

Magazin der Sonderegger Publish AG  
über Eigentümliches, Bewegendes und  
Gedrucktes.

# Samt & Sonders

01 | 2018



# Horizonte

Samt&Sonders über Segeltuch, Karbon und Balsaholz,  
einen wahrhaft kühnen Plan, hehre Ziele, das Meer, das Leben  
und die Kraft der Gemeinsamkeit.



Geschätzte Leserin, geschätzter Leser

Denken Sie kurz zurück – an Ihre letzten Ferien am Meer. Lauschen Sie dem Schlag der Wellen, dem Kreischen der Möwen, und schnuppern Sie den Duft von Seetang, Salz und Fisch, herangetragen von einer sanften Brise. Steigt in Ihnen jetzt Sehnsucht auf? Die Lust, im seichten Wasser zu stehen? Der Wunsch, ein Schiff zu besteigen, die Segel zu hissen und Richtung Horizont zu schippern?

Es ist diese Sehnsucht, die das Team von Ocean Youth Sailing beflügelt. Die jungen Männer und Frauen, die beim Jugendsegeln Steckborn den Umgang mit Segeln, Schoten, Klampen und Pinne erlernten, wollen aber nicht nur träumen, sondern die Meere dieser Welt wirklich erobern. Mit einem fast 14 Meter langen, 7,4 Meter breiten und gut acht Tonnen schweren Katamaran.

Diesen bauen sie – gemeinsam mit Hunderten Freiwilligen – seit 2016 in Bottighofen, am Ufer des «Schwäbischen Meeres». Samt&Sonders war dort – und staunte. Der Rohbau ist beeindruckend, riesig – und statt auf eine Horde Träumer trafen wir auf ein Team junger, top ausgebildeter Erwachsener, welche sich bezüglich ihrer individuellen Fähigkeiten perfekt ergänzen, einen klaren Businessplan haben, mehrere Hunderttausend Franken Spenden- und Sponsorengelder zusammentragen und jeden einladen, mitzuhelfen – auch anerkannte Flüchtlinge.

Diese sollen, wie prinzipiell alle, die sich bei OYS engagieren, praktische Lernerfahrung sammeln, Verantwortung übernehmen, Teamfähigkeit aufbauen und eigenständiger werden – wodurch sie sich neue Horizonte für ihr weiteres Leben erschliessen. Beim Bau des Katamarans einerseits, bei dessen späterem Einsatz als Hochsee-Schulungsschiff sowie im Rahmen gemeinnütziger Projekte zu «Meer», «Jugend» und «Umweltschutz» andererseits.

Wir von der Sonderegger Publish AG finden das gemeinnützige Engagement von OYS grossartig, denn wir finden viel von uns selbst darin. Auch im Geschäftsleben ist der Horizont eine höchst volatile Grösse. Wer ganz vorne mit- oder gar auf und davonsegeln will, muss ihn stetig erweitern. Das gelingt in der Gemeinschaft leichter – im Team von OYS ebenso wie im Familienunternehmen, zusammen mit treuen Kunden und motivierten Mitarbeitenden. Lassen Sie uns daher gemeinsam die Segel hissen! Der Sonne und dem Horizont entgegen...

Ihre Sonderegger Publish AG, Weinfeldern



Der Horizont ist etwas Seltsames. Eigentlich nur die Grenzlinie zwischen der sichtbaren Erdoberfläche und dem Himmel. Und doch alles andere als greifbar. Sitzend am Meer ist er kaum 2,5 Kilometer, stehend aber gut 4,5 Kilometer entfernt. Noch variabler ist der Horizont des Lebens. Dessen Weite liegt in unserer eigenen Hand. Wer ihn erweitern möchte und das Meer liebt, sollte nach Bottighofen reisen.

«Wenn Du ein Schiff bauen willst, dann trommle nicht Männer zusammen, um Holz zu beschaffen, Aufgaben zu vergeben und die Arbeit einzuteilen, sondern lehre die Männer die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer.»

Dieses Zitat stammt von Antoine de Saint-Exupéry. Der französische Schriftsteller und Flieger wurde am 29. Juni 1900 in Lyon geboren – und verschwand 44 Jahre später, am 31. Juli 1944, samt seinem Aufklärungsflugzeug vom Typ Lockheed F-5 unter mysteriösen Umständen nahe der Île de Riou vor Marseille. Die von ihm formulierte, nur 33 Wörter zählende Lebensweisheit hat ihn überlebt und inspiriert die Menschen bis heute. Sie fasst überdies in geradezu bildhafter Weise die aussergewöhnliche Idee hinter dem Projekt «Ocean Youth Sailing» zusammen, welches im Thurgau, am Ufer des Bodensees, realisiert wird. Hunderte Freiwillige,

vorwiegend Jugendliche, bauen in Bottighofen seit April 2016 einen Katamaran. Von Hand, im Team, zusammengesteckt und verklebt aus Abertausenden vorgefertigten oder eigens angefertigten Teilen. Nicht unähnlich einem ebenso grossen wie grossartigen Modellschiff. Mit dem bemerkenswerten Unterschied, dass ihr Katamaran dereinst keine Vitrine zieren, sondern die Weltmeere besegeln und neue Horizonte erschliessen soll – örtlich, aber auch psychisch und menschlich. Horizonte, die so weit gesteckt sind, dass keiner der Beteiligten sie zu erreichen alleine im Stande wäre. Horizonte, die erst durch die Kraft der Gemeinsamkeit zugänglich werden. Horizonte, die nur im Team überhaupt erst in greifbare Nähe rücken. Das ist faszinierend – auch, wenn die Realisierung des Traums, der hinter «Ocean Youth Sailing» steckt, Jahre in Anspruch nimmt.

