

JUGENDKUTTER ZWO NULL

Organisiert in der Freizeit, gebaut von Freiwilligen und bezahlt durch Spenden und Sponsoren entstand in der Schweiz der HOCHSEEKAT „Vellamo“ für ambitionierte Jugendsegelreisen





**Steht einem Werftbau nicht nach:
Beachtlich, was rund 400 Jugendliche
unter Anleitung zusammenbauten**



Der Kat besteht nur aus Flächen, die in einer Richtung gebogen sind. Design und Farbe kaschieren das



Der Jüngste war sechs Jahre alt, der Älteste 70. Mehr als 400 Menschen haben den Katamaran gebaut. In 20 374 Arbeitsstunden, so zählten die Initiatoren, rührten die Helfer Epoxid an, legten Glasmatten aus, spachtelten, schliffen, malten, bohrten und montierten. Jeder von ihnen wurde Teil eines ständig wachsenden Teams. Die Helfer kamen mit Staub in den Haaren aus der Werfthalle des Ocean Youth Sailing Project (OYS) – und mit Erfahrung im Laminieren. Und sie gaben ihren Einsatz auch als Kredit: Rückzahlung in Routen.

Denn die Idee ist, dass deren Bizeps-Beihilfe ihnen später vergünstigtes Jugendsegeln ermöglicht; Selbstbau und Törns in Raten, ein neues, kollektives System entgegen üblichem Einzel-Selbstbau. Hauptsächlich Kinder und Jugendliche gaben solche Hand-gegen-Koje-Darlehen mit Zeitkomponente, ganze Schulklassen ersetzten Sprachen und Mathe durch Spachtel und Matten. Die Freiwilligen bauten so während dreieinhalb Jahren die Hochseeyacht von der Kiel-

legung an. Und was für eine: 13,5 Meter lang, 7,5 Meter breit, zehn Kojen sind in den Rümpfen des großen Katamarans eingepasst. 100 Quadratmeter Segel trägt der Mast, 17,5 Meter ist er hoch. Da kann genügend Tuch für Tempo gesetzt werden.

Aber Damian Ruppen, 32, und Nicola Möckli, 28, wollen mit dem gerade eingewasserten Kat nichts riskieren. Noch nie war die „Vellamo“ bei so viel Wind unterwegs wie auf der Probefahrt. Mit 5 bis 7 Beaufort knattern

