

Nachrichten

SEGLER-VEREIN STÖSSENSEE

Klub lädt zur Meisterschaft der H-Jollen

Die Internationale Deutsche Meisterschaft der H-Jollen wird in diesem Jahr von Mittwoch, 9. August, bis Sonntag, 13. August, vom Segler-Verein Stössensee ausgerichtet. Im Vorfeld der Internationalen Deutschen Meisterschaft findet am Montag und Dienstag, 7. und 8. August, außerdem der Seenkampf der H-Jollen auf dem Wettfahrtgebiet der Großen Breite und auf dem Wannsee statt. Die H-Jolle ist die älteste noch überregional gesegelte Konstruktionsklasse im deutschen Jollen-Bootsbau. Sie kann auf eine weit über 80-jährige Geschichte zurückblicken und ist in allen Bundesländern vertreten. Als Sportgerät ist die 6,20 Meter lange H-Jolle als Zwei-Mann-Boot zudem sehr schnell durch Spinnaker und ein hohes Segeltragevermögen. Der Verein freut sich auf circa 25 H-Jollen, die an der Meisterschaft teilnehmen werden. Ort der Veranstaltung ist der Segler-Verein Stössensee, Havelchausee 129 in 14055 Berlin. Infos unter www.svst.de

TRAVEMÜNDER WOCHE

Gleich vier Meistertitel für die Hauptstadt

Am vergangenen Sonntag endete die 128. „Travemünder Woche“ mit 380 Wettfahrten und 1500 Seglern. Im Mittelpunkt standen die Internationalen Deutschen Jugend- und Jüngstenmeisterschaften mit zahlreichen Berliner Seglern. Den Titel Deutscher Jugendmeister konnten die Berliner sowohl im Laser Radial als auch im 420er holen. Nico Naujock vom Wassersport-Verein 1921 sicherte sich den Titel Deutscher Jugendmeister im Laser Radial. Daniel Göttlich vom Verein Seglerhaus am Wannsee wurde mit seinem Vorschoter Linus Klasen vom Potsdamer Yacht Club Internationaler Deutscher Jugendmeister in der 420er-Klasse. Bei den Surfern überzeugten Sportler vom Windsurfing Verein im Techno 293. Der Berliner Felix Kupky wurde Deutscher Jugendmeister, Eike Drawe gewann Bronze. Bei der 29er-Meisterschaft wurden Paul Pietzcker und Linus von Oppen (Berliner Yacht-Club) Vizemeister.

SEENOTRETTER

Einblick in die Arbeit der Helfer auf dem Wasser für einen Tag

Seenotübungen oder Schiffsbesichtigungen standen beim „Tag der Seenotretter“ am vergangenen Sonntag auf dem Programm. Seenotrettungsstationen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger an Nord- und Ostseeküste empfingen mehr als 30.000 Besucher, die sich über die Arbeit der Rettungskräfte informieren konnten. Bereits zum 19. Mal gab die DGzRS einen Einblick in ihre Arbeit. Aufgrund von Unwettern auf der See mussten die Seenotretter an ihrem Aktionstag circa 40 Mal mit Kreuzern ausrücken, um Wassersportlern in Not zu helfen. Es waren Boote gekentert oder auf Grund gelaufen. Auch waren Segler über Bord gefallen. Allein in Mecklenburg-Vorpommern waren rund 30 Einsätze in dreieinhalb Stunden notwendig. Noch bis Dienstag, 8. August, können sich Interessenten ab 18 Jahren für die Aktion „Werde Seenotretter für einen Tag“ bewerben. <https://werde.seenotretter.de>

Stadtindianer unter sich

In Kajak oder Kanu entdeckt man die Stadt aus ganz neuer Perspektive. Besonders dann, wenn das Boot Marke Eigenbau ist

OLIVER KLEMPERT

Eben noch mitten im Gefühl, im nächsten Moment wie auf einem anderen Stern: Die Geräuschkulisse schwindet, als hätte jemand den Lautstärkeregler heruntergedreht. Motorlärm, Kinderschrei, Fahrradklingel – davon ist nichts mehr zu hören, stattdessen leises Plätschern der Wellen, der Wind und das Geschnatter junger Enten.