Aktuell sind es deren vier, die ins Land gezogen sind, seit Lukas Ruppen, begeisterter Segler und einst Jugendleiter sowie Mitglied des Vorstandes von «Jugendsegeln Steckborn», gemeinsam mit seinen Kolleginnen und Kollegen die Idee hatte, am Thurgauer Bodenseeufer einen hochseetauglichen Katamaran zu bauen. In unseren Breitengraden ist das etwas Besonderes. Anderswo weniger.



In Australien beispielsweise hat der Bau eines Schiffes als «Alterswohnsitz» Tradition. Zumindest für Leute, die das nötige Kleingeld dafür übrig haben.

Lukas und seine Freunde freilich gehören nicht zu «diesen Leuten». Keiner von ihnen kann derzeit einfach mal so mehrere Hunderttausend Franken in den Bau eines Schiffes stecken. Zumindest jetzt noch nicht. Möglicherweise vielleicht im höheren Alter – so sie es dann überhaupt noch wollten. Dennoch diskutierten Lukas und seine Freunde immer wieder einmal, wie es denn wohl wäre, ein richtig großes Schiff zu bauen.

Auch an einem gemütlichen Abend mit Bier an der Theke, an dem sie eigentlich darüber diskutieren wollten, welches neue Projekt sie für die Jugendlichen von Jugendsegeln Steckborn aufgleisen könnten, kamen Lukas und seine Freunde wieder einmal auf den Traum von einem hochseetauglichen Schiff zu sprechen. Allerdings hatten sie dieses Mal einen Geistesblitz: «Wie wäre es denn, wenn wir ein Schiff bauen würden, gemeinsam mit Jugendlichen – und für Jugendliche?», fragte Lukas. In der nachfolgenden Diskussion gab ein Wort das andere und Wort für Wort, Gedanke





für Gedanke, Idee für Idee reifte in den Köpfen der jungen Segler der kühn wirkende Plan, tatsächlich ein Hochseeschiff zu bauen. Gemeinsam mit vielen helfenden Händen. Mit Menschen, die denselben Traum träumen. Ein Schiff, erbaut von Jugendlichen, Erwachsenen, Pensionären, Frauen und Männern, Seglern und Nicht-Seglern, Fachleuten und Laien. Ein Schiff, das die Jugend beflügeln soll, auf Kiel gelegt von einem Haufen Enthusiasten, die – getreu der Weisheit von Antoine de Saint-Exupéry – getrieben sind von der Sehnsucht nach neuen Horizonten und den scheinbar unendlichen Weiten des Meeres. Bereit dazu, den eigenen Horizont zu erweitern und Grenzen weiter zu stecken als üblich.

Am Ende, es war schon spät in der Nacht, mündete das Brainstorming im rohen Konzept eines gemeinnützigen Projektes, an dessen Ende nicht nur ein Hochseesegler der Extraklasse, sondern auch Umweltschutz, Wissen und Bildung, Gemeinsamkeit und vor allem eine stattliche Menge Horizonterweiterung stehen sollte. Für alle, die an der Realisierung mitzuwirken bereit sein sollten.

Ob letztlich das Bier, die Leidenschaft oder schlichte Träumerei schuld war – oder ob es daran lag, dass Lukas' Kolleginnen und Kollegen einfach den gleichen Traum träumten und entsprechend sofort hingerissen waren, wurde niemals restlos geklärt. Fakt ist: Gemeinsam machten sich die Freunde ans Werk. Innerhalb nur eines Jahres reifte in ihren Köpfen die nach Lukas' eigenen Worten «durchus a chli schpinnerete Idee» vom mit Jugendlichen für Jugendliche gebauten Schiff zu einem realisierbar anmutenden Projekt mit drei klar formulierten zentralen Zielen. Erstens: Wir bauen ein hochseetüchtiges Schiff – mit Hilfe von Freiwilligen, finanziert von Spendern, Sponsoren und Stiftungen, mit dem Ziel, möglichst keine Schulden anzuhäufen. Zweitens: Wir betreiben anschliessend das fertige Boot als Schulungsschiff. Zu Ausbildungszwecken, damit Jugendliche und junge Erwachsene in theoretischen wie praktischen Kursen das Segeln auf dem offenen Meer erlernen können. Drittens: Wir engagieren uns nicht aus Eigennutz, sondern realisieren gemeinsam mit vielen anderen ein ebenso sinnvolles wie faszinierendes gemeinnütziges Projekt. Dies mit dem Anspruch, verantwortungsvolles Handeln, Teamwork-Fähigkeit und Eigenständigkeit sowie praktische Lernerfahrungen zu vermitteln, um Jugendlichen und jungen Erwachsenen neue

Horizonte für ihr weiteres Leben zu erschliessen. Einerseits im Rahmen des Baus des Schiffes und während der damit möglichen Hochseesegler-Ausbildung, andererseits im Rahmen gemeinnütziger Projekte, die sich den Themen «Meer», «Jugend» und «Umwelt» widmen.