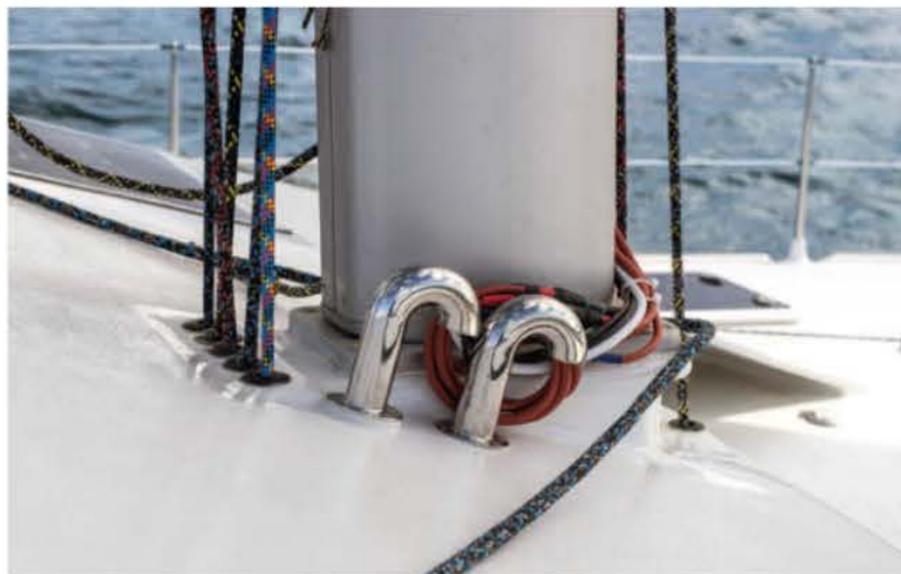
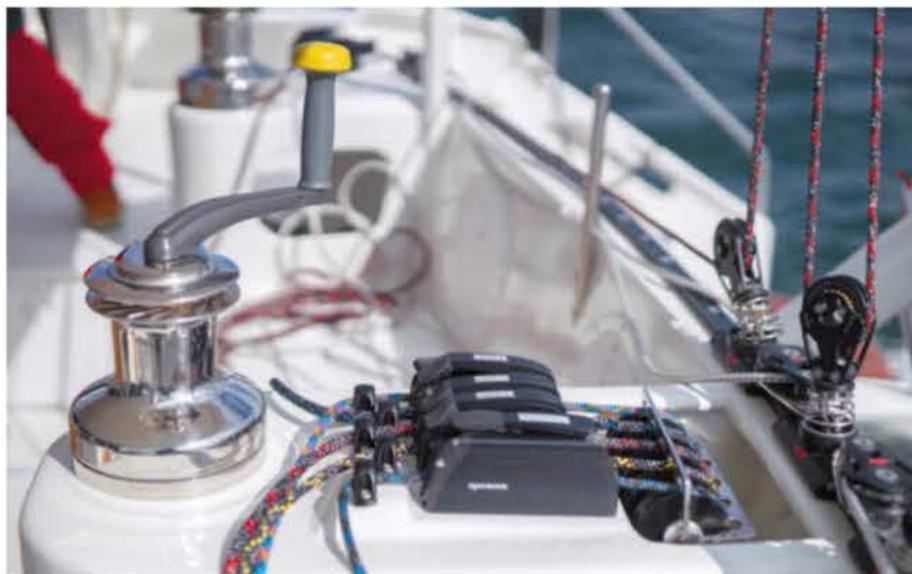
400 HELFER HABEN DEN KAT IN RUND 20 000 STUNDEN GEBAUT

die Böen aus der Konstanzer Bucht des Bodensees. Bereits kurz hinter der Hafeneinfahrt Bottighofen greift der Wind in die steil emporragenden Rümpfe. Die beiden Vorstandsmitglieder des Betreibervereins entrollen zunächst die Genua bis zur ersten Reffmarke. Die kleinere Fock wäre an diesem Tag das bessere Segel. Es ist an Bord, aber da eine Regenfront droht, wollen die beiden keine Zeit mit dem Wechsel vertun. „Es ist ja auch ein Fahrtenschiff, keine Rennyacht“, bremst Ruppen möglicherweise zu hohe Erwartungen an die Segelleistung.

Der Kat nimmt Fahrt auf wie ein kleines Kielboot, aber nun soll es noch einmal in den Wind gehen zum Setzen des Großsegels. Jetzt muss einer der beiden die Motoren bedienen, aber wer? „Willst du?“ – „Ja, okay.“ Die beiden sind tatsächlich gleichberechtigte Schiffsführer, wie alle Vorstandsmitglieder des OYS.

Nicola Möckli schiebt die zwei Griffe der nur faustgroßen Regeleinheit für die E-Motoren nach vorn, bis die Instrumente im Kajütschott die Leistung von 2000 Kilowatt anzeigen. Ein Fünftel des maximalen





JUGEND AUF SPEED

Entgegen den Plänen realisierte das Team ein zentrales Schoten-Schaltpult vor dem imposanten Traveller

Die Fallen laufen vom Mast durch einen Zwischenboden unter dem Deckshaus

Für ein Fahrtenschiff sind Rumpfe und Rigg schmal und hoch. Die Initiatoren waren einst Jollensegler



Wertes genügen, um den Katamaran im böigen Wind zu halten.