Nikola Raspopovic paddelt geruhig über das Wasser. Vor wenigen Minuten hatten wir mit vereinten Kräften zwei Boote über ein Gitter gewuchtet, sind ein paar Stufen hinabgestiegen und haben vom Ufer des Landwehrkanals abgelegt. Dies ist natürlich immer noch Kreuzberg, wir haben den Planeten nicht gewechselt, gleichwohl: Irgendwie fühlt es sich so an. Elisabeth Schuster schaut sich nach ihrem Kompanion um. Beide zusammen betreiben in Berlin ein ungewöhnliches Geschäft – den Selbstzusammenbau von Kanus und Kajaks durch ihre späteren Besitzer in Workshops. „Urban Indian“ – Stadtindianer – heißt das Konzept und das Unternehmen, das dahintersteckt: Handwerkliche Arbeit und viel Holz sind die Zutaten für einen kleinen Lebensraum auf dem Wasser, den der gebürtige Serbe und die Bayerin vermitteln.

Bei der Ausfahrt den Blick auf Neues lenken

„Was wir möchten, kann man nirgendwo besser erklären als bei einer kleinen Ausfahrt durch die Innenstadt“, sagt Raspopovic. Unabhängigkeit einerseits und eine besondere Beziehung zum eigenen Boot andererseits sollen Sehnsucht und Wunsch nach Abenteuerlust und Entdeckerdrang erfüllen. Mehr noch: Eine ungewöhnliche Perspektive einnehmen, Dinge auf sich anders wirken lassen, während man gemächlich an der Stadt vorüberzieht, sowie den Blick auf Neues lenken – das ist es, was die beiden für sich selbst als auch ihre Workshopteilnehmer erreichen wollen.

Wir paddeln den Landwehrkanal entlang, unterwegs treffen wir auf andere Paddler, die sich ebenso eine Auszeit gönnen. Schnell klönt man miteinander, wohin man wolle, woher man komme – nur ein paar Meter links oder rechts auf den Straßen oder Gehwegen, versteckt hinter Bäumen, würde man so nie miteinander ins Gespräch kommen. Kaum ist man jedoch auf dem Wasser, ist es mit der Sprachlosigkeit vorbei. Immer wieder Thema: Was es mit den besonderen Kanus auf sich habe, mit denen wir da unterwegs seien. Auch jeder Laie erkennt schließlich sofort: Im Laden kann man diese Kanus nicht kaufen. Sie haben keine Markennamen, an der einen oder anderen Stelle wirken sie ein wenig roh und überhaupt sehen sie nicht nach einem Hightech-Produkt aus.

Kein Wunder: Für seine Boote nimmt Nikola Raspopovic vor allem ökologische Materialien wie Holz, Baumwolle, umweltfreundliche Farbe und Naturöl. Klassische Bootsbauaterialien wie Epoxidharz, Fiberglas, PVC oder Nylon vermeidet er. Insgesamt repräsentiere der Bau eines Bootes für ihn einen handwerklichen Prozess. Bei Kanus gibt es dabei die verschiedensten Konstruktionstypen – etwa den Typ des „Skin on frame“. Das bedeutet, dass ein Bootskelett mit einer Haut bespannt wird. Raspopovic nimmt hierfür Baumwolle. Es handelt sich dabei um eine alte



Nikola Raspopovic genießt die Ruhe in seinem selbst gebauten Boot auf den Kanälen mitten in der sonst lauten und trubeligen Stadt

OLIVER KLEMPERT

Technik, die früher etwa in Grönland von den Eskimos zum Bau ihrer Kajaks verwendet wurde. Diese Art der Konstruktion gibt Raspopovics Workshopteilnehmern die Möglichkeit, verschiedene Materialien miteinander zu kombinieren.

Zwölf Kanu- und Kajakmodelle hat der Serbe mittlerweile für sich selbst gefertigt, insgesamt sind in seinen Workshops über 100 Boote entstanden. Dabei hat Raspopovic seine Technik immer weiter verfeinert. So hat er sich eigens eine Unterkonstruktion ausgedacht, um zu Baubeginn des Rumpfes zunächst die langen Seitenteile in Form zu bringen. Dabei verfolgt der 43-Jährige auch ein wenig einen philosophischen Ansatz: „Ich glaube, dass es in der heutigen Gesellschaft, in der alles Wissen mehr und mehr zerstückelt vorliegt, immer wichtiger wird, handwerklich tätig zu sein, um grundsätzliche Fähigkeiten zu praktischem Denken und Materialverständnis lebendig zu halten“, erklärt er.