Im Verlauf der Planungsphase wurde allen klar: Gute Ideen und sprühende Begeisterung für ein gemeinsames Projekt alleine werden nicht genügen. Vielmehr muss ein belastbarer Business-Plan auf die Beine gestellt werden, um Sponsoren, Spender, Stiftungen und andere Investoren zu überzeugen. Es braucht Fachleute, wenn man ohne einen gigantischen Schuldenberg anzuhäufen ein Schiff bauen will, das gut und gerne mit 600 000 bis 700 000 Franken zu Buche schlagen würde, so man es einfach fixfertig in einer Werft in Auftrag gäbe. Diese Erkenntnis jedoch schreckte das Team nicht. Denn allen Beteiligten war ebenso klar: In der Summe unserer Fähigkeiten und Kenntnisse bilden wir ein nahezu ideales Team. Jede und jeder bringt von Beginn an wichtige Fähigkeiten und Kenntnisse mit, die unabdingbar sind, wenn ein Projekt dieser Grössenordnung erfolgreich aufgeführt und durchgezogen werden soll.



**Wir haben Grosses vor. Unser Traum ist 13,6 Meter lang, 7,4 Meter breit, hat einen 17,5 Meter hohen Mast und wiegt gut acht Tonnen. Manche nennen es verrückt, gewagt oder irrwitzig. Andere nennen es genial, wegweisend und sozial. Diese «Anderen» sind mir sympathisch.**

Lukas Ruppen

Lukas Ruppen (28), Verantwortlicher für den Schiffsbau, ist Techniker, genialer Planer und begnadeter Konstrukteur in Personalunion. Er hat an der ETH Zürich seinen Master in Mechanical Engineering absolviert, betreibt im Teilzeitpensum eine eigene Firma für den Bau von Hightech-Karboneilen, arbeitete bei der Konstruktion und der Produktion des Rennschiffes «Volvo Ocean Race 65» sowie von Wing-Masten für Klasse-C-Rennkatamarane mit und war in die Produktion der «Solar Impulse 2» involviert, mit der die Schweizer Bertrand Piccard und André Borschberg die erste Weltumrundung mit einem rein solarbetriebenen Flugzeug schafften. Zudem ist Lukas ein ausgezeichnete Segler mit fundierter nautischer Ausbildung und verfügt über reichlich Erfahrung in der Jugendarbeit.

Damian Ruppen (30), älterer Bruder von Lukas, ist seit Beginn Finanzchef von Ocean Youth Sailing. Er absolvierte an der HSG St. Gallen den Master in Rechnungswesen und Finanzen, ist zertifizierter Management Accountant sowie Kantonsschullehrer für Wirtschaft und Recht. Auch hat er in früheren Jahren bereits Jugendprojekte im Umfang von 130 000 Franken für das Jugendsegeln Steckborn finanziert und realisiert.

Marco Lang (27) unterstützt Lukas Ruppen als Schiffstechniker beim Bau des Schiffes, hat wie dieser an der ETH Zürich seinen Master in Mechanical Engineering absolviert, kennt sich als Leiter von Jugend+Sport-Snowboardlagern, Kletterlagern für Behinderte sowie als ehemaliger Leiter bei Jugendsegeln Steckborn bestens mit der Jugendarbeit aus und ist, wie übrigens auch Damian, im Besitz des Schweizer Hochseescheins.

Nicola Möckli (27), Master in Geowissenschaften und derzeit als Meteorologe bei «MeteoNews» tätig, kümmert sich um die Bereiche PR, Ausbildung und Umwelt. Medizinstudentin Franziska Straden (23), die einzige Dame im Vorstand, fungiert als KassiererIn und Aktuarin. Sie absolvierte, wie auch Nicola Möckli und Lukas Ruppen, zudem bereits die Ausbildung zum «Royal Yacht Master Offshore».

Das Amt des Präsidenten von Ocean Youth Sailing hat Jürg Hochstrasser (58) inne. Er verfügt über Hochseeerfahrung (Mittelmeer und Atlantik) und – als ehemaliger Präsident von Jugendsegeln Steckborn – über rund 30 Jahre Praxiswissen aus der Jugendarbeit. Als Leiter Schiffsbetriebe und Leiter Ausbildung & Fahrschulbetrieb der EPH Nautik AG,





Inhaber des Kapitänspatents und Bootsfahrlehrer mit eidg. Fachausweis sowie Inhaber der Bootsschule Nautus AG verfügt er überdies über viel Erfahrung und ein gutes Netzwerk für alles, was mit dem Bau und dem Unterhalt von Schiffen zu tun hat.

Im Frühling 2014 wurde der Verein «Ocean Youth Sailing» gegründet – mit anfänglich rund 30 Jugendlichen und jungen Erwachsenen des Jugendsegelns Steckborn. Diese ergänzten die Fachkompetenz des Vorstandes um weitere Spezialisten wie Elektriker und Elektroniker, Schreiner, All-rounder und einen Betriebswirtschaftler. Seit 2015 ist der Verein vom Kanton Thurgau als gemeinnützig anerkannt – und Anfang 2016 waren sowohl die Planungen als auch das Fundraising so weit gediehen, dass tatsächlich mit dem Bau des Schiffes begonnen werden konnte.