Das Großsegel setzen die beiden ebenfalls mit Reff. Beigedreht lassen sie probe-weise das Festrumpf-Beiboot an den Davits zu Wasser. Auch diese Träger sind im Bau-prinzip des gesamten Katamarans erstellt, „Duflex“-Sandwichplatten, Balsa-Hirnholz, überzogen mit Glasgewebe und Epoxid. Die Oberflächen wirken wie ein GFK-Produkt aus CNC-gefräster Negativform, perfekt im Finish. Die Augen der beiden Kapitäne glänzen nun ebenfalls. Denn ihr Katamaran hat erneut Fahrt aufgenommen und schneidet mit zehn, manchmal zwölf Knoten Fahrt die giftigen Bodenseewellen. Aus den Rumpfen scheint die Hecksee wie aus Feuerwehrschräuchen zu schießen.

Möckli und Ruppen wechseln sich am Steuer ab. An den Seilzügen der beiden Räder gibt es zwar ein geringfügiges Spiel, aber dafür die von den Erbauern gewünschte Rückmeldung, die Kursänderungen erfolgen für einen Kat dieser Größe also recht direkt. Das ist nicht nur für die Skipper wichtig, sondern auch für die künftigen Nachwuchs-

steuerleute. Die meisten Vorstandsmitglieder des OYS kannten sich bereits aus dem Verein Jugendsegeln Steckborn, als sie sich zum Start dieses ambitionierten Projekts entschlossen. Sie hatten den jungen Club am Untersee stark geprägt und dessen Jugendsegelwochen deutlich ausgeweitet. 25 Jollen vom Opti bis zum 29er-Skiff und drei Motorboote umfasste die Flotte, als das seinerzeitige Team 2015 und 2016 an Jüngere übergab.

Aber da war noch Schwung übrig. Um mit dieser Begeisterung als Gruppe effektiv zusammenzuarbeiten, gründeten sie noch im gleichen Jahr den Verein Ocean Youth Sailing Project, der schließlich als erste Großtat den neuen eigenen Hochseekat bauen sollte. „In der Folge half es uns sehr, dass wir gemeinnützig sind“, verdeutlicht Ruppen, dass die Organisationsform passend gewählt ist. Zur Diskussion gestanden hatte damals auch die Gründung einer GmbH, einer AG oder einer Stiftung.

„Ich bin dann zu meinem Vater gegangen und habe ihm gesagt, du, ich brauche 1000 Franken. Frage nicht wofür, aber ich

muss einfach sagen können, dass ich den ersten Sponsor habe“, beschreibt er den initialisierenden Aktivposten. Auch Möckli sprach bei seinen Eltern und Bekannten vor. „Die haben einfach gewusst: Was wir machen, hat Hand und Fuß, und wir ziehen das auch durch, selbst wenn es etwas länger dauern sollte.“

Innerhalb nur weniger Monate kamen 120000 Schweizer Franken für das Katamaranprojekt zusammen. Die Grundidee: Jugendliche bauen eine Hochseeyacht und segeln sie zu sehr günstigen Konditionen.

Mit dem ersten Kapital erstand der Verein die Pläne von Konstrukteur Jeff Schionning aus Australien. Es fehlte noch der Bausatz. Dessen vorgefertigte Teile waren zwar deutlich teurer, aber das Team wollte keinen langwierigen Werftbetrieb; wichtiger war ihnen, dass innerhalb weniger Wochen Rumpfe zu erkennen waren. Außerdem entstand ein 1:10-Modell. „Das schnitten wir in Zürich in der Wohngemeinschaft von unserem Vereinskollegen Lukas Ruppen – →



JUGENDHERBERGE ZUR SEE

Die Schalter und Anzeigen am Niedergang des Backbordrumpfes vertragen manchen Knuff auf See

Leicht und solide: Jedes Teil des Küchenmoduls ist aus dem Rumpfmateriale handgearbeitet

Für die große Crew gibt es eine verlängerte Back, bündig verbaute Genuaschienen im Boden halten die Bänke

mein Bruder -, aus Depon.“ Dieser habe sich auch früh dafür stark gemacht, dass ein Schneideplotter angeschafft wurde. So entstanden die Modellteile besonders schnell und exakt, später schnitt das Gerät Dutzende Sponsorenaufkleber, die heute einen großen Teil der beiden Rümpfe bedecken. Auch für den T-Shirt-Druck fertigte das Gerät Schablonen. Werbung, Sponsoring und Merchandising waren von Beginn an Teil des Projekts, eine Praxis, mit der sie beim Jugendsegeln in Steckborn bereits einige Erfolge erzielen konnten.

