



75er ARGO

**Erfolgsgeschichte
einer Yacht
– 1932 bis
heute**

© ARGO e.V. München 2026
Autor Joachim Böhringer
office@argoev.org
Sitz: München
www.argoev.org

ARGO an ihrem Liegeplatz in Gohren



ARGO e.V.

Geschichte des Schärenkreuzers	
„Schwanenweiß IV“	2
Die Anfänge	2
Der Bau	2
Abenteuer auf den Wellen	3
Historische Meilensteine	3
Historische Bilder der ARGO	4
Der Name „Argo“	6
Erfolgsgeschichte einer Yacht	7
Restaurierung und Erhaltung	9
Ein Leben in der Gegenwart	10
Fazit	11
Die Argo – ein 75er oder nicht?	12
Swede 55 als Vorbild?	12
Technische Daten des	
75er Schärenkreuzers ARGO	13
Die neue ARGO	14

Geschichte des Schärenkreuzers „Schwanenweiß IV“

Wenn man sich ein wenig mit klassischen Yachten beschäftigt, fällt irgendwann unweigerlich der Name „Schwanenweiß IV.“ Dieser wunderschöne und beeindruckend große Schärenkreuzer, gebaut im Jahr 1932 von Dr. W. Schmidt, hat eine Geschichte, die so reichhaltig und aufregend ist wie das Wasser, auf dem sie segelt.

Gebaut wurde das Schiff da, wo Tradition und Innovation aufeinanderprallen. Die renommierte Werft Abeking & Rasmussen hat das Schiff 1932 mit der Baunummer 2745 gebaut. Diese Werft ist bis heute für ihre hervorragende Schiffsbaukunst bekannt.

Die Anfänge

Die „Schwanenweiß IV“ wurde in einer Zeit gebaut, als Yachting mehr als nur Hobby war – es war ein Lebensstil. Die Goldenen Zwanziger hatten ihre Spuren hinterlassen und die Menschen suchten nach neuen Herausforderungen.

Der Bau dieser Yacht fiel in eine Ära, in der Eleganz und Stil Hand in Hand mit technischer Raffinesse gingen. Die Herstellung der Schwanenweiß IV fiel in eine Zeit, in welcher der Yachtsport

in Deutschland zunehmend an Popularität gewann. Die Werft Abeking & Rasmussen, gegründet 1907 in Lemwerder-Vegesack bei Bremen, hatte bis 1932 bereits zahlreiche hochkarätige und schnelle Yachten gebaut.

1929 wurde von der Werft erstmals ein 75 qm Schärenkreuzer gebaut. Eigner der „Albatross III“, mit der Nummer G1, war Dr. Julius Springer vom Springer-Verlag in Berlin. Bereits 1931 lief für Springer ein weiterer 75er vom Stapel, G2 mit dem Namen „Albatross IV.“ Ein dritter 75er folgte mit der Baunummer 2746 „Schwanenweiß IV“ für einen Dr. W. Schmidt, ebenfalls aus Berlin und wie Springer Mitglied des Vereins „Seglerhaus am Wannsee.“ Mit dem Auftrag, einen 75er Schärenkreuzer zu bauen, sollte ein weiteres Meisterwerk in die Welt des damaligen Segelsports gesetzt werden.

Beim Verein „Seglerhaus am Wannsee“ traten die drei Schärenkreuzer erfolgreich bei Regatten an und waren deutlich schneller als ihre Konkurrenten, die 75er Nationalen Kreuzer.

Der Bau

Die Bauweise der späteren „Schwanenweiß IV“ war nicht nur eine technische Herausforderung, sondern auch ein

2744	26,5 m R-Boot	R 6	Marine, Berlin	1932	26,50
2745	26,5 m R-Boot	R 7	Marine, Berlin	1932	26,50
2746	Schärenkreuzer	Schwanenweiss VI	Dr. Schmidt, Berlin	1932	18,25
2747	3,3 m Beiboot	Landfall	P. Hammond, New York	1932	3,30
2748	Scharpiejolle 12 qm		Pluygers, Rotterdam	1932	5,99

Auszug Baunummernbuch von Abeking & Rasmussen: Baunummer 2746 = ARGO

handwerkliches Kunstwerk. Jeder Schritt des Bauprozesses wurde mit höchster Präzision durchgeführt. Das Holz, das für den Bau verwendet wurde, war von höchster Qualität – ein wichtiger Faktor, um sicherzustellen, dass die Yacht sowohl schön als auch langlebig war. Mit einem stilvollen Design, das gleichzeitig Geschwindigkeit und Stabilität versprach, war diese Yacht ein Traum für jeden Segler.