Kurz zuvor kam dem Team auch der Zufall zu Hilfe. Im Rahmen der umfassenden Recherchearbeiten stellte sich nämlich heraus: Es wurde vor Jahren bereits ein ähnliches Projekt in der Schweiz realisiert. Im Kanton Basel baute ein zwölfköpfiges Schülerteam der Freien Mittelschule Basel-land zwischen 2000 und 2002 die Hochsee-Katamarane

«Solea» und «Planado», die seither auf den Weltmeeren im Einsatz stehen und jungen Leuten das Hochseesegeln ermöglichen. «Natürlich suchten wir sofort, als wir auf das Basler Projekt aufmerksam wurden, den Kontakt», erklärt Lukas Ruppen. Die Erfahrungen, die von FOS-Sailing, so der Name dieser Gruppe, gesammelt wurden, bestärkten ihn und seine Freunde in ihrem Vorhaben. «Erstens konnte gezeigt werden, dass ein solches Projekt durchaus finanziert und realisiert werden kann. Zweitens berichteten die Initianten und Jugendlichen von FOS-Sailing, dass mit dem gemeinschaftlichen Bau des Schiffes und der Hochseeseglerei tatsächlich der angestrebte Erwerb wichtiger Kompetenzen und Fähigkeiten sowie charakterlicher Eigenschaften verbunden ist, der Jugendlichen und jungen Erwachsenen zu einem deutlich weiteren Horizont verhelfen kann», sagt Nicola Möckli. «Die Beteiligten lernten nach eigenen Aussagen, konstruktiv und effizient zusammenzuarbeiten, Eigenverantwortung zu übernehmen, respektvoll im Team zu agieren, eigene Grenzen auszuloten und zu erweitern. Das Hochseesegeln ermöglichte überdies Grenzerfahrungen bezüglich Teamarbeit, Durchhaltevermögen sowie der physischen und psychischen Belastbarkeit. Alles zusammen bewirkte es eine persönlichkeitsfördernde Entwicklung, auf

die alle Beteiligten ausserordentlich stolz sind, lautet das Resümee von FOS-Sailing.»

Aus dem Kontakt ergaben sich überdies handfeste Unterstützungsmöglichkeiten. Beispielsweise stellte FOS-Sailing dem Team aus Bottighofen das Werftzelt, welches vor einigen Jahren angeschafft worden war, um die beiden Katamarane nach etlichen Jahren auf See gründlich zu überholen und zu modernisieren, derzeit aber ungenutzt war, für den Bau des geplanten Katamarans zur Verfügung. Auch erhielten die Thurgauer viele wertvolle Tipps für die Ausrüstung des Bootes.

Allerdings legt Lukas Ruppen grossen Wert darauf, dass Ocean Youth Sailing wesentlich mehr ist als nur eine Kopie der von FOS-Sailing bereits realisierten Idee. «Unser Schiff, ein Katamaran mit zwei Rümpfen, der auf knapp 14 Metern Länge und gut sieben Metern Breite Platz für bis zu zehn Personen, je zwei Toiletten und Duschen sowie eine Kombüse und einen Aufenthaltsraum bietet und der trotz Leichtbau mindestens acht Tonnen schwer sein wird, ist deutlich grösser als die Katamarane der Basler. Zudem steht die Mitarbeit am Schiffsbau bei OYS prinzipiell allen





Interessierten offen – und nicht nur den Schülerinnen und Schülern einer einzigen Schule», erklärt er.

Beispielsweise, berichtet Nicola Möckli, konnten 2017 im Rahmen eines Arbeitsintegrationsprojektes mit der Stiftung Peregrina, die im Auftrag des Kantons Thurgau in der Schweiz anerkannte Asylbewerber betreut, mehrere Flüchtlinge aus Tibet, Syrien und Eritrea in das Schiffsbauprojekt integriert werden. «Ein Beispiel für eines der vielen mit OYS verbundenen gemeinnützigen Projekte», ergänzt Lukas. «Es handelt sich um anerkannte Flüchtlinge, die sich in absehbarer Zukunft ein Leben in der Schweiz werden aufbauen müssen. Sie können sich bei uns gewisse handwerkliche Fähigkeiten aneignen, in den Bereichen Schreinerei, Schlosserei, Elektrik und Elektronik, Sattlerei und (technischer) Modellbau. Zudem können sie wichtige Erfahrungen puncto Zusammenarbeit, Teamwork, Eigenverantwortlichkeit und Pflichtbewusstsein sammeln. All dies wird ihnen später den Einstieg ins Berufsleben erleichtern. Dazu erhalten sie von uns ein entsprechendes Zeugnis.»



WIND MEERSEGELN  
YOUTH SAILING

THE FORCE IS WITH US  
RETURN OF THE  
JEDI





Auch abseits der Flüchtlingsarbeit ist die zwischenzeitlich mehr als 300 Köpfe zählende Schar derer, die sich beim Bau des OYS-Katamarans beteiligen, kunterbunt gemischt. Vom 12-jährigen Kind bis zum Pensionär sind alle Altersgruppen vertreten. Es machen Singles, Paare und ganze Familien mit, und auch mancher Betrieb sowie manche Institution unterstützen das Projekt. «Ein Lehrer an einer Berufsschule war ganz begeistert, als er vom Projekt erfuhr. Er kam daher mit seinen rund 15 Zimmermannslehrlingen für eine ganze Woche in unsere ‹Werft›. Die Lehrlinge wussten unter der kundigen Anleitung ihres Lehrers und unserer Spezialisten anzupacken, konnten alle schon ziemlich gut mit Holz umgehen, waren begeistert mit von der Partie und halfen uns mit ihrem Einsatz, im Zeitplan einen grossen Sprung vorwärts zu realisieren», erinnert sich Nicola – und strahlt.

