



# EINE FÜR ALLE

*Von Profis gesegelt, war sie eine der erfolgreichsten deutschen Yachten. Heute kann jeder auf der ehemaligen „CONTAINER“ an Rad oder Wansch drehen. Möglich macht dies der junge Mediterranean Yacht Club*





Dicke Welle. Die IOR-Boote sind typische Verdränger – und bei Wind schwer zu kontrollieren



Arbeitsplatz. Acht gut erreichbare Winschen,  
ein großes Rad, keine Duchten, kein Aufbau



**C**ontainer“ – assoziativ kein schöner Bootsname, aber einer mit Donnerhall in der internationalen Hochseesegelei. Immer noch. Die Yachten des Unternehmers Udo Schütz aus Selters im Westerwald stehen für Erfolg und Professionalismus auf der Regattabahn wie früher auch die verschiedenen Renner namens „Rubin“ des Hamburgers Hans-Otto Schümann oder „Pinta“ der Illbruck-Familie aus Leverkusen. Allen drei Rennställen gemeinsam war neben großen Erfolgen die Liebe zum Segeln und mehr noch die Liebe zur Technologie, die Auseinandersetzung mit dem Regattasport bis weit in jedes Detail hinein.

Schütz, ein jenseits der Milliarde umsetzender Produzent von Chemiebehältern und Werkstoffen für die Luft- und Raumfahrt, hatte 1983 zusammen mit Willi Illbruck die ersten Racer aus Wabenverbund hergestellt, und zwar im eigenen Betrieb mit einem Sandwichkernmaterial aus harzgetränkter Papierwabe. Der leichte Kern fungiert dabei als Distanzhalter zwischen den äußeren Laminatlagen, was die Festigkeit mit steigender Dicke exponentiell nach oben treibt wie das Prinzip des Doppel-T-Trägers. Die zudem unter Hitze und Vakuum

über einem Stahlkern verdichteten Yachten entstanden zu einer Zeit, als Aluminium noch hoffähig für Regattaschiffe war, Kunststoff als lediglich für den Serienbau geeignet galt – eine Revolution, eine, die den heutigen modernen Yachtbau einleitete und den Admiral's Cup 1983 gewinnen half. Wenn auch für Selfmade-Mann Schütz nicht wie in erhofft-geplanter Weise.

„Pinta“ und „Container“ erwiesen sich zwar als die schnellsten Boote, aber ausgerechnet Letzterem fehlten in der deutschen Ausscheidungsserie die Punkte. In der Serie, die Regatten vor Kiel und Helgoland umfasste, sollte das Team aus drei Booten ermittelt

werden, das Deutschland im Cup zu vertreten die Ehre gebührte. Zum einen konnte „Container“ bei einer Wettfahrt nicht starten, da jemand das Großsegel gestohlen hatte. Zum anderen gab es einen schwerwiegenden Taktikfehler auf der Nordseewoche bei Rund Helgoland, als der einzige Segelprofi auf dem Boot in Führung liegend die Deckung verlassen und in den langen Windschatten des Felsens halsen ließ.

„Pinta“ gewann die Serie, die zwei Jahre alte revolutionäre ehemalige „Düsselboot“ fuhr unter ihrem neuen Namen „Outsider“ mit starker Leistung ins Team, und als Dritte konnte sich die „Sabina“ empfehlen – ausgerechnet ein noch älteres Aluminiumboot. Schütz hatte die Technologie geliefert und die „Pinta“ auch als Sparringspartner gefördert – allein der Lohn der vielen Arbeit blieb dem ehemaligen Porsche-Werksfahrer verwehrt.

