

Unsere neue Amel 50 unter SRV-Flagge in Wales

Katinka und Felix Rockmann

Teil I : Wie alles begann

Es begann harmlos mit einem Besuch der „Boot“ in Düsseldorf 2019. Felix, mein Mann, begleitete einen Freund dorthin und hatte primär vor, sich auf der Messe über Charterangebote in Griechenland zu erkundigen (wir waren in den letzten 7 Jahren als 5-köpfige Familie viel im Mittelmeer und vorzugsweise in Griechenland unterwegs).



Und da stand sie, dort sah er sie zum ersten Mal, die Yacht des Jahres, eine *Amel 50*.

Felix' Traum ist es immer gewesen, eines Tages ein echter „Blauwasser-Segler“ zu werden und je nach Gegebenheit und Möglichkeit mit einem Segelschiff möglichst viel von der Welt zu sehen. Daher hatte er auch die Welt der Fahrtenyachten fest im Blick und war sehr erfreut, sich die Amel 50 auf dem Boot live ansehen zu können. Steht der Name Amel doch von Anfang an für Freiheit, Sicherheit und Comfort auf hoher See. Und was soll ich sagen, es war Liebe auf den allerersten Blick. Und von da an ließ ihn der Gedanke einer eigenen Amel 50 nie wieder los.

Zugegeben hat es etwas gedauert, mich zu überzeugen. Nicht, weil ich keine begeisterte Seglerin bin. Auch nicht, weil ich außer einer vergleichsweise „klitzekleinen“ Europe (LüA 3,35m) und einen Prindle 18 Katamaran noch nie ein Boot besessen habe. Auch nicht, weil ich mir etwa das Fahrten- oder Blauwassersegeln nicht bestens für unsere Zukunft vorstellen könnte, sind wir beide

doch gleichermaßen von der Vorstellung von unendlichem Wasser, dem damit verbundenen Freiheitsgefühl und einem *self-sufficient-sailing* fasziniert.

Der Hauptgrund meiner Skepsis lag an der Größe des Unterfangens, stehen wir beide doch voll im Berufsleben und haben drei Kinder (mittlerweile 19, 17, 15) und haben auch sonst das eine oder andere zu tun. Meine Zurückhaltung war also eher auf logistisch und organisatorische Bedenken zurückzuführen, und dauerte noch einige Zeit und viele, viele Gespräche, Überlegungen, Diskussionen und Abwägungen an. Bis ich *SIE* schließlich selbst in live sehen und segeln durfte: nach einer Probefahrt in Hyeres im März 2022 hatte es auch mich erwischt: zu unfassbar elegant und stabil segelt die Amel bei 30 Knoten durch das ruppige Mittelmeer, verspricht Qualität und Sicherheit, verbindet Eleganz mit Funktionalität. Nach diesem langen Tag auf See waren wir sprachlos und platt, wussten zunächst gar nicht, wohin mit unseren Gefühlen und Gedanken. Wir mussten uns aber nicht lange „erholen“, und schon sehr kurze Zeit später begannen die allerersten konkreten Vorbereitungen auf unser großes, großes Abenteuer, unseren Lebenstraum: „*Serendipity*“....*

Teil II: Wie kauft man ein Schiff?

Wie beginnt man einen solchen Lebenstraum, einen solchen Schritt? Erstmal ganz nüchtern, mit einem Termin bei der Bank. Und bereits dieser Termin war sehr spannend, da unser Finanzberater sich schon mit vielen Krediten beschäftigt hat, aber noch nicht mit einem Kredit für ein privat finanziertes Segelboot. Wir lernen also viel über andere Kreditrahmen, Versicherungen und die Registrierung im Binnenschiffregister etc.

xWir treffen uns regelmäßig mit unserem Amel-Verkäufer aus München, der mit uns alle Details bespricht und uns mit sehr viel Erfahrung und praktischem Wissen berät. Wir fahren wir noch mal nach La Rochelle an den Atlantik, wo Amel seine (einzige) Werft betreibt. Wir bestaunen den Bau der Boote in drei riesigen Hallen: von Anfang bis Ende werden hier immer 3 Schiffe

gleichzeitig gebaut (ca 25 sind es pro Jahr): Es gibt nur zwei Versionen, die Amel 50 und die Amel 60. Auch gibt es keine Möglichkeiten, das Interieur abzuändern. Es gibt also nur zwei Boote, die in Formen gegossen und zusammen laminiert werden. Hier wird zum Großteil in Handarbeit Holz bearbeitet, werden Polster genäht, Elektronik verlegt (und davon nicht zu wenig), Masten gebaut und Segel angepasst. Schließlich schwimmt der fertige Rumpf 7 Tage in einem Pool, der Motor läuft dabei durchgehend, der erste Service ist anschließend fällig und die „Wassertaufe“ bestanden. Das fertige Boot darf nun seine erste Reise ins Hafenbecken von La Rochelle antreten.

Schließlich unterzeichnen wir eines Tages im Mai 2023 ziemlich unspektakulär zu Hause am Küchentisch einen Kaufvertrag. Er wird in den Umschlag gelegt, frankiert geht er zur



Post. Das war's: Unsere Knie zittern etwas, was für ein Unterfangen! Gut, dass es ein Gläschen Champagner mit Freunden gibt, dann heißt es warten bis Juli 2025!