Solche Extra-Efforts sind wichtig, denn sie helfen OYS dabei, im eher knapp kalkulierten Zeitplan zu bleiben. Denn prinzipiell sind die vielen, häufig ungelernten Hände der Mitwirkenden zwar eine tolle Sache. Sie fordern aber natürlich auch einen gewissen Tribut. «Aufgrund der vielen Laien benötigen wir nicht gerade wenig Zeit für grundlegende Einweisungen und die kontinuierliche fachliche Betreuung

und Anleitung. Würden wir den Katamaran nur mit den 30 Leuten bauen, die den Verein gegründet haben, kämen wir wohl schneller voran», sagt Lukas. «Doch Geschwindigkeit war ja von Beginn an nie unser Ziel. Es ging von Beginn an um das Erlebnis der Gemeinsamkeit, das Miteinander, das Profitieren der Generationen und der gelernten und ungelernten Handwerksleute, Techniker, Spezialisten, Hobbyschraubern und Freiwilligen voneinander und untereinander. Dieses grundlegende Konzept von OYS macht uns zwar nicht schneller, ist aber für alle eine absolut begeisternde Erfahrung. Vor allem aber ist es exakt das, was wir angestrebt haben: Jeder profitiert ganz persönlich von seiner freiwillig investierten Zeit, kann seinen Horizont weiter stecken als zuvor und nimmt Erfahrungen mit, die ihn langfristig weiterbringen. Geistig, beruflich oder ganz einfach menschlich.»

Ebenso grosse Vielfalt wie bei den «Fronarbeitern» herrscht bei den Investoren von OYS. Ganz offensichtlich gibt es in der Schweiz noch immer viele Menschen, Organisationen, Institutionen und Firmen, welche auch – oder gerade – eine so ausgefallene Idee wie die von Ocean Youth Sailing derart grossartig finden, dass sie sich dazu entschliessen,

den Verein mit einem grösseren oder kleineren Batzen finanziell zu unterstützen. 176 Supporter konnte der Verein mittels eines Aufrufes auf der Crowd-Funding-Plattform [www.100-days.net](http://www.100-days.net) gewinnen. Sie steuerten gesamthaft rund 30 000 Franken bei – und damit ebenso viel wie die Mitglieder des «1000er-Clubs» sowie des «5000er-Clubs». Weitere 60 000 Franken warfen bis April 2016 Sponsoren und Stiftungen auf. Alle Beiträge zusammen waren anfangs April 2016 hoch genug, um die Finanzierung der Bootspläne, des Baustandorts in Bottighofen, der benötigten Maschinen und Werkzeuge sowie des Katamaran-Bausatzes sicherstellen zu können. Bis März 2018 kamen weitere rund 100 000 Franken für die Ausrüstung zusammen. Für Segel, die Komponenten für Elektrik und Elektronik, namentlich Navigations- und Kommunikationssysteme, die Sicherheitsausrüstung, die Möblierung, die sanitären Anlagen und die unzähligen Kleinteile wie Beschläge, Dichtungen und Rohre, Klemmen, Seile, Winschen, Muffen, Schrauben und Bolzen, die ein Schiff so braucht.

Heute, im Frühjahr 2018, fehlt nicht mehr viel zu den gesamthaft rund 370 000 Franken, welche das Projekt gemäss vorgegebenem Finanzplan verschlingen wird. Fast denselben





Beitrag steuern die vielen Menschen bei, welche in Fronarbeit, den Schiffsbau realisieren – und bis Ende 2017 schon rund 7500 Arbeitsstunden geleistet haben.

Der spätere, dauerhafte Betrieb des Katamarans wird durch Mitgliederbeiträge sowie Chartergebühren finanziert. Lukas Ruppen: «Keine der Personen, die beim Bau mitgeholfen haben, hat einen Anspruch auf einen Gratisaufenthalt an Bord. Natürlich wird es unterschiedliche Preise für an der Realisierung Mitwirkende und nicht am Bau beteiligte Nutzer geben – aber jede Person, die an Bord geht, muss einen Beitrag zum Schiffsbetrieb leisten. Anders nämlich wäre dieser auf Dauer schlicht nicht finanzierbar.»

Bis es allerdings soweit sein wird, dass der im Thurgau entstehende Hochsee-Katamaran die Weiten der Ozeane durchsegeln wird, werden noch viele Kubikmeter Wasser den Rhein hinunterfliessen. Zwar ist das Schiff, das auf den Plänen des australischen Spezialanbieters «Schionning Designs» basiert und mit dessen Bau im April 2016 in Bottighofen begonnen wurde, schon sehr weit gediehen. Doch noch immer sind Hunderte, wenn nicht Tausende zusätzliche Arbeitsstunden nötig, bis es endlich erstmals zu Wasser gelassen werden kann.

