

Der Traum ist Wirklichkeit

ACHT JAHRE LANG

HAT SICH EIN DEUTSCHES EHEPAAR
SEIN TRAUMSCHIFF GEBAUT.

VON STEFAN SCHORR

A

RUPERT KELLNER

UND PETRA WOLFINGER

HABEN DEN

U

M

20 METER LANGEN KATAMARAN »LARGYALO« ERSCHAFFEN,

UM DAMIT

RUND UM DIE WELT ZU SEGELN





Alles geben – für ein
Leben an Bord des
selbstgebauten Kats



»Oh

Mann, ist das schön!«
Petra Wolfinger kommt
aus dem Schwärmen
nicht mehr heraus. Sie
schwimmt unter ihrem

eigenen, selbst gebauten Schiff, dem 20 Meter langen Segelkataran *Largyalo*, in der Ankerbucht von Port de Sollèr an der Westküste Mallorcas. »Schnell Berti, wirf mir mal meine Taucherbrille runter.« Rupert »Berti« Kellner reicht seiner Frau die Maske: »Tauch mal zum Anker runter und schau, ob der richtig fest sitzt.«

Der Traum vom Aussteigen, vom Leben auf einer Segelyacht, dem Reisen zu Orten wie auf Postkarten. Tausende träumen ihn. Unter ihnen waren auch Petra Wolfinger und Rupert Kellner. Doch inzwischen leben sie diesen Traum. Der Plan für eine Weltumsegelung ist bei Kellner schon früh gereift. Der Bayer aus Rosenheim, Jahrgang 1954, begann als 14-Jähriger auf dem Simssee zu segeln, interessierte sich bald für ferne Länder und reiste mit 20 Jahren erstmals nach Südostasien. Den Wunsch, Bootsbauer zu werden, hatte seine Familie ihm da schon ausgedrückt. Also absolvierte Kellner eine betriebswirtschaftliche Ausbildung, gründete Anfang der 1980er Jahre ein Naturkostfachgeschäft und baute schließlich ein EDV-Unternehmen auf. Seinen Traum verlor er dabei nie aus den Augen. »Die Idee, mit dem eigenen Schiff die

Welt zu erkunden, blieb immer im Hinterkopf. Ich wartete nur auf die richtigen Rahmenbedingungen«, sagt Kellner, als er nun auf seinem Schiff in der Sonne liegt.

Vom Klettertrip zur Weltumrundung

Die Outdoor-Begeisterung lebte der Unternehmer in der Freizeit beim Bergsteigen, Gleitschirmfliegen, Tauchen und Klettern aus. Im Sommer 1994 lernte er Petra Wolfinger kennen, die seine Begeisterung für Freiluft-Aktivitäten teilte. Nach einer gemeinsamen Klettertour am Wilden Kaiser in Tirol wurden die beiden ein Paar. Eines, das die entlegensten Ecken der Erde bereiste. Sie erwanderten gemeinsam mehrfach den Himalaya und organisierten eine Expedition auf den über 7.000 Meter hohen Nun in Kaschmir. Die USA, Kanada und Alaska (inklusive der Besteigung des Denali) fehlen ebenso wenig im Tourenbuch wie einige Gegenden in Afrika. Im Winter 1995 heirateten die beiden während einer Expedition im nordindischen Ladakh – nach traditionellem Ritual in der Tracht der Einheimischen im 4.000 Meter hoch gelegenen Klosterdorf Lingshed, zu dem sie über den zugefrorenen Zanskar-Fluss marschiert waren.

Das hat allerdings alles noch sehr wenig mit dem Bau eines eigenen Schiffes zu tun. Das Projekt Weltumsegelung wurde am 27. Dezember 1996 geboren. Der damals 42-jährige Berti verrät beim

Abendessen mit Freunden, dass er spätestens seinen 50. Geburtstag auf dem eigenen Schiff feiern will. Petra träumt nach gemeinsamen Segeltörns mit Berti dessen Traum längst mit. »Berti hatte zu dem Zeitpunkt noch sein eigenes EDV-Unternehmen am Bein, unsere Idee war also schier unmöglich«, erzählt Petra. »Aber ich wusste, dass Berti eine Sache, die er mal beschlossen hat, auch durchzieht.«