Teil III: von unendlichen Vorbereitungen

Eigentlich heißt es nicht warten. Eigentlich heißt es jetzt: Auf die Plätze, fertig, los....!

Es gibt so unendlich viel zu lernen und wissen. Und die Zeit bis dahin ist gar nicht so lange. Wir wälzen Bücher und Fachzeitschriften, lesen Blogs und verfolgen diverse Weltumsegler auf youtube. Aber das zu Lernende wird immer mehr....!

Es gibt so viel zu bedenken und zu beachten: vom Liegeplatz und den bevorzugten Segelrevieren, über Bootstechnik, Seemannschaft bis hin zu Versicherung, Verwaltung, Registrierung etc.

Da wir das Boot in La Rochelle an der Atlantikküste übernehmen, wird klar, dass wir es nicht „in einem Rutsch“ ins Mittelmeer segeln können. Und da wir uns schon immer mal in britische Segelgewässer begeben wollten, ist die Gelegenheit günstig: und so reift die Idee, unsere *Serendipity* nach der Übernahme nach Großbritannien zu segeln, genauer gesagt, nach Cardiff in Wales, ganz am Ende des berühmten Bristol Channels.

Das heißt allerdings auch, dass wir uns neben den oben genannten Themen nun auch mit einem uns fremden Segelrevier beschäftigen müssen (Felix hatte einen Schwerwettertörn im Winter in Southampton gemacht, aber mehr Erfahrung haben wir nicht für in diesem Revier). Also kaufen wir Seekarten und Bücher, allen voran den REEDS manual.

Wir lesen alles über Gezeitensegeln (immerhin hat es in Cardiff bei Springflut bis zu 12 Meter Tidenhub). Wir lernen alles über die Ströme im Bristol Channel und in der Biskaya (bis zu 7 Knoten Geschwindigkeit), über gefürchtete „Wind gegen Welle“ Situationen, über berühmte Schwarzfischer in der Biskaya und nicht zuletzt über die berühmte *Traffic-separation-scheme* (TSS) im Ärmelkanal. Hier überquert man auf einer Strecke von 30sm den stark befahrenen „Highway“ der Tanker und Containerschiffe, die hier mit 18-20 Knoten Fahrt perlschnurartig, unnachgiebig und unbeeindruckt aller Freizeitsegler von Ost nach West oder West nach Ost durchziehen. Wir lesen und lernen über die Hafenanfahrten in La Rochelle und Cardiff, die Fahrt in die Schleuse vor der Marina (bei Ebbe 90 cm Tiefe, bei Flut bis 12,20m Tiefe, wie haben einen Tiefgang von 2,20m). Wir belesen uns über Satelliten, Radar, Starlink und Co und beschäftigen uns im Detail mit der Routenplanung. Wir lernen über Einklarieren, das Setzen

der *Courtesy-flag* und über das „Dippen“ im Falle des Passierens eines Schiffes der Royal Navy. Wir fliegen nach Cardiff und besichtigen zwei Marinas, und entscheiden uns für die sehr geschützte (da Schleuse und extra Lock) traditionelle Marina in Penarth. Wir fahren noch mal nach La Rochelle und überfliegen alle (Hafen-)Einfahrten und Schleusen mit unserer Drohne, um die Bilder mit unseren Seekarten (elektronisch und analog) zu vergleichen. Und natürlich erkundigen wir uns über Bedingungen und Regelungen für einen Langzeitliegeplatz außerhalb der EU.

Das machen wir ganze 1,5 Jahre!

Im November 2024 gehen wir schließlich den nächsten Schritt und beginnen alles zu kaufen und zusammenzustellen, was wir für unser Schiff brauchen: von der Tasse und der Gabel über Handtücher, Bettzeug, Töpfe und Pfannen, hin zu Eimern, Wäscheklammer und Besen. Von den Schwimmwesten mit rescue AIS-MOB Gerät und Liefebelt, Epirb, Leuchtsignalen und Flaggen, über Fernglas, Kompass, Werkzeugkoffer (Werkzeug ohne Ende: Bohrer, Flex, Schweiß- und Schleifgeräte, Sicherungen, Dichtungen, Tape.....), hin zu Tauwerk, Dinghi, Außenborder



(Elektromotor von Torqueedo), *Catch-and-lift System*, Rettungsinsel und Zweitanker. Standardmäßig an Bord sind Fender, Anker, Segel, Bootshaken, Polster, Feuerlöscher und Festmacher.

Wir führen und ergänzen Listen und Tabellen und befüllen peu a peu unseren Keller, der als Stauraum dient. Zwischenzeitlich kommen Zweifel auf, wie wir das alles, also einen gesamten „Hausstand“ und „Segelbootstand“ in einem Auto nach La Rochelle fahren können, zumal sich zwei Klappräder und ein SUP dazu gesellen... Aber nachdem wir nur zu zweit sind und überdies über eine Dachbox und einen Fahrradanhänger verfügen, bringen wir im Juli 2025 alles sicher nach La Rochelle und übernehmen am 01.07. 25 dort unser Boot!!

