Vom Léman auf die Weltmeere

Tom und Anisia Baumann segeln seit vier Jahren mit ihrer Vagabond um die Welt. Für «marina.ch» verfassen sie immer wieder Revierberichte über die exotischsten Orte und aussergewöhnlichsten Plätze. Im polynesischen Lockdown fanden sie Zeit, die Geschichte ihrer Yacht aufzuschreiben.

01 Anisia Baumann nach überstandener Atlantiküberquerung mit starkem Wind und vielen Wellen.

02 Vagabond passt perfekt in die bunte Karibik.

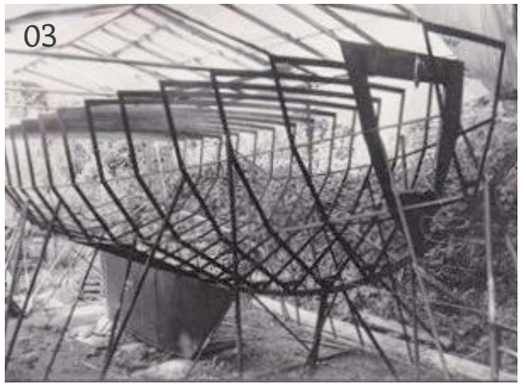
03 Ein Bild aus der Bauzeit der Vagabond in la Neuveville in den 1970ern.

Tom Baumann | Tom und Anisia Baumann

Wir schreiben das Jahr 1972. Goldene Zeiten der ersten grossen Regatten, die mutige Segler dazu brachten, einhand und nonstop um die Welt zu segeln. Die hochseetauglichen Schiffe waren damals im Vergleich zu heute sehr einfach ausgerüstet und boten, vor allem unter Deck, wenig Komfort. Drei Jahre zuvor hatte Sir Robin Knox-Johnston mit seinem neun Meter langen Holzkutter Suahili das legendäre Golden Globe Race gewonnen. Es waren solche Boote, die Schiffsarchitekten nachhaltig inspirierten. Einer von ihnen war François Graeser aus Lausanne. Ein intelligenter Mann, der sich in den 60ern einen Namen mit Plänen für Holzsegelyachten gemacht hatte.

Anfang der 1970er entschied sich François Graeser, ein paar Skizzen für Stahlsegelboote zu entwerfen. Darunter befanden sich auch die Baupläne unserer Vagabond. Der Name des bekannten Piraten Haddock diente als Typenbezeichnung für die gelungenen Entwürfe einer 32-Fuss-Stahlsegelyacht mit klassischen, sehr eleganten Linien. Klaus, ein segelbegeisterter Seeländer aus La Neuveville, kaufte die Pläne kurz darauf, um sich im Garten seines stattlichen Anwesens mit der Hilfe von Paul, einem befreundeten, professionellen Schweisser, den Traum des Eigenbaus einer kleinen Hochseeyacht aus solidem Stahl zu verwirklichen. So weit, so gut. Geplant war, zwei Einheiten zu bauen, so dass dereinst jeder der beiden Bootsbauer sein eigenes Schiff hatte. Den Traum einer Weltreise unter Segel wollten sie sich erfüllen. Sie errichteten sogar eine kleine Halle, damit die Arbeiten auch bei schlechtem Wetter weitergeführt werden konnten. Schritt für Schritt schweissten die beiden das Gerippe aus Spanten und Stringern zusammen, bevor sie zur Hülle des Rumpfes übergingen, die von fünf Millimeter dicken Stahlplanken des Knickspanters gebildet wurde. Klaus und Paul konstruierten das Deck und die Aufbauten komplett mit Stahlplatten. Der Kabinenaufbau reichte schliesslich bis vor den Mastfuss, da François Graeser das Deckslayout als Flushdeck gezeichnet hatte. Rollvorsegel waren zu jener Zeit noch nicht verbreitet, deswegen hatte auch Graeser beim Design des Decks darauf geachtet, dass die Segelarbeit auf dem Vordeck so sicher und angenehm wie nur möglich erfolgen konnte. Auch bei der Breite des Kabinenaufbaus sollte an Deck genügend Platz vorhanden sein, um den Weg vom

«Ich kenne dieses Boot! Es hat bloss die Farbe gewechselt…»



marina.ch
Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Bern

Tel. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch
Tel. Abodienst: 031 300 62 56

01 Glücksgefühl: die Einwasserung der Vagabond in Südfrankreich im Mai 2017.

02 Vor der Umbenennung hiess die Vagabond Dauphin, hier in den 1990er Jahren in Estavayer-le-Lac.

Cockpit zum Vorschiff auch bei schwerem Seegang problemlos zu begehen. Dies alles ging natürlich auf Kosten des Volumens unter Deck.