Die Kombination aus klassischem Design und innovativen Elementen verlieh der „Schwanenweiß IV“ eine außergewöhnliche Ausstrahlung.

Die eleganten Linien des Schiffes erinnerten ihren Eigner offenbar an die Form eines Schwans, was der Yacht ihren Namen gab. Man kann sich nur zu gut vorstellen, wie es war, als der „letzte Nagel“ beim Bau eingesetzt und das erste Mal die Segel gesetzt wurden. Es muss für alle Beteiligten ein unvergesslicher Anblick gewesen sein!

Abenteuer auf den Wellen

Nach ihrer Fertigstellung machte sich die „Schwanenweiß IV“ relativ schnell einen Namen in der Segelwelt. Sie war nicht nur ein Blickfang auf jeder Regatta, sondern das Schiff und ihre Eigner waren geschätzte Mitglieder der damaligen Yachtgesellschaft. Ihre eleganten Linien und die meisterhafte Verarbeitung zogen die Blicke auf sich, wenn sie ihre erfolgreichen Bahnen durch die Wellen schnitt.

Im Laufe der Jahre nahm die Schwanenweiß IV an zahlreichen Rennen und Veranstaltungen auf den Berliner Seen teil. Die Augenzeugenberichte aus diesen Tagen erzählen von rasanten Wettkämpfen, bei denen sie oft als Favoritin galt. Durch Konzept war sie nicht nur schnell, sondern auch wendig. Verschiedene Kapitäne und eingespielte Besatzungen schworen auf die Seetüchtigkeit und die hervorragenden Segeleigenschaften der Yacht, die sie auf den Berliner Gewässern zeigte.

Historische Meilensteine

In den Jahrzehnten nach ihrem Bau durchlebte die Schwanenweiß IV viele spannende Kapitel ihrer Geschichte. Während des Zweiten Weltkriegs wurde sie in verschiedenen Hafenanlagen untergebracht und blieb dort, während die Welt um sie herum in Flammen stand.

Nach dem Krieg blühte die Yachtkultur wieder auf, und die Schwanenweiß IV trat erneut in den Fokus der Seglerwelt. Zusammen mit den zwei Schwesterschiffen, „Albatross III“, die jetzt „Benny“ hieß, und „Albatross IV“, jetzt „Aloha“, kam die „Schwanenweiß IV“ in den 50iger Jahren an den Bodensee. Mit ihrem Eigner, Felix Meyer-Absberg, gelangte die „Schwanenweiß IV“ in den Lindauer Segler-Club. Wie alle seine Yachten hatte er bereits seinen Schärenkreuzer in „ARGO“ umbenannt.

Im Hafen des Lindauer Segler-Clubs wurden extralange Liegeplätze für das



Historische Bilder der ARGO

Oben: Pommernwoche (vermutlich) 1934: 75-m²-Schärenkreuzer „Schwanenweiß“ (**75 G3**), Dr. W. Schmidt (Verein Seglerhaus am Wannsee e.V.); dahinter der nationale 75er „Fritze IV“ (**O 55**). Es folgt der nationaler 75er „Jutta“ (**O 42**) von P. Nitzpon (Potsdamer Yacht Club). Davor W. Schell mit dem 75er Schärenkreuzer „Albatross IV“ (**75 G2**) von Dr. Springer und der Nationale 75er „Ellen“ (**031**) von P. Jatzow (V.S.a.W).