Genau da sieht Kellner auch heute noch den wesentlichen Unterschied zwischen sich und anderen »Träumern«. »Man muss seinen Traum zu einem Ziel machen, das man wirklich erreichen will!« Mangelnde Entschlossenheit kann man dem Bootsbau-Laien wahrlich nicht vorwerfen. 1997 begann das Paar mit der Suche nach einem passenden Schiff und war sich schnell einig, dass es ein Katamaran sein sollte. »Bertis Vorstellungen wurden immer konkreter. Als wir im Sommer 1998 eine Tour in Ladakh unternahmen, sprach er nur noch vom Schiff«, erinnert sich seine Frau. Nach der Reise war für ihren Mann das Profil des Schiffes klar. »Wir besuchten Bootsmessen, schauten uns Schiffe in Miami und Caracas an, und Berti kaufte Bücher von zehn verschiedenen Designern«, sagt Petra. Im Buch des englischen Konstrukteurs James Wharram, der seit 1953 Katamarane nach dem Vorbild der Polynesierboote aus Bootsbausperrholz entwirft, fand er schließlich »sein« Schiff. »Als ich Seite 48 des Buches aufschlug, wusste ich, dass es das ist«, erinnert sich Berti. Zwar gefällt Petra der über 19 Meter lange Katamaran Pahi 63 mit dem riesigen Platzangebot auch sofort. Eine fertige Pahi 63 gibt es jedoch nicht zu kaufen, und bauen lassen wäre viel zu teuer. Bliebe einzig die Möglichkeit des Selbstbaus.

Selbst James Wharram war skeptisch

Eine mutige Entscheidung, die böse Zungen eher völlig verrückt nennen würden. »Wir kennen und ergänzen uns sehr gut, und wir wissen, was der jeweils andere kann«, erklärt Petra. »Ich habe enormes Vertrauen in Bertis Fähigkeiten, war mir vor dem Bau aber nicht klar darüber, dass ich handwerkliches Geschick habe. Beim Bau merkte ich dann plötzlich, dass ich wesentlich zum Entstehen unseres Schiffes beitrage. Für mich ein enormes Erfolgserlebnis.« Bis zum ersten Erfolgserlebnis gab es jedoch viele Hindernisse zu überwinden. Der Konstrukteur James Wharram versuch-

te den beiden Laien bei einem ersten Treffen Anfang 1999 den Selbstbau in dieser Größe auszureden. Sollte die Verwirklichung ihres Traums hier enden, bevor sie richtig begonnen hatte? Bei dem Forum für Mehrumpfboote in Bonn war neben James Wharram jedoch auch der holländische Segler Henk de Velde, der schon mit einigen zu Anfang als Spinnerei verurteilten Reisen auf sich aufmerksam gemacht hatte. Von ihm kaufte sich Petra ein Buch, das de Velde signierte: »Nicht träumen, Petra, ...tun!« Damit war der Selbstbau beschlossen.

Es folgte eine Besichtigung von James Wharrams Pahi 63 *Spirit of Gaia*, und danach modifizierte Berti die Pläne dieses Schiffes, um auf dann 19,95 Metern Länge und zehn Metern Breite noch mehr Platz und Komfort zu gewinnen. »Das fast schon Spartani-sche der *Gaia* wäre für uns alleine optimal gewesen, passte aber nicht zu unseren Plänen, mit Chartergästen Geld zu verdienen«, erklärt Berti. »Deshalb haben wir den Entwurf noch vergrößert

FOTOS: SCHORR



Der große Kat bietet enorm viel Lebensraum an Bord

und gleich einige eigene Ideen eingebaut.« Im März 2000 begann der Bau in einer Halle des Betonwerks in Pforzheim. Als Helfer wurden Freunde und Bekannte mobilisiert. Für einen Tag Arbeit darf später einen Tag mitgesegelt werden – so die einfache Regel.