Aber seine „Container“ diente als Technologie- und Versuchsträger, das Wabenmaterial wurde immer weiter entwickelt und kam in allen späteren Yachten dieses Namens zum Einsatz. 1984 in einem noch leichteren Schwesterschiff, das den Sardinia Cup gewann – wieder mit „Pinta“ im Team und einem Nahezu-Swesterschiff, der toppgetakelten „Rubin“, der Nummer 7. →

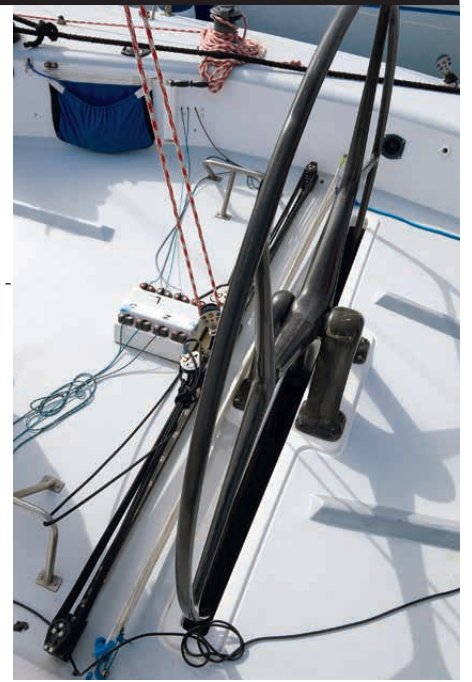
## GEWINN DES ADMIRAL'S CUP 1991, SIEGE IM HEISSEN 50 FOOT CIRCUIT

**PRÄZISE**

*Die Genua 1 lässt sich in zwei Schotwinkeln fahren, je nach Bedingungen. Die hier gesetzte Fock hat eine eigene Schiene vorn*

**FILIGRAN**

*Vier neutral stehende Salingspaare, Jumper, doppelte Backstagen und ein dünnes Rohr sind Trimminstrumente allererster Güte*

**MONSTRÖS**

*Das große umgerüstete Rad erlaubt dem Steuermann schnelleren Überblick in der Startphase, weil er gut nach Lee kommt*



## TECHNIK UNTER TAGE



**RAD & TAT**

*Einige der filigranen Trimmleinen sind nach achtern bis vor das Ruder und nach oben an Deck ins Cockpit geführt*



**SCHRANK & KOJE**

*Die Rohrkojen lassen sich dem Krängungswinkel anpassen, die Tuchtaschen darunter sind den Seglern zugeordnet*



**PANTRY?**

*Schwenkbar im Carbonteil am Mast: Schneidebrett und Waschschüssel. Ein Kocher lässt sich hier noch nachrüsten*



**NAVIGATION?**

*Wenn mal nicht an Deck navigiert werden soll: Der Motorkasten dient als Kartentisch – oder als Ablage für diverse Dinge*



**NASSZELLE?**

*Musste ausreichen: Chemie-WC und ein Vorhang vor dem durchgesteckten Mast. Der Bereich soll menschenwürdiger werden*

Es waren ruhmreiche Jahre für den deutschen Hochsee-Regattasport, die auch das Konstruktionsbüro Judel/Vrolijk & Co groß und bekannt machten, das heute in vielen Segmenten weltweit führend ist.

Unter dem Namen, nein, dem Gütesiegel namens „Container“ folgten kleinere Eintonner und zwei 50-Fußer, die ebenso nach der jahrelang eingesetzten International Offshore Rule konstruiert worden waren. Aber bis zum bereits 1983 angepeilten Sieg im Admiral's Cup, der inoffiziellen Meisterschaft der Hochseesegler, sollten zehn Jahre vergehen. Mit „Pinta“, „Rubin“ und nun auch „Container“ stellten die großen drei 1993 das Team. Favorisiert waren die Italiener, die

## MERKWÜRDIG: DAS BOOT IST INNEN SOGAR GESPACHTELT UND GEMALT

den Professionalismus bereits auf das heutige Niveau getrieben hatten. Trainierte und gut bezahlte Spitzensegler reisten mit bestpräpariertem Material und eigenem Koch in Cowes an. Weitere Favoriten waren die Franzosen, die im Vorjahr mit eigentlich unterlegenem Bootsmaterial aufgrund brillanter und extrem kleinräumiger Wettervorhersagen hatten gewinnen können.