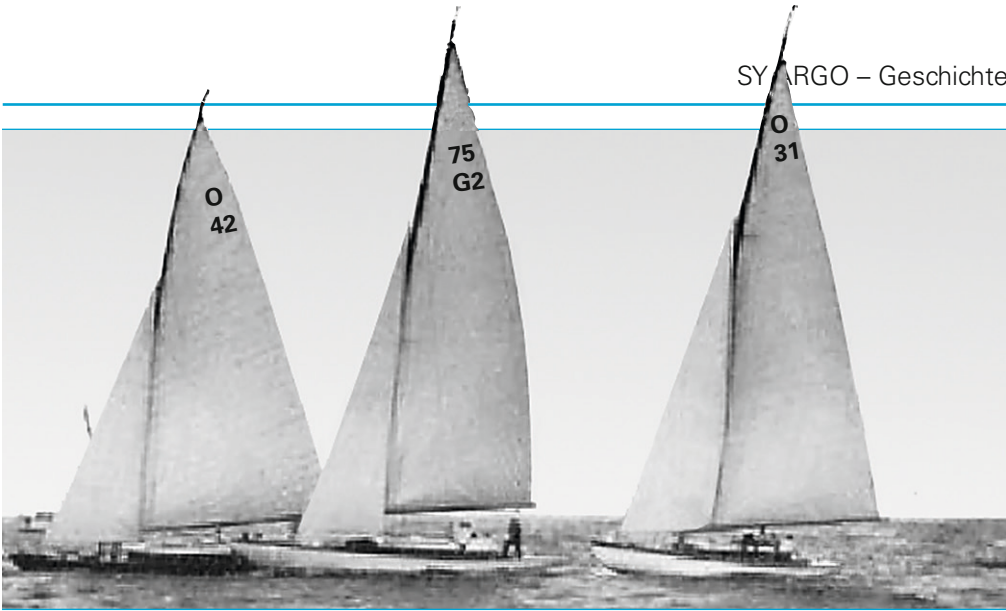


Mitte rechts:
ARGO auf dem Bodensee mit Spinnaker

Unten rechts:
ARGO und Bayern I auf dem Bodensee

Rechte Seite:
Zwei 75er auf Berliner See: „Albatross IV (G2) und Schwanenweiß IV (G3)





Trio der drei großen 75er gebaut. Diese drei Yachten waren neben der „Bayern II“ einige Jahre die Flaggschiffe des Vereins.

Im Jahr 1961 erkrankte Felix Meyer-Absberg und ein junger, begeisteter Segler und Apotheker aus Ravensburg, Helmut Vetter, erwarb die Yacht mit dem Namen „ARGO“:

Der Name „Argo“

Der Name „Argo“ hat seine Wurzeln in der griechischen Mythologie. Er wird mit dem legendären Schiff „Argo“ in Verbindung gebracht, auf dem Jason und die Argonauten ihre berühmte Reise zur Suche nach dem Goldenen Vlies unternahmen. Die Argonautensage ist einer der bekanntesten Mythen der griechischen Antike und erzählt von der epischen Reise des Helden Jason und seiner Gefährten, den Argonauten, die auf der Suche nach dem Goldenen Vlies waren, einem goldfarbenen Widderfell. Dieses mystische Abenteuer war geprägt von Herausforderungen, Gefahren und göttlichen Eingriffen,

die den Namen „Argo“ weit über die Mythologie hinaus berühmt machten.

Das Wort „Argo“ leitet sich von „Argos“ ab, was sowohl ein Ort als auch ein griechischer Name ist. In der griechischen Mythologie wird Argos oft mit der Bedeutung „glänzend“ oder „schnell“ in Verbindung gebracht, was schon damals laut Argonautensage auf ein schnelles und glänzendes Schiff hinweist.

Die moderne Geschichtsforschung geht davon aus, dass es sich bei der Argonautensage um eine wahre, historische Expedition handelte, die Apollonios von Rhodos literarisch bearbeitet hat. Damit war Jason ein antiker Seefahrer und Entdecker mit seinem Schiff „Argo“:

Mit der Zeit fand der Name „Argo“ auch Eingang in die Literatur. In der antiken Poesie und Dramatik wurde die Geschichte der Argonauten oft wiedergegeben, was zur fortwährenden Popularität des Namens beitrug.

In der Neuzeit trat „Argo“ wieder durch Bücher, Filme und andere Medien ins Bewusstsein, welche die epische



Antike ARGO auf griechischer Briefmarke



Argonautenschiff Lorenzo Costa, 16. Jahrh.