Berti widmete sich ausschließlich dem Bootsbau. Petra deckte mit ihrem Einkommen als Flugbegleiterin den Lebensunterhalt. Bei Investitionskosten von rund 500.000 Euro ist die Weltumsegelung schon vor ihrem eigentlichen Start ein großes Abenteuer. »Okay, unser Geld steckt voll im Schiff«, sagt Petra, »aber was können wir schon verlieren außer diesem Geld. Ohne dieses Risiko würden wir eine einmalige Chance verpassen.« Im August 2002 kamen Hanneke Boon und James Wharram nach Pforzheim, um sich den Bau anzuschauen. Das holländisch-englische Duo war begeistert von der Qualität der Arbeit. James Wharram legte seine anfängliche Skepsis ab und bestätigte Berti schriftlich, dass alle Änderungen mit ihnen abgesprochen und für gut befunden wurden. »Ein tolles Lob«, gesteht Petra. »Vor allem, weil Berti sich alles Wissen über Bootsbau durch Lesen, Fragen und Ausprobieren selbst angeeignet hat.«

Von Pforzheim in die weite Welt

Ende April 2003 kam die *Largyalo* vom binnenländischen Pforzheim ans Mittelmeer. Verteilt auf zwei LKW-Anhänger wurden die Rümpfe und die Querverbindungen, die Beams, in die Marina Port Napoleon im südfranzösischen Port-Saint-Louis an der Rhône-Mündung gebracht. Dort wurden die beiden je 16 Meter langen Masten ebenso gebaut wie die Decksabinen, die vor und hinter dem großen Mitteldeck liegen. Den 2. Januar 2006 wird das Bootsbauer-Paar wohl nie vergessen. Erstmals wird ihr Schiff von einem großen Kran ins Wasser gehoben. Für weitere Arbeiten wird es jedoch bald wieder an Land gestellt. 2007 werden die Arbeiten immer mal wieder von Segelausflügen unterbrochen. Bis zum Herbst kreuzt die *Largyalo* fast 2.000 Seemeilen durchs Mittelmeer, besucht die Côte d'Azur, Korsika, Barcelona und die Balearen. Dann kommt das Schiff abermals an Land. Die beiden Rümpfe erhalten noch mehr Volumen. Durch die Modifikation des Wharram-Plans, die Verwendung schweren Holzes und das umfangreiche Equipment im Schiff ist selbiger um ein Drittel schwerer geworden als geplant. Erst im September 2008 kommt die *Largyalo* wieder ins Wasser und wird von ihren Eignern zur Badebucht von Port de Sollèr auf Mallorca gesegelt.



Als Berti wenige Tage später auf dem Weg nach Barcelona sein Schiff in die Nacht hinein steuert, erzählt er, dass er am häufigsten gefragt wird: »Wie kann man als Amateurbautbauer ein Schiff selber bauen?« Seine Antwort auf die Frage klingt simpel. Wenn man den Traum vom eigenen Schiff ernsthaft verwirklichen will, muss der Traum zum festen Ziel werden. Dazu muss die Motivation, die eigene wie auch die der Helfer, stets aufrechterhalten werden. Der Bootsbauer hat sich und seine Leute in der achtjährigen Bauzeit immer wieder mit folgendem Satz motiviert: »Wir träumen nicht von der Südsee, sondern sind praktisch auf dem Weg dorthin.« Dieser Zauber scheint immer gewirkt zu haben.

Die Südsee also. Gibt es andere konkrete Ziele während der Weltumsegelung? »Einfach nur in den Tag hinein leben wird uns schnell zu langweilig. Deshalb wollen wir uns mit unserem Schiff einer sinnvollen Aufgabe widmen«, erklärt Petra. »So entstand die Idee zum globalen Klimaschutzprojekt The Ark of Ideas, das die Menschen für das Thema sensibilisieren soll.« Journalisten, Wissenschaftler, Vertreter von Umweltschutzorganisationen und Einheimische sollen an Bord der *Largyalo* gemeinsam nach Lösungen suchen. Via Internet können Interessierte mitdiskutieren. Das Schiff wird eine glaubwürdige Plattform sein, kommt es durch ein ausgeklügeltes Energiekonzept völlig ohne fossile Brennstoffe aus.

