

# Sie segelt und segelt und segelt...

Sie war 1966 der VW-Käfer der Meere mit einem Einstandspreis von unter 20.000 Mark: Die Varianta der Firma Dehler aus dem Sauerland ist bis zu ihrem Baustopp 1987 über 5000 Mal gebaut worden.

Die Baunummer 10 segeln Rainer Schiewe und Volker Hohmann nach einem ausführlichen Refit wieder auf der Weser. Ihre „Die 10“ erfüllt die beiden Regattasegler jede Woche mit enormer Begeisterung für ein Boot, dass agil und schnell segelt, trailerbar und immer noch billig ist.

**B**innen nicht einmal zwanzig Minuten haben Rainer Schiewe und Volker Hohmann ihr Boot am Steg 1 des Vereins Wassersport Vegesack (VWV) segelklar: Der Spätsommerabend verspricht nach einem Regentag schönen Wind unter einem spektakulären Abend-

himmel. Der Blick in ihr Boot hinein verrät noch nichts über den besonderen Reiz und warum sich die beiden 2016 für den Kauf der Baunummer 10 entschieden haben: Zwei Matratzen rechts und links, ein altes Möbel im Vorschiff und ansonsten Blick auf schiere GFK-Innenflächen. Volker Hohmann lacht: „Das hatte noch keine Innenschale oder so etwas.“ Und Rainer Schiewe erinnert daran, dass dies 1965/66 eines der ersten Großserienschiffe in GFK-Bauweise überhaupt war: „Und wir haben es jetzt auch noch einmal von allem überflüssigen Gewicht befreit und es optimal in die Vermessungsvorschrift hi-

nein gebaut.“ Der Cockpitboden sei weich wie eine Luftmatratze gewesen. Jetzt hat er einen neuen Wabenkern und Epoxy ersetzt das alte Harz. Die Püttinge sind neu eingebaut, sogar die Bodenwrangen neu laminiert. Zwei Jahre, bis 2018, haben die beiden die Varianta wieder fit gemacht.

„Die 10“ dankt es ihren beiden neuen Besitzern mit knarzfremdem Segeln, wie sich vor Vegesacks Signalstation zeigt. In den Böen am Wind legt sie sich ruhig auf die Seite und setzt den Druck in Geschwindigkeit um. Rainer Schiewe: „So gut fünf Knoten segelt sie durch das Wasser. Dann ist Schluss.“ Aber das eben mit einem Gefühl absoluter Sicherheit – auch dank einem Ballast von 250 Kilo Stahl im Kielsrummel. Raumschots ziehen die beiden den Kiel hoch für mehr Speed. Schiewe: „Alles wie auf einer Jolle.“

Und die Varianta ist eben Dank des Kielschwerts auch ein Boot, das leicht trailerbar ist und schnell mal eben von Regatta zu Regatta transportiert werden kann. Apropos Trailer: „Für den guten Straßentrailer haben wir 950 Euro bezahlt. Das Boot lag prak-



Varianta-Segler aus ganz Deutschland treffen sich am 19. November im Verein Wassersport Vegesack zur Jahreshauptversammlung der Klassenvereinigung. (Fotos: Kölling)

tisch als nicht mehr schwimmfähige Hulk als Zugabe noch obendrauf, als wir es fanden“, erinnert sich Rainer Schiewe: „Wir haben gesagt: Nehmen wir mit – und wenn doch gar nichts mehr geht, greifen wir zur Kettensäge und verkaufen die Einzelteile.“ Die blieb stumm. Stattdessen führen die beiden Bremer bald zu den ersten Ranglistenregatten, auch mal den Rhein runter mit einer Handvoll anderer Variantas. Sie landen nach eigenen Worten am Ende bei Regatten immer im gesunden Mittelfeld. Geht es um die Wette nach Yardstick, hilft eine Verrechnung mit dem Wert 115. Volker Hohmann grinst: „Das hilft.“

Beim Fototermin vor der Strandlust kann sich ein Erzfrachter partout nicht erklären, warum dieses winzige Radarecho immer wieder von einem Ufer zum anderen springt