Aufgebaut ist der Katamaran übrigens fast zur Gänze aus sogenannten DuFLEX-Platten. Diese bestehen aus einem sehr druckstabilen, dabei aber federleichten Kern aus Balsa-Stirnholz, welcher aussen mit je einer Lage Glasfaserverwerkstoff beschichtet ist. Aus diesen Platten wurden – ähnlich wie bei einem Modellbausatz – auf computergesteuerten Fräsen und basierend auf präzisen CAD-Plänen die einzelnen Bauteile vorgeschritten. Diese Bauteile werden auf der Baustelle vollends ausgesägt, gemäss den detaillierten Bauplänen, die Lukas akribisch zusammengetragen, geprüft und wieder und wieder mit dem australischen Hersteller diskutiert hat, zusammengesetzt und mit Epoxidharz miteinander verbunden. Aus denselben Platten gefertigte Gerüste, die sogenannten «Strongbacks», sorgen im Inneren der Rümpfe für die nötige Stabilität. «Das Verkleben ist der heikelste Schritt», erklärt Lukas. «Der Untergrund muss absolut sauber vorbereitet, das Harz korrekt gemischt und aufgetragen, und die Stabilisierungsbänder müssen korrekt ausgerichtet und eingearbeitet werden. Daher überwache ich jeden strukturellen Klebevorgang persönlich.»



**Segeln ist eine hervorragende Lebens-  
schule. Das Teamwork, die Verant-  
wortung für das Schiff, die Weite des  
Meeres und die Enge des Schiffes,  
dazu die Naturgewalten – das alles  
verändert Dich zum Positiven.**

Damian Ruppen



Als Erstes wurden die beiden Rümpfe gebaut – in einer Halle auf dem Hafengelände in Bottighofen, welche eine Immobilienfirma dem Team zur Verfügung gestellt hat. «Nachdem sie fertig und teilweise lackiert waren, mussten wir sie aus der Halle in das dahinter errichtete Werftzelt tragen, wo wir sie über mehreren brückenartigen Stegen, die «Bulkheads», miteinander verbunden haben. Aus der Halle hätten wir den fertigen Katamaran aufgrund seiner Grösse und seines Gewichtes nicht mehr herausbringen können», erläutert Nicola Möckli.

Im Frühsommer 2017 war der Rohbau weit gediehen. Nun begannen die Schiffsbauer mit dem Einbau der Decks zwischen den Rümpfen. Im Frühjahr 2018 präsentierte sich der Katamaran zwar noch immer als Grossbaustelle. Allerdings als eine, die bereits auf den ersten Blick einem fertigen Hochsee-Katamaran sehr ähnelt. Man sieht, wo die Betten sein werden, wo die Kombüse entsteht und wo die (winzigen) Duschen und WCs ihren Platz finden werden. Die Türdurchgänge sind teils bereits mit handgefertigten Holzrahmen verkleidet, und sogar das Dach des Salons ist bereits eingeklebt worden. Vorne, zwischen den Bugs der beiden Rümpfe, spannt sich eine mächtige, aus Karbon ge-

fertigte Brücke. Sie dient der Stabilität, nimmt die Abspannseile des Mastens auf und trägt in der Mitte den Bugbaum, an dem dereinst Fock respektive Spinnaker oder Gennaker befestigt werden können.

Was auffällt: Nirgendwo gibt es einen rechten Winkel oder auch nur einen geraden Übergang. Alles ist abgerundet, alle Übergänge sind fließend, weich, natürlich – wie bei einem Baum, dessen Äste auch scheinbar «übergangslos» aus dem Stamm wachsen. «Runde Übergänge und Verbindungen sind viel stabiler», erklärt Lukas. «Die Last verteilt sich auf eine grössere Fläche und nicht auf einen Punkt im Winkel.» Zudem, fügt er an, habe man das Schiff an allen Übergängen mit Glasfaserstreifen verstärkt. «Rund sechs Kilometer Stabilisierungsband sind im Schiff verarbeitet worden», erzählt er. Bei diesen Worten spürt man: Lukas überlässt nichts dem Zufall, achtet ebenso akribisch auf genaues Arbeiten wie auf die richtige Auswahl der zugekauften Komponenten für Elektrik und Elektronik, Sicherheits- und Segelausrüstung. «Ich will das beste Material. Schliesslich wollen wir ein Schiff bauen, das für 30 Jahre genutzt werden kann. Da darf und kann ich keine Kompromisse eingehen.»





Das gilt auch für die noch anstehenden Arbeiten am Innenausbau und der noch fehlenden Ausrüstung wie Elektrik und Elektronik, Kombüse, Fenster, Beschläge, Reling, Ruderanlage und Antrieb. Für Letzteren liessen sich die Initianten übrigens mitten im Bauvorhaben noch etwas Besonderes einfallen: Anstelle des ursprünglich geplanten, konventionellen Dieselmotors entschieden sie sich dafür, den Katamaran komplett elektrisch anzutreiben. «Schliesslich wollen wir auch puncto Umweltschutz und Nachhaltigkeit den Horizont weiter stecken als bisher üblich», erläutert Nicola. Das Resultat nennt sich «Green Vision» – und verursacht rund 70 000 Franken Mehrkosten. Dafür gibt es einen Antrieb mit zwei Elektromotoren, gespeist von Lithium-Ionen-Akkus. Diese können über Solarzellen auf dem Dach sowie, wenn der Katamaran segelt, mit Wasserkraft wieder aufgeladen werden. «Die Antriebspropeller der Motoren drehen dann ‹rückwärts› und dienen so als wasserbetriebene Generatoren. Für den absoluten Notfall haben wir ein Stromaggregat an Bord», erklärt Lukas. Eine so verblüffend einfache wie clevere Idee!