Mit dem fertigen Modell ging es 2016 auf die Messe boot in Düsseldorf. Durch den Konstrukteur Jeff Schionning war bereits der Kontakt zum Bootsbaustoffhändler von der Linden entstanden. Dessen Unterfirma VDL Composites fertigte die Sandwich-Platten des Bootsbaus. „Wir durften unser Modell auf deren Stand ausstellen“, erzählt Möckli, „das war fantastisch. Wir hatten zwar vereinzelt Kritik gehört, dass wir das Projekt vielleicht nur lancieren, um



MASTER & MASTER

Damien Ruppen, 32 (oben), und Nicola Möckli, 28, sind wie die übrigen Teammitglieder gleichberechtigte Skipper von Club und Kat. Im Verein Jugendsegeln Steckborn hatten sie so positive Erfahrung gesammelt

nachher selbst ein Boot zum Segeln zu haben. Aber das ist ja das Gute an der Boot: Da hast du mehrere Aussteller und kannst Kontakte knüpfen.“ Jos Vaes aus der Geschäftsführung von Von der Linden erwies sich als Türöffner, „der hat uns mitgenommen und ist mit uns an den Ständen direkt zum jeweiligen Geschäftsführer gegangen. Und dann stellte er uns vor und sagte: ‚Schau, die zwei Jungs, die haben ein tolles Projekt. Wir unterstützen sie und unterstützt sie bitte auch.‘“

Zuletzt ermöglichte ein 100 Tage laufendes Crowdfunding, die noch fehlenden 30 000 Franken für den Bausatz zu sammeln. 236 „Booster“ spendeten 20 Franken und mehr, gegen Dankeschön-Brief mit „Schögli“, süßem Gebäck aus dem Ofen des Vorsitzenden und ehemaligen Konditors Jürg Hochstrasser, 60, dem Einzigen im Vorstand, der beim Projektbeginn älter als 30 Jahre war. Eine Teilnahme an der Baustartparty inklusive Essen gab es für 50 Franken. 100-Franken-Spender erhielten ein T-Shirt zusätzlich oder eine Schnupperfahrtstunde auf dem Segelboot. Für 750 Franken wurde ein Schaden am Boot geflickt, 1000 ergaben ei-



Üppig: die bewohnbare Werkstatt im Steuerbord-Vorschiff. Hinter dem Kopfkissen geht es zum Generator

nen Unterwasseranstrich. Der Betrag wurde an einem der letzten Tage der Kampagne voll, mittlerweile sind auch die eingegangenen Verpflichtungen größtenteils erfüllt.

Wenige Wochen nach dem Crowdfunding startet die Bauphase. „Wir hatten zuerst versucht, einen Bauplatz in Basel zu finden, dann muss man den fertigen Kat nicht mehr auf der Straße transportieren. Zum Glück sind wir davon abgekommen, das wäre viel zu viel Fahrerei geworden“, erzählt Damian Ruppen. Schließlich können sie in Bottighofen am Bodensee unmittelbar neben dem Yachthafen eine Halle nutzen – sie bringt auch maritim bewanderte Laufkundschaft. Auf einer Reitwiese nebenan errichten sie ihr Bauzelt, Gratis-Leihgabe des Projektes Fosssailing aus Muttenz, dort entstanden von 2000 bis 2002 zwei baugleiche Zehnmeterkats. Der ÖPNV-Haltepunkt Bottighofen ist nur wenige Gehminuten entfernt, ein Glücksfall. „So konnten uns gerade Kinder und Jugendliche gut mit dem Zug erreichen. Und auch die Flüchtlinge, die in Zu-

sammenarbeit mit der Stiftung Peregrina am Bau mitgeholfen haben und von denen wir manche mittlerweile in dauerhafte Jobs vermitteln konnten.“