Das Bauen des Kanus beginnt daher denn auch mit Rohmaterialien, die langsam geformt und zusammengefügt werden. Zwar bereitet Raspopovic die schwierigsten Teile des Bootes, die Spanten, die dem Kanu letztlich die Form geben, bereits vor den Seminaren vor. Anschließend müssen die Teilnehmer sie jedoch zum Beispiel selbst an den richtigen Stellen des Grundgerüsts montieren. Auch müssen sie Aussparungen vornehmen und Löcher bohren. „Jeder kann hier mitbauen – auch Kinder“, so der Workshopleiter. Fünf bis sieben Tage dauern die Seminare in der Regel, bei denen die Teilnehmer während des Bauprozesses – und weil sie jeden Schritt selbst erledigen – eine Bezie-

hung zu ihrem neuen Boot aufbauen. „Viele bemalen ihre Kanus und Kajaks dann noch individuell, sodass sie anschließend sagen können: So ein Boot hat sonst niemand.“

Auf unserer Fahrt mit den Booten Marke Eigenbau geht es unter diversen Brücken hindurch, wir fahren zügig,

aber nicht gehetzt. Während der zweistündigen Ausfahrt kommt uns kein Boot entgegen. Es ist kein Vergleich zu dem, was sonst auf den Berliner Gewässern los ist. Fast haben wir das Gefühl, als gehöre der Kanal uns ganz allein. Raspopovic trifft auf eine Seminarteilnehmerin von vor drei Jahren in ihrem

Boot. Wie sich denn ihr Boot so mache? Auf ein gekauftes Boot würde sie nicht mehr zurückkehren wollen. Schließlich erreichen wir das so genannte Dreiländereck, an dem sich Landwehrkanal und Neuköllner Schiffahrtskanal treffen. Wir entscheiden uns weiter für den Landwehrkanal, schnell verengt er sich wieder, und kaum ist man um die nächste Ecke herum, hat man das Gefühl, wieder ganz weit zu draußen zu sein. Der angrenzende Görlitzer Park schluckt auch die letzten Geräusche der Stadt. „Allein ist man hier allerdings nie“, sagt Elisabeth Schuster. „Hasen, Füchse, Reiher – alles haben wir schon gesehen.“ Letztlich erreichen wir das Wehr kurz vor dem Freischwimmer in Kreuzberg. Dahinter folgt dann die Spree. Dennoch ist hier jedoch erst einmal Schluss – wie kehren um. Automatisch sucht Raspopovic dennoch das Ufer ab, wo er gegebenenfalls sein Boot aus dem Wasser nehmen und über die Absperrungen wuchten könnte.



Holz, Baumwolle und umweltfreundliche Farben sind die Materialien, mit denen Nikola Raspopovic (l.) in seinen Workshops Kanus und Kajaks baut

URBAN INDIAN

Hier können Sie Ihr eigenes Kanu bauen

■ **Kurse** Bei Urban Indian gibt es in diesem Jahr noch Plätze bei den Selbstbaukursen für einen Workshop vom 21. bis 27. August an der Villa Eden Peene in Gützkow in Mecklenburg-Vorpommern. Auch in der Berliner Werkstatt in Oberschöneweide sind noch vier Plätze für einen Work-

shop vom 6. bis 10. September sowie fünf Plätze für einen Workshop vom 14. bis 18. Oktober frei. Termine für 2018 werden Anfang September bekannt gegeben.

■ **Boote** Während der Seminare können verschiedene Typen Kanus und Kajaks gebaut wer-

den – etwa offene Doppelpaddel-Kanus zwischen vier bis fünf Meter Länge.

■ **Kosten** Ein Selbstbaukurs bei Urban Indian kostet je nach Bootstyp zwischen 900 bis 1600 Euro inklusive Material. Weitere Infos gibt es online unter: www.urbanindian.org

Wasserwandern mit ganz neuer Bedeutung

Für die Teilnehmer seiner Workshops wie für ihn selbst habe das Wort „Wasserwandern“ durch den Selbstbau eine ganz neue Bedeutung gewonnen. Denn nicht zuletzt: Nicht nur Berlin, auch Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sind jederzeit einen Ausflug mit dem Kanu wert. Brandenburg ist schließlich eine der wasserreichsten Regionen Europas. Rund 6500 Kilometer der Fließgewässer sind dort mit Kanus oder Kajaks befahrbar. Gibt er nicht gerade ein Seminar, ist auch Nikola Raspopovic dort häufig unterwegs.