**E**s kam anders. Der italienische 50-Fußer „Mandrake“ zerlegte sich und seinen wegeberechtigten Kontrahenten irreparabel, und der Ausnahme-Zweitonner „La Rouge“ verlor sein Rigg beim abschließenden Fastnet-

Rennen. Deutschland konnte den Cup überraschend gewinnen, mit dem knappsten Vorsprung der Cup-Geschichte von 0,25 Punkten bei 279,13 Gesamtzählern. Schütz hatte es endlich geschafft und setzte mit Siegen im internationalen Zirkus der 50-Fußer weitere Glanzlichter.

Danach beendete er seine Laufbahn, behielt aber sein letztes Boot in der Firma, die es im Mittelmeer für Ausfahrten mit Geschäftspartnern weiter nutzte. Nach Comebacks mit Yachten vom Typ STP 65 (s. YACHT 5/09) und TP 52 (14/11) stand das vermutlich besterhaltene IOR-Boot seiner Ära zum Verkauf und ging an den 2012 gegründeten Mediterranean Yacht Club (MYC).

Und der ist ein Kuriosum. Eine Handvoll deutscher Segler, von denen viele in der Wassersportbranche arbeiten wie beispielsweise die ehemaligen „Container“-Segler Sven Hadler oder Guido Bastek, suchten ein Boot, um auch im Winter Spaß haben zu können, und gründeten kurzerhand den MYC – auch um,



**DER ORGANISATOR**

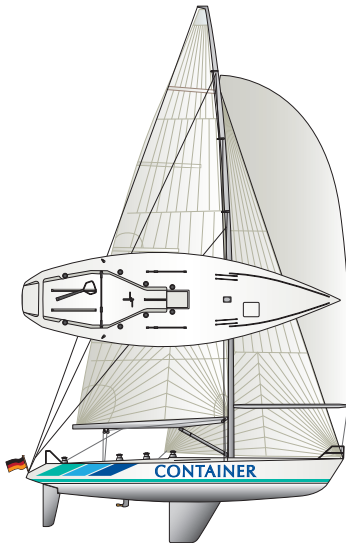
*Hans-Ulrich Heisler ist Yachthändler in Palma de Mallorca und lenkt ehrenamtlich die Geschicke des Mediterranean Yacht Club*

wie Hadler sagt, „dieses seglerische Kulturgut“ zu erhalten. Der Verein ist im Landesverband Schleswig-Holstein registriert, zählt mittlerweile mehr als hundert Mitglieder und hat sich stark internationalisiert. Aus Deutschland, Spanien, der Schweiz und Österreich kommen sie, auch aus Schweden, Polen, Holland und Liechtenstein. Mallorca ist eben von überall aus in Europa gut und günstig zu erreichen, das stärkt und nährt den MYC. Ihm gebührt das Verdienst, „Container“ von 1991 erhalten zu haben. Die Mitglieder pflegen das Boot mit etwas professioneller Hilfe selbst und nutzen es für ihr Ziel „der Förderung des Segelsports als Freizeit- und Leistungssport“.

Der Club nimmt an der Winterserie des Club de Vela Puerto de Andratx teil, aber auch an internationalen Events wie der Palmavela oder den Voiles de St. Tropez. Wer sich zuerst anmeldet, ist dabei, zahlt zusätzlich zu seinem Jahresbeitrag von 250 Euro noch 15 Euro am Tag – und segelt für dieses recht kleine Geld einen zwar betagten, →