Fertigstellung nach langem Stillstand

Der Bau der beiden Schiffe zog sich über mehrere Jahre hin, da die beiden Amateur-Konstrukteure noch ihren jeweiligen Jobs nachgingen und somit alle Arbeiten in der Freizeit bewältigen mussten. Leider führten schliesslich familiäre Gründe dazu, dass das gemeinsame Reiseprojekt nicht realisiert werden konnte. In der Folge lagerten die beiden fertigen Schiffsrümpfe ein paar Jahre auf dem Grundstück einer Werft, bis schliesslich zwei neue Eigner gefunden wurden.

Einer der beiden war Raymond aus der Gegend von Estavayer-le-Lac. Nach dem Kauf arbeitete er jahrelang an unserer heutigen Vagabond: Er sandstrahlte, verzinkte, grundierte den kompletten Rumpf, und nebst den ganzen Malerarbeiten realisierte er den gesamten Innenausbau sowie die Installation des Riggs. Der neue Besitzer gab dem Schiff den Namen «Dauphin». Auch er brauchte für die Fertigstellung der Yacht mehrere Jahre, da er noch sein Geschäft als Heizungsinstallateur betrieb. Abweichend von den Plänen François Graesers entschied sich Raymond, anstelle der mittschiffs positionierten Backbordkoje eine grosse Kombüse mit genügend Arbeitsfläche und Kühlschrank zu realisieren. Auch die im Bugbereich vorgesehene WC-Installation wurde nach achtern verschoben. Auf Höhe des Niedergangs entstand backbords eine für die Grösse des Schiffes recht geräumige WC-Kabine mit direktem Zugang zum voluminösen Stauraum, der sich unter der Sitzbank des Cockpits befindet. Im Vorschiffsbereich realisierte er eine grosse Doppelkoje. Bevor er den aus Marine-Sperrholz bestehenden Innenausbau in Angriff genommen hatte, bekam das ganze Schiff eine bis hinunter zur Bilge reichende, mehrere Zentimeter dicke Isolation aus geschäumtem Styropor. Auch die elektrischen Geräte und Leitungen wurden, genauso wie die Sanitärinstallationen, fachgerecht eingebaut. Am Ende erhielt der Rumpf einen roten Endanstrich und ein zwölf Meter hoher Aluminium-Mast thronte über dem weissen Deck. Auch hier entschied sich Raymond zu einer Abweichung vom ursprünglich durch François Graeser geplanten Holzrigg, bei dem ein etwas weniger hoher Mast und ein Klüverbaum vorgesehen gewesen waren.

Für die kommenden Jahrzehnte nach Fertigstellung erhielt das Schiff seinen Hafenplatz in Estavayer-le-Lac. Im Jahr 1995 wurde die Dauphin ein erstes Mal offiziell immatrikuliert und stach mit ihrem roten Rumpf heraus aus dem weissen Polyester-Einerlei im Hafenbecken von Estavayer. Auch mir fiel das Boot sofort auf, als ich in den 90er Jahren während eines Spaziergangs entlang der Steganlagen mein zukünftiges, potenzielles Weltumsegler-Boot suchte. Mein spontaner Gedanke damals: «Mit solch einem soliden, klassischen Schiff möchte ich die Ozeane überqueren!» Nicht im Traum hätte ich mir damals vorstellen können, dass genau dieses schwimmende Objekt Jahre später mein Leben verändern würde.