AUTOMARKT

Wir kaufen Wohnmobile + Wohnwagen. ☎ 03944/36 160, www.wm-aw.de Fa.

Unabhängig Reisen

und Wohnen im Reisemobil Globecar-Pfissel to win, Bj. 11, TÜV 6/18, 58.400 km, kompl. Ausstatt., AHK, Fahrradträger, Markisse, 3. Bett, NR- u. Garagenwagen, reisefertig, VB 31.990 € ☎ 0176/70049451 oder 04481-82 44

Was man sich in Berlin als erstes anschauen sollte: Berliner Morgenpost.

Einmal Irland und zurück

Segler Boris Herrmann geht beim legendären Fastnet Race an den Start

„Das Fastnet hat immer etwas Mysterisches, weil die Regatta so unberechenbar ist.“ So beschreibt der deutsche Hochseesegler Boris Herrmann ein Rennen, das alle zwei Jahre ausgetragen wird. Der Oldenburger und sein Mitsegler Pierre Casiraghi starten am morgigen Sonntag beim Fastnet Race. Der Hamburger Segelprofi und sein Co-Skipper aus dem Fürstenhaus Monaco haben sich als Zwei-Mann-Crew mit dem Open 60 „Malizia“ in der IMOCA-Klasse angemeldet. Die Langstrecke über 605 Seemeilen, rund 1120 Kilometer, führt von Cowes auf der Isle of Wight in Südengland um den Fastnet-

Felsen südlich Irlands zurück nach Plymouth. Der Klassiker mit oft wechselhaften Bedingungen über zwei bis fünf Tage gilt als große Segel-Herausforderung. Traurige Berühmtheit erfuhr die Regatta im Jahr 1979, als ein Sturm 19 Segler in den Tod riss. „Seitdem wurden die Sicherheitsauflagen sinnvoll verschärft“, beruhigt Herrmann, „wir gehen kein unkalkulierbares Risiko ein.“

Waren bei der Erstausgabe 1925 nur sieben Yachten dabei, von denen die Siegerin „Jolie Brise“ mehr als sechs Tage benötigte, könnten dieses Jahr 400 Meldungen aus 29 Nationen mit mehr als 4000 Aktiven für einen neuen Teilnehmerrekord sorgen. Darunter werden rund 20 deutsche Teams erwartet. Die größten Teilnehmerboote wie die 35-Meter-Yacht „Nikata“ kämpfen dabei um die Ehre, als Erster wieder im Ziel zu sein, und schielen zudem auf den sechs

Jahre alten Streckenrekord. Er liegt bei einem Tag, 18 Stunden und 39 Minuten. Der Gesamtsieg entscheidet sich später, da nach berechneter Zeit selbst nicht so schnelle Boote gewinnen können.

Die sogenannte IMOCA-Klasse, deren Startschuss morgen um genau 12.10 Uhr deutscher Zeit als Zweites nach den Mehrumpfböten fällt, ist



„Malizia“ zählt zu einer neuen Bootsgeneration

QUIN BISSET

mit neun Booten vom Typ Open 60 stark besetzt. Alle Boote werden zu zweit gesegelt und bilden eine eigene Wertungsgruppe. Mit ihrem Zieleinlauf, auch von Boris Herrmann und Pierre Casiraghi, wird im Laufe des kommenden Dienstags gerechnet. Insgesamt sind die Teams mit hochkarätigen Weltumseglern gespickt. Zu den Top-Favoriten gehört etwa der Brit Alex Thomson, der Anfang dieses Jahres Zweiter bei der „Vendée Globe“ wurde.

Gut die Hälfte der Boote, darunter auch die „Malizia“ von Herrmann und Casiraghi, gehört zur neuen Generation, die mit sogenannten Foils ausgestattet ist. Sie heben die 18,28 Meter langen Rumpfe bei mittleren bis starken Winden ein Stück weit aus dem Wasser und ermöglichen eine schnellere Fahrt. Der Start wird online unter rolexfastnetrace.com übertragen. **BM/klc**