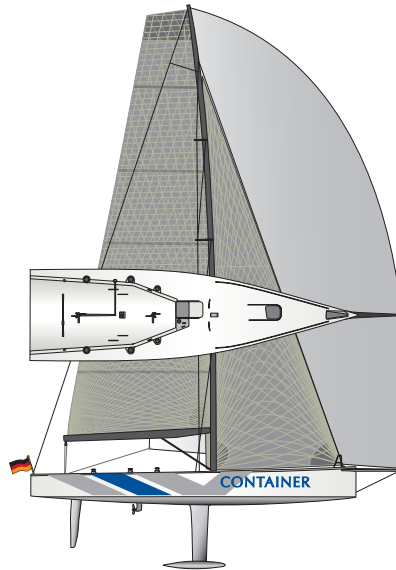
# GENERATIONEN IM VERGLEICH

„CONTAINER“ 1991



Typ	IOR-50-Fußer
Werft	Schütz-Werke
Konstruktion	Judel/Vroljik & Co
Rumpflänge	15,15 m
Breite	4,57 m
Tiefgang	2,91 m
Gewicht	12,5 t
Großsegel	90 m <sup>2</sup>
Vorsegel	77 m <sup>2</sup>
Spinnaker	165 m <sup>2</sup>
GPH	546 sec/nm
Segeltragezahl	5,57
Rigg	Vier Salinge, doppelte Backstagen, Jumpstag

„CONTAINER“ 2011



Typ	TP 52
Werft	Knierim
Konstruktion	Judel/Vroljik & Co
Rumpflänge	15,85 m
Breite	4,30 m
Tiefgang	3,35 m
Gewicht	7,3 t
Großsegel	93 m <sup>2</sup>
Fock	65 m <sup>2</sup>
Gennaker	260 m <sup>2</sup>
GPH	451 sec/nm
Segeltragezahl	6,48
Rigg	Drei Salinge, doppelte Achterstagen

Der Verein: [www.myc-club.com](http://www.myc-club.com)

aber legendären Copper, der sich obendrein in einem recht ordentlichen Zustand befindet, wie der Bordbesuch zeigt.

Die Zeit ist jedoch spürbar weitergegangen. Das Heck ist schmal mit der typischen Vermessungshacke an der achteren Gurtstation. Es gibt nur ein (nachträglich gegen die Pinnensteuerung getauschtes) Rad, das durch einen Graben im Cockpitboden läuft. Das Cockpit ist riesig, verfügt weder über Süll noch Bänke, aber reichlich Winschen. Und dann erst die Takelage: neutral stehende, eben nicht gefeilte Salinge und doppelte Backstagen stützen ein filigranes 7/8-Rigg mit Jumpstag und stark verjüngtem Toppteil. Die Wanten sind innen an Deck angeschlagen. Insgesamt eine Geometrie, die auf ma-

»DAS IST HIER KEINE KADER-SCHMIEDE, SONDERN SOLL SPASS MACHEN«

ximale Möglichkeiten beim Segeltrimm und überlappende Vorsegel abgestellt ist, Markenzeichen der IOR-Ära.

Die Crew trödelt langsam ein, scherzt, klönt. Zwei legen die Schoten aus, andere stauen Vorsegel um und suchen die Genua IV. Keiner fühlt sich so wirklich zum Delegieren berufen. Die Stimmung ist entspannt, es geht ja auch um nichts, nur um eine kleine Ausfahrt. Das Durchschnittsalter im gesamten Club ist mit etwa 40 nicht überaltert, der Frauenanteil hoch.

Das ältere Trainings-Großsegel ist nicht an Bord, eine freiwillige Delegation fährt zum Container der „Container“, der am Wegesrand auf einem Feld geparkt ist und dort Werkzeug, Ersatzteile und noch mehr von der reichhaltigen Garderobe aufnimmt. Ein Mangel an Segeln herrscht nicht: Drei Großsegel, neun Genuas, zwei Focks, Spinstagegel und Gennaker sowie elf Spinnaker haben sie, da kann man schon mal durcheinander kommen und viel Zeit mit dem Suchen verbringen.