Traumschiff gefunden

Wir schreiben das Jahr 2014. Ein Abend im Spätherbst, gut 15 Jahre nach meiner ersten Begegnung mit der Vagabond. Wir ginge zig Anzeigen von zum Verkauf stehenden Blauwasser-Segelboote durch. Wir, das bedeutet Anisia und ich. Seit gut einem Jahr teilte ich mein Glück genauso wie die schwierigen Momente im Leben mit ihr. Uns verbindet die Faszination fürs Reisen und für andere Kulturen. Anisia hatte viele Reisen als Backpackerin nach Indien unternommen und dort, genauso wie auch in Afrika, als Pflegefachfrau gearbeitet. Sie hatte keine Ahnung vom Segeln, fühlte sich jedoch seit jeher magisch angezogen von der Atmosphäre, die all die kleinen Häfen mit ihren Segelbooten erzeugen. Anisia interessierte sich für die verschiedenen Bootstypen und lernte dabei auch meine Vorlieben für solide, klassische Stahlsegelyachten kennen. Ich bin als Segler Purist und folge dem Motto «Keep it simple and stupid».

Es war kurz vor dem Zubettgehen, als mich Anisia an jenem Herbstabend zu sich rief: Sie habe soeben das Inserat einer in Estavayer zum Verkauf stehenden Stahlsegelyacht entdeckt! Ich schaute mir die Fotos der Annonce an und erblickte einen sehr eleganten, gelben Knickspanter mit Flushdeck. «Ich kenne dieses Boot! Es hat bloss die Farbe gewechselt. Das wäre eine ideale Yacht für uns!» Anisia spürte meine Begeisterung und ich erzählte ihr die Geschichte meiner Begegnung mit genau diesem Schiff, das damals noch in roter Farbe vor sich hin strahlte. Sofort beschlossen wir, den Eigner zu kontaktieren und eine Besichtigung zu vereinbaren.

Umtaufen und optimieren

Mit einer Taschenlampe bewaffnet, denn es war stockdunkel, machten wir uns an die Besichtigung. Wir leuchteten jeden Winkel aus. Unser Interesse galt vor allem der Bilge, der Ruderanlage, dem Rigg und dem Innenbord-Diesel, der gerade mal 70 Stunden auf dem Buckel hatte, weil er vor zwei Jahren neu eingebaut worden war. Sogar eine mechanische Selbststeueranlage mit Windfahnensteuerung war an einer Heckplattform aus Edelstahl montiert. Auch die manuelle, sehr solide Ankerwinde gefiel mir gut. Da wir uns mit Charles, dem dritten Eigner der Yacht, auf Anhieb sehr gut verstanden, und er uns auch bezüglich des Verkaufspreises ganz schön entgegenkam, besiegelten wir den Deal am 6. Dezember 2014. Charles hatte das Schiff einige Jahre zuvor von Raymond übernommen und wollte damit ursprünglich eine Atlantiküberquerung segeln. Deshalb hatte er in eine Heckplattform mit Windfahnensteuerung und in einen neuen Motor investiert. Die gelbe Farbe der strahlenden Dauphin war gewöhnungsbedürftig, doch schon sehr bald wurde sie auf unseren Social-Media-Kanälen zum Markenzeichen unserer Yacht. Die Bezeichnung «Le petit voilier jaune» ist für uns heute nicht mehr wegzudenken.

Trotz Aberglaubens vieler Seeleute wollte ich die Yacht umtaufen. Der Grund war folgender: An meinem 17. Geburtstag war mein Vater gestorben. Er, der weitgereiste Abenteurer und Künstler hatte eine grosse Leere in meinem Leben

marina.ch
Das nautische Magazin der Schweiz

marina.ch
Ralligweg 10
3012 Bern

Tel. 031 301 00 31
marina@marina.ch
www.marina.ch
Tel. Abodienst: 031 300 62 56

01 Wer eine Yacht hat, der hat nie ausgetüftelt: Tom Baumann bei aktuellen Werftarbeiten in Taravao, Tahiti.

02 Anisia Baumann während der grossen Renovation 2015.

01

02

hinterlassen. Glücklicherweise konnte ich diese bald mit meiner neu entdeckten Leidenschaft ausfüllen, dem Segeln. Ich begann, Bücher über die grossen Pioniere der Ozeansegler zu lesen. Dabei prägte mich eine Geschichte mehr als alle anderen: «Vagabond des mers du sud», verfasst vom legendären Segler Bernard Moitessier. All meine Segelboote trugen von da an den Namen «Vagabond». Aberglaube hin oder her.

