, sie stehen nicht wie bei modernen Yachten mitten im Niedergang, verdeckt durch einen Holzkasten.

Der Innenausbau ist im Originalzustand erhalten und immer noch so schön wie 1973. Nur die großzügige Dusche hinter einer Acryltür achtern in der Eignerkabine entspricht nicht der seinerzeitigen Ausstattung. Sie ist ein Zugeständnis an die heutigen Vorstellungen von Lebensqualität.

Der ursprüngliche Zustand ist auch an Deck zu bewundern. Die Masten sind kräftig, dick und neu eloxiert. Das Tauwerk solide, die Winden verchromt, das Teak massiv, die Fallen werden am Mast bedient. Alles ist so wie vor 35 Jahren aufgebaut – und tipp-topp gepflegt. Natürlich gibt es eine Rollfock – allerdings kein Stilbruch. Die „Peak“ ist wohl das, was man ein perfektes Schiff nennen sollte.

Komfort und hochwertige Technik haben natürlich ihren Preis. Mit 32 Tonnen Gesamtgewicht wies Nautor die Swan 65 in ausgerüstetem Zustand auf alten Plänen aus. Diese hier hat mit den Jahren kräftig zugelegt – auf 38 Tonnen!

Dass sie damit umzugehen in der Lage ist, beweist uns „Peak“ am nächsten Tag während des ersten Rennens der Primavera-Serie. Der italienische Frühling mag sich noch nicht zeigen. Die Bucht von Portofino beschert uns über 30 Knoten Wind aus Süd, 14 Grad Lufttemperatur, recht üppige Wellen und außerdem noch kräftige Regenschauer. Das sind gute seglerische Bedingungen für dieses Schwergewicht – es kann seine tonnenschweren Muskeln aus Blei und Ausrüstung spielen lassen. Heute dürfte es eine Chance gegen die leichteren Neubauten haben. ▷

Zeichen der Zeit: modernisierter Gerätepark hinter Lamellenrollo, aufpoliertes Typenschild und Lotsen-kojen mit hölzernem Schlingerschutz





**Volles Pfund: Raumschots bremsst das hohe Gewicht. Die Schiffsdokumentation ist umfassend. Pieter Houting liebt sein Boot**



## Im Laufe der Zeit wuchs das Gesamtgewicht der „Peak Performance“ um sechs auf 38 Tonnen

Mächtig setzt der Rumpf in die See ein, man spürt geradezu die gewaltigen Kräfte, die am Rigg, an den Segeln und den Schoten zerren. „Peak“ panzert ungebremst durch die See und verliert gegen die modernen Yachten erst, als die mit Spis oder Gennakern bestückt auf den Vormwind-Kurs von kurzen zwei Seemeilen abbiegen. Für uns an Bord bleibt deshalb zu wenig Zeit, das schwere Geschirr in Position zu bringen, aber wir erreichen trotzdem die Zehn-Knoten-Marke, was der glückliche Skipper mit einem Jauchzen quittiert.

Vor und neben uns fliegen Spinnaker aus den Lieken, laufen moderne Cruiser/Racer aus dem Ruder, eine 70-Fuß-Swan verliert gar den Vorschiffsmann über Bord – während bei uns alles in Ruhe abläuft. „Peak“ nimmt die stürmischen Bedingungen gelassen, lässt sich, ohne Stolpersteinen Beachtung zu schenken, über die Ziellinie dirigieren. Es wird der vierte Platz in der Klasse. Klar, dass sich Eigner und Crew wie die Kinder freuen.

Natürlich ist Pieter Houting heute besonders stolz auf sein Schiff. Als ihm abends beim Swan-Dinner Leonardo Ferragamo, Sproß der italienischen Modedynastie und Nautor-Chairman, zu diesem Er-

gebnis gratuliert, geht es ihm runter wie Öl. Ferragamo, ganz Gentleman, lobt natürlich den Zustand der „Peak“. Aber eigentlich versucht er, Houting nebenbei die Vorzüge einer neuen Swan schmackhaft zu machen. Nur zu gern würde er ihm ein modernes Boot verkaufen. Pieter Houting hört darüber charmant hinweg.

In den nächsten drei Rennen ist vor Portofino weniger Muskelmasse denn Leichtigkeit gefragt. Die alte Welle ist stehengeblieben, der Wind leider nicht. „Peak“ quält sich, mit Regattataktik muss sich die Crew nicht mühen. Mehr damit, in besonders hohen Wogen nicht die Fahrt komplett zu verlieren. 38 Tonnen werden von Wellenfahrstühlen auf- und niedergepumpt, sie stampfen sich fest. Da hilft nicht mal der Spinnaker.

**W**ir verpassen das Zeitlimit, denn eine halbe Stunde nach dem Zieldurchgang der eleganten wie leichten Swan 60 in Racer-Ausführung hat „Peak“ noch eine ganze Runde zu absolvieren.

Pieter Houting nimmt das mit der Gelassenheit eines erfahrenen Oldtimer-Skippers, der die Stärken und auch die Schwächen seines Gefährts kennt. Der

Weg ist heute eben sein Ziel. Immerhin, die letzten beiden Rennen an diesem durchwachsenen Wochenende kommen wir rechtzeitig nach Hause, wenngleich weit entfernt von möglichen Silberrängen. Gegen die jungen Mitglieder der heterogenen Nautor-Familie kann die alte Dame, die deren Großmutter sein könnte, seglerisch einfach nichts ausrichten. An Bord schert das niemanden, das Gefühl ist bekannt.

Wir genießen bei perfektem Wetter schöne Segelstunden, und abends im Cockpit bei holländischem Bier lässt der Eigner seine Gedanken von der Leine. Er und seine Familie haben so viele Stunden auf diesem Boot verbracht, es hat sie nie enttäuscht. Im Gegenteil, man könne sich kein perfekteres Urlaubsdomizil vorstellen. Er wisse heute, sagt er versonnen, was es heißt, eine Swan 65 zu restaurieren. Und vor allem, was es kostet.

Und deshalb will er sich auf die Suche nach Schwestern begeben, die es wert sind, so wie die „Peak“ wieder ins aktive Leben zurückzukehren oder erhalten zu werden. Daran will er nun arbeiten. Es sieht ganz so aus, als ob der ehemalige Banker und Häusersanierer nun zum Swan-Renovierer wird.

*Jörn Bock*

### „Sail a Legend“

#### Charter

Für Gruppen von zwei bis sechs Personen ist die „Peak“ zu chartern. Wochenend- und Wochenvermietung ab Marina di Scarlino (Toskana, zwischen Piombino und Punta Ala). Transfer vom und zum Flughafen Pisa. Skipper und Bootsmann sind an Bord, Köchin bei Bedarf. Anfragen über [www.logemann-yachting.de](http://www.logemann-yachting.de)

#### Ausrüstung

Inmarsat C und Mini M, GSM- und Wi-Fi-Internet und E-Mail, TV, PC/Laptop, DVD, CD, MP 3, Cockpit-Tisch für sieben Personen, Dingi mit 25 PS für Wasserski und Wakeboard, Tauch- und Angelausrüstung, Schwimmpattform, Segeldingi Laser Pico, 1000 Liter Wasser, Heißwasserboiler, Aircondition, Heizung, Wassermacher, Decksdusche, 230-Volt-Bordsystem

Weitere Infos über die Swan 65:

[www.nautorswan.com](http://www.nautorswan.com),  
[www.peak-sailing.nl](http://www.peak-sailing.nl)  
[www.classicswan.org](http://www.classicswan.org)