Klappt alles Weitere wie geplant, soll der Katamaran im Spätsommer 2018 erstmals im Bodensee schwimmen.





Dann wird auch der als Komplettbauteil zugekaufte, mehr als 17 Meter hohe Mast gesetzt werden. Sind die Segel dann das erste Mal gehisst, kann der Katamaran von OYS auf dem Bodensee eingehend auf Herz und Nieren geprüft werden. So können etwaige noch vorhandene Schwachstellen aufgedeckt und behoben werden, bevor der Katamaran in Deutschland auf einen Tieflader verfrachtet und nach Karlsruhe transportiert wird, von wo aus er kommenden Jahr rheinabwärts nach Rotterdam und weiter ins Mittelmeer gesegelt werden soll. Ab Mitte 2019 sollen dann die ersten Qualifizierungs-, Ausbildungs- und Meilentörns für und mit jenen angehenden Skipperinnen und Skippern von OYS gesegelt werden, welche später weitere Seglerinnen und Segler ausbilden und mit diesen zusammen gemeinnützige Projekte realisieren sollen.

«In der Betriebsphase soll der Katamaran jährlich 20 bis zu 25 Wochen Ausbildungs- und Meilentörns absolvieren, wobei jeweils zwei Skipper – ein voll ausgebildeter mit Schweizer Hochseeschein, SRC-Funkzeugnis und ISAF-Sicherheitstraining sowie ein Co-Skipper mit teilweise abgeschlossener Hochseeausbildung – die Verantwortung übernehmen», erklärt Lukas Ruppen.

Bereits haben sich einige Personen des Kernteams von OYS das notwendige theoretische und praktische Fachwissen – im Rahmen der Ausbildung zum «Royal Yacht Master Offshore» und zum Erwerb des Schweizer Hochseescheins – angeeignet. Doch das wird auf die Dauer nicht reichen. Für den dauerhaften Betrieb ist ein Pool von mindestens 25 voll ausgebildeten Skipper/innen nötig. Ein ehrgeiziges Ziel. Doch wer mit eigenen Augen gesehen und erlebt hat, was OYS in Bottighofen bereits auf die Beine gestellt hat und mit welcher Akribie und Leidenschaft sich dort alle engagieren, weiss: Auch dieser Horizont ist für die Frauen und Männer von OYS keineswegs zu weit gesteckt.

Zu dieser Ansicht gelangten übrigens auch namhafte Personen aus Politik, Wirtschaft und Sport. Auf Initiative des Sportamts Thurgau und der Thurgauer Regierungsrätin Monika Knill erhielt OYS im Oktober 2015 einen Beitrag von 20 000 Franken aus dem kantonalen Sportfonds. Mit einem zweiten Entscheid des Regierungsrats für die Jahre 2017, 2018 und 2019 jährlich weitere 12 000 Franken. Auch die Stiftung Jugendförderung Thurgau, ETHENEA Independent Investors, die Lienhard Stiftung und die Jubiläumstiftung der Kantonalbank Thurgau unterstützen das OYS,

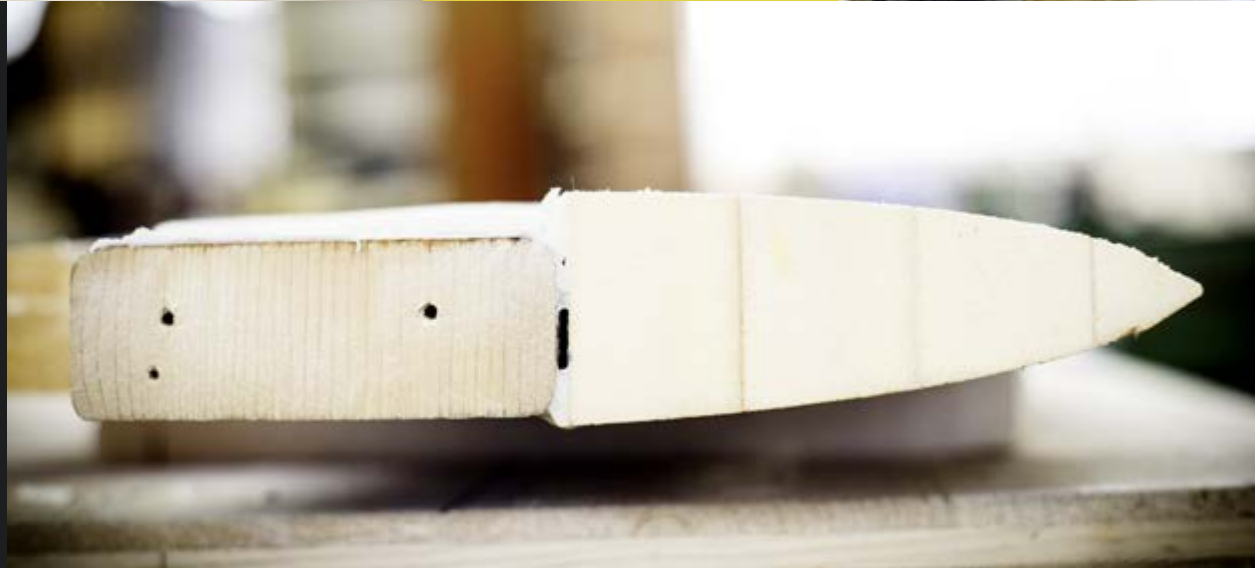


das 2016 von Swiss Sailing als «Sailing Project of the Year» nominiert und mit dem Public Award of the Year 2015/16 ausgezeichnet wurde. Vereinspräsident Jürg Hochstrasser, der 2016 zum «Sportförderer des Jahres» gekürt wurde, sagt: «OYS ist die konsequente Fortsetzung des Jugendsegelns Steckborn mit einem anderen Blickwinkel vom und für das Leben sowie einer anderen Sichtweise der Welt. Damit machen die jungen Leute etwas wirklich Gescheites!»