Solche Veranstaltungen werden immer wieder Fixpunkte in den Törnverlauf bringen. Im Sommer 2012 beispielsweise eine Verabredung im indischen Ozean. Auf der Insel La Réunion

FOTOS: SCHÖRR, BORLENGHI/ROLEX (1)

wird die *Largyalo* zur Diskussion zum Konzept GERRI (Green Energy Revolution for Réunion Island) erwartet, das eine komplette Umstellung der Insel auf erneuerbare Energien plant. Aktuell wohnen die Bootsbauer auf ihrem Schiff noch in Port Ginesta, zwölf Seemeilen südlich von Barcelona. Von hier aus starten Berti und Petra dieser Tage die weitere Erkundung des Mittelmeers. Für den Winter wollen sie dann in wärmeren Gefilden sein. Durch die Straße von Gibraltar geht es auf den Atlantik Richtung Süden. Unterwegs auf ihrem Traumschiff. Bleibt noch die Frage, wie es zu dem Schiffsnamen kam. »Der war für uns von Anfang an klar«, sagt Berti. »Kiki soso Largyalo rufen die Ladakhi und Tibeter nach der Bewältigung einer schweren Aufgabe«, ergänzt Petra. »Dieses Mögen die Götter siegreich sein haben wir bei unseren Reisen häufig gehört, etwa auf hohen Pässen.« Und da das Paar sich diesen Menschen sehr verbunden fühlt, soll ihr Schiff die Kurzform *Largyalo* um die Welt tragen.



SEGEIKATAMARAN »LARGYALO«

KONSTRUKTEUR:	JAMES WHARRAM DESIGNS (GB)
MATERIAL:	SPERRHOLZ MIT EXPOXY/GLAS-LAMINAT
LÄNGE:	19,95 METER
BREITE:	10 METER
GEWICHT:	16,5 TONNEN MIT KOMPLETTER ZULADUNG
MASTHÖHE:	2 X 16 METER
SEGEI FLÄCHE:	133 QM, VERTEILT AUF ZWEI GROSS- UND ZWEI VORSEGEI + 200 QM SPINNAKER
KABINEN:	7 DOPPEL, 2 EINZEL, 4 DUSCHEN/WC, KÜCHE, SALON, NAVIGATIONSRAUM
KOJEN:	16
BAUZEIT:	MÄRZ 2000 BIS SEPTEMBER 2008

Platz ist reichlich vorhanden auf der *LARGYALO*. Das Leben an Bord wird sich vor allem im Freien abspielen. Hier bieten das Zentraldeck und die Heckplattform (ein Drittel davon ist für das Zu-Wasser-Lassen des Beibootes absenkbar) rund 40 Quadratmeter ebene Fläche. Unter Deck bietet der Katamaran Schlafplätze für 16 Personen. Die *LARGYALO* hat mit ihren 100 Zentimetern Tiefgang Zugang zu Flachwasserrevieren und kann dicht an die schönsten Strände der Welt heran. Wer mit dorthin segeln, die Atmosphäre auf diesem besonderen Schiff erleben und damit auch noch das Klimaschutzprojekt unterstützen möchte, findet alle nötigen Infos im Internet.

LARGYALO.DE /// THEARKOFIDEAS.ORG

»ROHSTOFFE«

//	600 QM SPERRHOLZ
//	14 CBM VOLLHOLZ
//	1,5 TONNEN EPOXY
//	1.000 QM GLASGEWEBE
//	200 KG FARBE UND PRIMER
//	TAUSENDE BLÄTTER SCHLEIFPAPIER
//	28.000 MANNSTUNDEN

RUND 500.000 EURO



Segeln satt

Der Spätsommer ist für viele Segler die schönste Jahreszeit – vor allem im Mittelmeer und während der vielen großen Regatten dort in Klassikern und modernsten Racern. Aber auch das geruhsame Insel-Hopping zu dieser eher ruhigen Zeit lockt viele an Bord. Für die nächste Saison werden neue Yachten vorgestellt, wie immer kommen Experten und prominente Segler bei uns zu Wort, und neue Trends haben wir auch für Sie aufgespürt.

SEGEI JOURNAL 05/09 erscheint am 19. August 2009