Und wie das dann so ist: Die ersten Mitsiegler verdrücken sich schon wieder in die Hafenkneipe, man sieht's gelassen oder versucht's. Vereinsvorstand Hans-Ulrich Heisler gibt sich entspannt, „ist halt so, und wozu sich aufregen, wir sind alle zum Spaß hier“. Ernst werde es nur bei der Sicherheit, so der Yachthändler weiter, und wenn es um Schäden, sprich Kosten geht. In dem Zusammenhang und angesichts des zarten, in der Halse bei Starkwind höchst fehleranfälligen Riggs in Kombination mit dem heterogenen Ausbildungsstand der verschiedenen Mitsiegler wundere er sich allerdings, dass der Mast schon nicht längst von oben gekommen sei.

Irgendwann geht's dann auch los. Die „MYC One“ schiebt eine fulminante Verdrängerwelle mit weißem Kamm auf die azurblaue See vor Andratx. Alles funktioniert, die Winschen klackern gepflegt leise, die Blöcke drehen lautlos, das Rad überträgt schlupffrei die Steuerbefehle. Das Boot funktioniert, ohne dabei einen überpflegten Eindruck zu hinterlassen.

Die Crew hat ihren Spaß, muss sich aber sortieren, wer was macht und wann wo sitzt. Es läuft nicht wirklich rund, muss es auch nicht. Schließlich ist das Niveau sehr unterschiedlich, der Club hat sich auch die Aus-



bildung zum Ziel gesetzt. Neue Mitsegler werden von der Stammcrew angeleitet. Oder wie es die Mitseglerin Jutta Birfelder, Hochzeitsplanerin aus Mallorca, am Rad stehend formuliert: „Das ist ja auch keine Kaderschmiede hier.“

Aber ein Club, dessen Konzept offenbar aufgeht und der seinen Bootspark sogar weiter ausbaut. Mittlerweile gehören drei Laser-Jollen dazu, die in Arenal liegen, sowie immerhin eine Sun Odyssey 45 und eine Du-four 355 im Real Club Nautico in Palma de Mallorca – eine kleine, schicke Flotte für jeden Geschmack. Aber das Flaggschiff bleibt die „MYC One“, die wie ein großer Daysailer genutzt wird – und auch nicht zu viel mehr taugt. Für Langstrecken würde es ideal funktionieren, aber als Übernachtungsmöglichkeit im Hafen gelingt das nur mit sehr sportlicher Attitüde. Das Schiffsinne ist originalgetreu erhalten, sprich, nach den Wohnlichkeitsvorschriften der International Offshore



#### FILIGRANE TECHNIK

*Die Fallen laufen zentral durch Abklemmer und dann durch Organizer. Selbst der Kicker wird per Leinen bedient; Hydraulik gibt es keine. Der Mast wird mit einem Achterstag und fliegenden Backstagen kontrolliert*

Rule ausgestattet. Wobei wohnlich bedeutet: Kojen (der Krängung anpassbare Rohrgestelle), Pantry (Kohlebrett mit Kocher und Plastikschüssel), Toilette (frei stehendes Chemie-WC, mittlerweile mit Vorhang).

Der Innenraum ist offen, er hat keine Schotten, nur dünne Ringspanten, hohe Stringer, eine kräftige Bodengruppe. Diverse Trimmleinen sind unter Deck nach achtern geleitet und treten in Griffweite des Großschottrimmers wieder aus dem Deck. Die Antriebswellen der Grinder surren unter dem Cockpitboden. Das Schiff scheint gesund. Nichts knackt oder knirscht.

Wie damals in den glorreichen Zeiten, in die man dank des Mediterranean Yacht Club wieder eintauchen kann. Noch nie war es so einfach und so günstig, auf einem Cupper zu segeln – und noch dazu auf einer legendären deutschen Siegeryacht.

**FRIDTJOF GUNKEL**