Ein schwäbischer Werkzeugbauer spendet Handmaschinen, ein Produzent sein Schleifpapier, Von der Linden stellt seine Klebepresse kostenlos zur Verfügung. „Die Duflex-Platten kommen mit 2,40 mal 1,20 Metern. Die Bauteile sind darauf bereits CNC-geschnitten und werden nur noch durch

schmale Stege gehalten“, erläutert Möckli das zeitsparende Vorgehen mit dem Baukit. In der Klebepresse fügen sie die größeren Teile zusammen, alle zehn Minuten ist eine Verbindung fertig, „das ging tschakka, tschakka, tschakka!“, verdeutlicht er das zügige Arbeiten. Durch den Balsakern sind die Werkstücke steif und leicht. Auf einem Foto aus der Bauzeit tragen vier Kinder die mit 13,60 Metern längste Rumpfwand.

Der Bausatz ähnelt Modellbau-Häuschen, allerdings im Maßstab 1:1. „Das ging flott, außerdem hatten wir beim Depon-Modell ja alles bereits einmal zusammengeklebt und wussten, welches Teil an welche Stelle kommt.“ Die Bootsbauer jubeln, als das schweizerische öffentlich-rechtliche Fernsehen das Projekt in einem Vierminüter vorstellt.

Nicht alles machen sie allein: 20 angehende Zimmerleute laminieren den Vorder-Beam, eine komplizierte Carbonkonstruktion zwischen den beiden Bugen, die enorme Kräfte von Fock und Gennaker aufnehmen muss. „Die haben uns bestimmt die Arbeit von zwei Monaten unter gewöhn- →

DAS PRINZIP: MITHILFE GEGEN SEEMEILEN, RÜCKZAHLUNG IN ROUTEN



Hecht im Karpfenteich. Der Kat lag während der ersten Monate bei Bottighofen im Bodensee – zur Probe

licher Besetzung abgenommen“, erzählt Damian Ruppen. Und es gibt Wochen, in denen klar wird, dass das ursprünglich geplante Budget von 300 000 Franken zu knapp bemessen ist. Und dass außerdem das Boot innerhalb der geplanten zweieinhalb Jahre nicht ins Wasser kommen wird.

Für die Mehrstunden war zum großen Teil wohl der Innenausbau verantwortlich“, fasst Ruppen zusammen. „Ich behaupte, das lag daran, dass wir mit unausgebildeten Leuten gearbeitet haben“, entgegnet Möckli. „Vermutlich beides.“ Wieder wird deutlich: Es gab und gibt keinen Chef, das Team arbeitet basisdemokratisch mit diversen Sitzungen für manchmal schwierig zu fällende Entscheidungen. Lange debattierten sie etwa darüber, welche Beträge für die Sponsorklassen festgesetzt werden sollten. Die Sponder mit den kleinen Summen wollen geehrt sein, die mit den großen Einsätzen wollen sich besonderes gewürdigt sehen.

Viele der Detaillösungen sind im Plan nicht exakt beschrieben und fressen nun Zeit



Rumpflänge	13,60 m
Breite	7,40 m
Tiefgang	0,50 m
Masthöhe	17,50 m
Verdrängung	6,8 t
Motor	2 x 10 kW Oceanvolt 48 V
Segelfläche am Wind	104 m ²

www.oceanyouthsailing.com

und Geld. Damian Ruppen beschreibt das Dilemma in der Werft: „Am Anfang haben wir gesagt, keep it simple and stupid. Das haben wir auch später noch versucht, aber dann kam das und jenes, und irgendwann sagst du: Jetzt bauen wir, und das Schiff soll auch 30 Jahre halten. Dann machst du es lieber richtig.“

Die Initiatoren absolvieren in ihrer Freizeit mit einer England-Umrandung den Yachtmaster Offshore (s. YACHT 20/2017), geben vor Ort Segeltheorie-Unterricht für zuletzt 62 Hochsee-Aspiranten und rühren die Werbetrommel wenigstens genauso kräftig wie das Epoxid in den Bechern. Bauleiter Lukas Ruppen aber kommt etwas dazwischen. Der Werftbetrieb zerreibt keine Beziehung, ganz im Gegenteil: Er begründet eine. Franziska Straden, ebenfalls Initiatorin, und er bekommen gemeinsam ein Baby. Ein Filmchen aus der Bauzeit zeigt eine Babywippe, geschaukelt durch einen mit Klebeband fixierten Akkuschauber.