Wer dieses Engagement gut findet, kann einen persönlichen Beitrag zu OYS leisten. Für den erfolgreichen Abschluss des Baus des Katamarans fehlen aktuell nämlich noch rund 10 000 Franken monatlich. Die Projektverantwortlichen sind hoffnungsvoll, dass die Restfinanzierung gelingen wird – und geben Vollgas, damit der Katamaran im Spätsommer erstmals eingewassert werden kann.

**Dr. Jörg Rothweiler** ist Texter aus Leidenschaft. Nach Abschluss seiner Promotion an der ETH Zürich arbeitete er rund ein Vierteljahrhundert als Journalist und Medienprofi. 2016 gründete er das Textbüro ROMEDIA, mit dem er für Agenturen, Redaktionen und Unternehmen im In- und Ausland tätig ist. In seiner Freizeit frönt er dem sportlichen Schiessen oder wandert mit seinem Hund durch die Natur.

**Nicola Möckli** ist Master in Geowissenschaften, Meteorologe bei «MeteoNews» und im Vorstand von Ocean Youth Sailing für die Themen PR und Social Media zuständig. Zudem ist er leidenschaftlicher Fotograf. Er dokumentiert die Entstehung des Katamarans in spannenden Bildern und aus teils aussergewöhnlichen Blickwinkeln. Seit Baubeginn hat er bereits mehr als 19500 Mal den Auslöser betätigt.



# Porträt

# Zu dieser Ausgabe

**Vesile Kirli** absolvierte ihre vierjährige Lehrzeit zur Polygrafen bei der Graf Druck AG, die wir 2012 bei uns integrieren durften. Und so landete Vesile in unserem Team und war dank ihrer offenen und engagierten Art sofort ein fester Teil davon. Heute leitet sie unsere immer wichtiger werdende Digitaldruckabteilung und ist sowohl eine leidenschaftliche Kundenberaterin als auch Mitglied in unserer Geschäftsleitung. Als kreativer Geist bildet sie sich aktuell zur Marketingfachfrau weiter. Irgendwann dazwischen reist sie mindestens einmal im Jahr ans Meer, wahrscheinlich eine Reminiszenz an ihre Jugendjahre, die sie in Horn und damit direkt am See verbringen durfte. Nebenbei bemerkt zusammen mit drei Schwestern – wahrscheinlich bezeichnet sie deshalb die Kommunikation mit anderen Menschen als ihr Hobby. Ihre andere Freizeitbeschäftigung ist dafür eine ganz stille: Sie malt nämlich moderne, farbenprächtige Bilder, ganz ohne die Möglichkeiten des Digitaldrucks, sondern ganz altmodisch mit Pinsel und Staffelei.



Aus Vesile Kirli's Werkstatt

## Papier

Umschlag: PlanoArt hochweiss FSC, 240 g/m<sup>2</sup>

Inhalt: PlanoArt hochweiss FSC, 130 g/m<sup>2</sup>

Papierformat: 70 cm x 100 cm

Papierlieferant: Papyrus Schweiz AG, Thalwil

## Drucktechnik

Druck Inhalt: 4/4-farbig Euroskala

Druckmaschine: Heidelberg

Speedmaster CD 102

Druck Umschlag: 4/4-farbig Euroskala und Dimensional Lack

Druckmaschine: Kodak Nexpress

## Reproduktionstechnik

Bilderaufbereitung:

PSO uncoated ISO12647 (ECI)

Rasterweite: Prinect Hybrid Screening, 100 Linien/cm

Desktop-Publishing: Adobe InDesign

PDF-Workflow: Heidelberg Prinect

## Schriften

Berthold Akzidenz Grotesk Regular

Berthold Akzidenz Grotesk Medium

Snell Roundhand

## Druck- und Buchbinderarbeiten

Sonderegger Publish AG, Weinfelden

## Herausgeber

Sonderegger Publish AG

Marktstrasse 26

8570 Weinfelden

## Text

Jörg Rothweiler

[www.romedia.swiss](http://www.romedia.swiss)

## Fotografie

Nicola Möckli

## Redaktion, Gestaltung

dezember und juli gmbh

Kommunikation und Design

Sackstrasse 33

8342 Wernetshausen

## Korrektur, Druckvorstufe

Sonderegger Publish AG, Weinfelden

## Copyright

Sonderegger Publish AG, Weinfelden

## Druckauflage

1600 Exemplare

# Voller Service – von der Idee bis zur Publikation

Als Generalunternehmer begleiten wir Ihr Projekt von der Idee bis zur Publikation. Egal ob elektronisch oder gedruckt. Profitieren Sie von der Erfahrung unserer Kundenberater und von unserem breiten Netzwerk an Spezialisten.