Wir haben ganze 5 Tage Einweisung, so komplex ist die Technik. Wir segeln raus, probieren alles aus, ankern, tanken, proviantieren und lernen weiter. Jeder Tag hat 15 Stunden, uns raucht der Kopf, wir sind voller Adrenalin, können die Informationsfülle kaum bewältigen (wir erkunden, filmen und fotografieren jedes Kabel, jedes Ventil, jede Sicherung, jedes Rohr, einfach ALLES). Felix lässt sich auf den Mast ziehen, das Dinghi wird an den Davits montiert und das Internet installiert. Schließlich hissen wir feierlich die SRV-Flagge (!) und taufen unser Boot gebühlich mit Gästen und Champagner: *Serendipity!*

Nach einer unfassbar intensiven und emotionalen Woche fahren Felix und ich zurück nach Regensburg, arbeiten vier Wochen und sind dann bereit für unser ganz, ganz großes Abenteuer: Die 5-tägige Überfahrt von La Rochelle nach Cardiff mit unserer Amel.

IV: Die Überfahrt

Wo fange ich an, über eine Passage zu berichten, die alles geboten hat? Eine Passage mit einem neuen Boot in einem neuen Revier mit einer neuen Crew? Eine Passage, die non-stop oder nur mit einer kurzen Ankerpause (in Lundi) geplant war und durchaus in herausfordernden Gewässern stattfindet?

Vielleicht fange ich damit an: Unser Boot ist schon mal in bester Verfassung (Rigg noch mal getrimmt, Motor nochmal gewartet). Proviant en mass, Ausrüstung vollständig, Traumwetter in La Rochelle (25 Grad, übliche lebhaft Wind, Wettervorhersage zufriedenstellend). Unsere Route ist im Detail geplant (wir nutzen die Gezeitenströme und kommen zu Hochwasser -2h in Cardiff an) und die Crew befindet sich in *high spirit* („Crew“, das sind wir beide und zwei Freunde, einer davon ist ein erfahrener Segler, der andere hat keine Segel-, aber Bootserfahrung).



Und dann ist wirklich alles dabei, wirklich alles: von Windstille und Schwimmen mitten im Atlantik, von Delfinschwärmen, die uns lange und immer wieder begleiten, von Nebel und unglaublichen Sonnenauf- und Untergängen, von dreieinhalb Meter hohen Wellen und 30 Knoten Wind, von langen müden Nächten am Radar, über viele, viele anstrengende Motorstunden gegen Wind und Welle (Ärmelkanal), aufregendes Manövrieren und zwischen Riesentankern in der *Traffic-separation-scheme* bis hin zu Seekrankheit, Rückenproblemen, Seil im Propeller (müssen wir uns während der Fahrt irgendwo „eingeholt“ haben) und einer

Wandverkleidung, die bei einer Welle herausgebrochen und auf die Kloschüssel gefallen ist (und letztere zertrümmert hat).

Wir essen nur ein Bruchteil von dem, was wir dabei haben, bevorzugen Wasser, Cola und Schokolade. Wir segeln in Schichten, aber ohne feste Einteilung, wer wach ist, ist am Steuerstand (und das waren Felix und ich dank des vielen Adrenalins fast immer!). Der Autopilot steuert uns souverän durch Wind und Welle, nur ein, zweimal schafft er die Welle nicht und wir müssen manuell gegensteuern.

Wir richten es uns gemütlich im Cockpit ein, hier ist unsere Zentrale (im wahrsten Sinne des Wortes). Wer eine Amel kennt, weiß, dass sie ein geschütztes Zentralcockpit hat, von dem aus alles gesteuert werden kann. Das ist seeehr angenehm!!! Hier häufen sich innerhalb dieser 5 Tage Schlafsäcke und Kissen, Ferngläser, Wasserflaschen, Stirnlampen, Kopfhörer, Schwimmwesten, Lifebelts und – Schokolade!

Wir schaffen die Route nicht ganz planmäßig, zu viel Gegenwind und Gegenwelle müssen wir bewältigen. Aber wir schaffen einen kurzen Ankerstop (für ein paar Stunden über Nacht) an der geschützten Ostseite der einsamen Insel Lundi im Eingang des Bristol Channels. Ein unglaublich magischer Ort und eine wirklich benötigte Erholungszeit! Am frühen Morgen brechen wir im Dunkeln wieder auf und dann surfen wir bei bis zu 30 Knoten achterlichem Wind mit Gezeitenstrom und über 10 Knoten Fahrt ostwärts in den Bristol Channel. Wir schleusen das erste Mal in dieser gigantischen Schleuse, kommen sicher in unserer wunderschönen, kleinen Marina an und machen schließlich erschöpft, aber glücklich an unserem geschützten Liegeplatz fest.



Was für ein Abenteuer! Ich küsse den Boden. Dann wird gefeiert.....!

***Serendipity-** dieser Name stand von Anfang an fest: „*Serendipity ist the effect by which one accidentally stumbles across something truly wonderful especially while looking for something truly unrelated*“ – wie passend!