Den Hafenplatz in Estavayer konnten wir glücklicherweise vom Voreigner übernehmen. Während der folgenden zwei Jahre renovierten wir das Boot komplett. Wir strichen den gesamten Innenbereich neu, ersetzten alte Teppichverkleidungen an den Wänden mit Bambuslamellen und Linoleumböden mussten dunkelbraun lasierten Marinesperrholzplatten weichen. Am Rigg tauschten wir das sechs Millimeter dicke Achterstag durch ein neues mit acht Millimetern Durchmesser. Das einfache Vorstag verdoppelten wir zur Verstärkung, aber auch, um die Option für das Setzen traditioneller Passatsegel zu haben. GPS, ein UKW-Funkgerät, eine Seenotfunkboje, eine Rettungsinsel für vier Personen, diverse Notraketen und sonstige Signalisationsmittel, ein etwas schwererer Hauptanker, ein aufblasbares Beiboot und ein vollkardanischer Steuerkompass waren nur die wichtigsten Ergänzungen, die für die Hochseeausrüstung getätigt werden mussten. Der Kompass stammte – so ganz nebenbei – aus der nautischen Ausrüstung von Kathena II, der Yacht von Wilfried Erdmann, der in den 1970ern mit seiner Frau Astrid die Welt umsegelt hatte.

Endlich eingetragen

Anfang Februar 2017 war es dann soweit. Nach einer heissen Tasse Kaffee und der Überprüfung aller Punkte durch den Experten stand der Eintragung ins Register der schweizerischen Hochseeyachten nichts mehr im Weg. Am 1. Mai in den frühen Morgenstunden schliesslich begann die Fahrt auf einem Sattelschlepper nach Südfrankreich. Sämtliche Formulare für die Zollabfertigung am Grenzübergang in Genf hatte ich bereits im Vorfeld ausgefüllt. Nach Ankunft am Mittelmeer stellten wir die Vagabond im Trockenhafen von Martigues mit einem Kran auf den Werftplatz, wo nun die letzten Arbeiten vor dem Einwassern erfolgten. Ein grossartiger, sehr emotioneller Moment für uns, als der Rumpf des Schiffes endlich Salzwasser berührte.

Seit jenem denkwürdigen Moment der Einwasserung sind über vier Jahre vergangen. Unser tapferes kleines Schiff hat uns in dieser Zeit bis nach Polynesien gebracht. Das Mittelmeer, der Atlantik, das karibische Meer, der Panamakanal und der grösste Teil des Pazifischen Ozeans liegen hinter uns. Eine bemerkenswerte Strecke für ein Boot dieser Grösse. Nach anfänglichen Kinderkrankheiten im Mittelmeer, wo uns vor allem die Installation der Welle und deren Wirksamkeit bezüglich Dichtheit zu schaffen machten, mussten wir Vagabond zweimal auswassern, um die nötigen Reparaturen und Verbesserungen vorzunehmen.

Wir hatten Hochs und Tiefs, wie sie bei einer solchen Abenteuerreise halt irgendwie dazugehören. Die technischen Probleme waren fast ausschliesslich in der Peripherie der Schiffsausrüstung anzutreffen. Strukturell war und ist unser schwimmendes Zuhause stets in Topform und auch bei schwerem Seegang verhält sich die Vagabond tadellos und vermittelt ihrer kleinen Crew das Gefühl von Sicherheit. Diese Tatsache ist beim Blauwassersegeln Gold wert und bestätigt, dass damals in den glorreichen 70ern und 80ern beim Entwurf der Konstruktionspläne aber auch beim Bau des Schiffes ganze Arbeit geleistet worden war.

«Un grand Merci» von uns beiden an den Bootsdesigner François Graeser, an die beiden Erbauer Klaus und Raymond aber auch an den Voreigner Charles!

www.vagabond-voyages.net