„Finn Skipp war für alle von uns das erste Kind überhaupt. Lukas hat die Wippe gebaut, und wir haben gemeinsam auf das Ba-

BAUKASTEN-PRINZIP

Die Katamaranrümpfe entstanden als Einzelbauten aus Plattenware über Mallengerüsten

Teile für den ersten Rumpf beim Zusammenbau. Wegen der Fertigungsweise gibt es keine Rundungen, nur ausgepögte Knicke

Gute Dienste leistete eine Presse, mit der sich die Plattenschäftungen fix verkleben ließen



by aufgepasst. Der Kleine hat jetzt 50 Onkel und Tanten“, erläutert Möckli die neue Situation. Lukas Ruppen, bis dahin unter anderem Restaurator historischer Flugzeuge und Hauptinitiator des umfangreichen Merchandising, widmet sich nun nur noch dem Kat. „Wir haben ihm dann einen Auftrag gegeben, sonst wäre es nicht mehr gegangen“, fasst sein Bruder die damalige Situation zusammen. „Er hatte schon in Steckborn die Wartung der Clubboote im Griff und ist auch bei diesem Projekt unser Daniel Düsentrieb. Er ist technisch wahnsinnig vielseitig.“

Mit gleichbleibend hoher Geschwindigkeit segelt der nur knapp sieben Tonnen verdrängende Fahrtenkat wieder bis vor den Hafen Bottighofen. Die Segel sind dank exakter Beschlags-Anordnung und hochwertiger Kugellager mit Leichtigkeit geborgen. Im Hafen gelingt das Manövrieren präzise, indem nur die beiden Motoren zum Einsatz kommen, die Ruderblätter bleiben in ihrer Mittelposition. Obwohl – oder gerade weil – der Bau ein Jahr länger dauerte, ist die

Yacht aufgrund diverser Details ein Schmuckstück geworden. Die beiden freuen sich über den zuletzt installierten Watermaker, die selbst gefertigte Leichtbaukombüse und die geschickt platzierten Luftheizungsausstritte, mit denen die Duschkabinen als Ölzeug-Trockenräume fungieren. Was es dagegen mit Bedacht nicht gibt: elektrische Winschen und USB-Steckdosen an den Kojen.

Im Moment halten sie die immer noch anstehenden Aufgaben Tag für Tag in Atem.

**SPONSOREN
UND SPENDEN
BRINGEN
300 000
FRANKEN**

Zahlreiche Ausfahrten mit den Sponsoren stehen in den kommenden Wochen an, die waren versprochen.

Am 30. November 2019 segeln Team und Kat auf der „Regatta der Eisernen“ vor Konstanz mit, am Tag nach Weihnachten geht es per Tieflader nach Basel und dort in den Rhein. Ab 18. April starten die Ausbildungstörns ab IJmuiden, im August soll Mallorca erreicht sein.

Für Nicola Möckli und Damian Ruppen war die Arbeit mit den 400 Jugendlichen nicht immer ein Zuckerschlecken. Aber ermüdet hat es sie auch beim hundertsten Mal nicht, Freiwilligen vor Ort die Arbeitsabläufe zu erklären, Staubschutzmasken auszuteilen und zu warnen, dass Epoxidspritzer die Lieblingsklamotten unversehens in Lumpen verwandeln können. Zuvor als Meteorologe und Controller tätig, wechselten beide während der Bauzeit zum Lehrerberuf. Wenn sie es in ihrer neuen Tätigkeit schaffen, ihre Schüler zu prägen, dann können diese lernen, was Beharrlichkeit ausrichtet.

NILS THEURER