## Die beiden Bremer fahren zu Ranglistenregatten, auch mal den Rhein runter mit einer Handvoll anderer Variantas

himmel. Der Blick in ihr Boot hinein verrät noch nichts über den besonderen Reiz und warum sich die beiden 2016 für den Kauf der Baunummer 10 entschieden haben: Zwei Matratzen rechts und links, ein altes Möbel im Vorschiff und ansonsten Blick auf schiere GFK-Innenflächen. Volker Hohmann lacht: „Das hatte noch keine Innenschale oder so etwas.“ Und Rainer Schiewe erinnert daran, dass dies 1965/66 eines der ersten Großserienschiffe in GFK-Bauweise überhaupt war: „Und wir haben es jetzt auch noch einmal von allem überflüssigen Gewicht befreit und es optimal in die Vermessungsvorschrift hi-

nein gebaut.“ Der Cockpitboden sei weich wie eine Luftmatratze gewesen. Jetzt hat er einen neuen Wabenkern und Epoxy ersetzt das alte Harz. Die Püttinge sind neu eingebaut, sogar die Bodenwrangen neu laminiert. Zwei Jahre, bis 2018, haben die beiden die Varianta wieder fit gemacht.

„Die 10“ dankt es ihren beiden neuen Besitzern mit knarzfremdem Segeln, wie sich vor Vegesacks Signalstation zeigt. In den Böen am Wind legt sie sich ruhig auf die Seite und setzt den Druck in Geschwindigkeit um. Rainer Schiewe: „So gut fünf Knoten segelt sie durch das Wasser. Dann ist Schluss.“ Aber das eben mit einem Gefühl absoluter Sicherheit – auch dank einem Ballast von 250 Kilo Stahl im Kielsrummel. Raumschots ziehen die beiden den Kiel hoch für mehr Speed. Schiewe: „Alles wie auf einer Jolle.“



Der Name „Die 10“ verweist auf die Baunummer 10 der Ur-Varianta K3. Die 3 steht für die drei Kojen an Bord. Später folgte die K4 mit vier Kojen und die um zehn Zentimeter verlängerte Varianta 65. Insgesamt baute die Dehler-Werft mehr als 5000 Exemplare des beliebten Kleinkreuzers.

und beruhigt sich gar nicht mehr bei seiner Huperei. Dann halt mal eben die Segel los und einmal dümpeln Richtung Uferspundwand. Als der Bulker vorbei ist, macht es Peng und der kleine schneeweiße Spinnaker lässt „Die 10“ Richtung Fähre lossprinten, die auch gleich begeistert losluppt. „Die 10“ war einst das Jugendboot in einem Remscheider Segelverein und ist Aufmerksamkeit gewöhnt: Das Kajüthaus lässt sich mit vier Schrauben abnehmen und dann hatte man ein offenes Kielboot und perfektes Schulungsboot für bis zu sechs Segelschüler. Rainer Schiewe: „Daher kam der Name Varianta: Weil man so viel mit ihr machen konnte – vom Campen auf dem Wasser bis zum Segeln lernen.“

Luggi Settele als Vorsitzender der Varianta-Klassenvereinigung hat dazu die genaue Historie dieses Bootes: K3 hieß der erste Bautyp mit abnehmbarem Hardtop wegen der drei Kojen im Boot. Settele: „Der Nachfolger, die K4, bekam schon einen festen Kajütaufbau, ein selbstlenzendes Cockpit und vier lange Kojen. K3 wurde etwa 200 Mal, K4 um die 550 Mal gebaut. Nach und nach

wurde Dehler zur umsatzstärksten Yachtwerft Deutschlands.“ Die spätere Varianta 65 hatte dann mit 6,5 Metern Länge um zehn Zentimeter zugelegt im Vergleich zu den Urtypen und kam mit mehr Platz im Inneren daher. Auch das wurde laut Luggi Settele angenommen und machte das Boot schließlich zur Legende als „VW-Käfer der Meere, Flüsse und Seen“.

Und so besteht heute ein weiterer Reiz beim Varianta-Segeln eben in einer sehr großen Klassenvereinigung mit immer noch über 500 Mitgliedern. Rund 60 Boote sind in der Rangliste geführt. Die größte Varianta-Dichte gibt es laut Schiewe und Hohmann an der Möhnetalsperre in der Nähe des Standorts der Urwerft Dehler. Dort soll 2023 auch das 50-jährige Bestehen der Varianta-Klassenvereinigung gefeiert werden. Vorher trifft sich die Szene aber zur Jahreshauptversammlung am Sonnabend, den 19. November ab 14.00 Uhr im Bootshaus Grohn des VWV. Mit einem Klönabend vorher, versteht sich, um der Legende Varianta noch ein paar Geschichten hinzuzufügen.

(Volker Kölling)



Rainer Schiewe (links) und Volker Hohmann haben ihre Varianta 2016 gekauft und bis 2018 daran gearbeitet.