Reise der Antike erneut interpretieren und erzählen.

Darüber hinaus hat der Name „Argo“ außerhalb der Mythologie und Literatur in Wissenschaft und Technik Einzug gefunden. Sterne und himmlische Konstellationen wurden nach dem mythischen Schiff benannt. Es gibt auch zahlreiche wissenschaftliche Forschungsprojekte und Unternehmen, die diesen Namen tragen.

Während „Argo“ oft als Name von Schiffen, Projekten oder Charakteren in der Literatur bekannt ist, gibt es auch bemerkenswerte, reale Persönlichkeiten, die diesen Namen nutzten. Ein berühmtes Beispiel ist das Filmprojekt „Argo“ von und mit Ben Affleck, welches 2012 mehrere Preise gewann, darunter den Oscar für den besten Film.

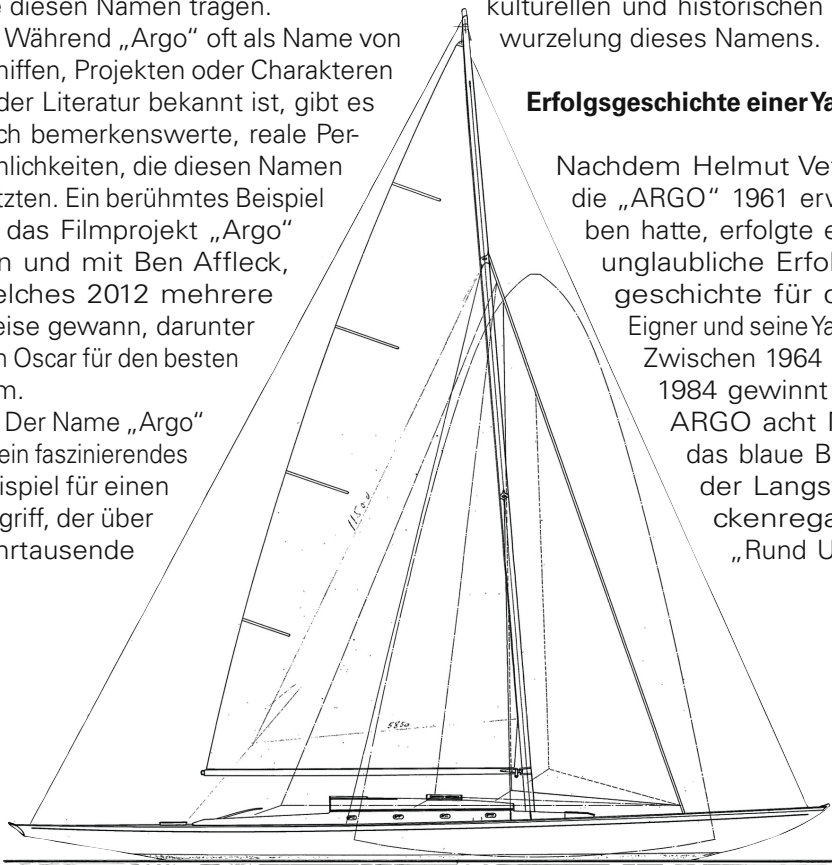
Der Name „Argo“ ist ein faszinierendes Beispiel für einen Begriff, der über Jahrtausende

hinweg Bedeutung und Resonanz gefunden hat. Von seinen mythologischen Ursprüngen über seine literarische und wissenschaftliche Entwicklung bis hin zu seiner aktuellen Popularität in der Popkultur – „Argo“ bleibt ein ausgesprochen bedeutungsvoller und inspirierender Name. Seine vielfältigen Verwendungen und anhaltende

Bekanntheit zeugen von der tiefen kulturellen und historischen Verwurzelung dieses Namens.

Erfolgsgeschichte einer Yacht

Nachdem Helmut Vetter die „ARGO“ 1961 erworben hatte, erfolgte eine unglaubliche Erfolgsgeschichte für den Eigner und seine Yacht. Zwischen 1964 und 1984 gewinnt die ARGO acht Mal das blaue Band der Langstreckenregatta „Rund Um“



Segelplan und Decksaufbau der ARGO 1932

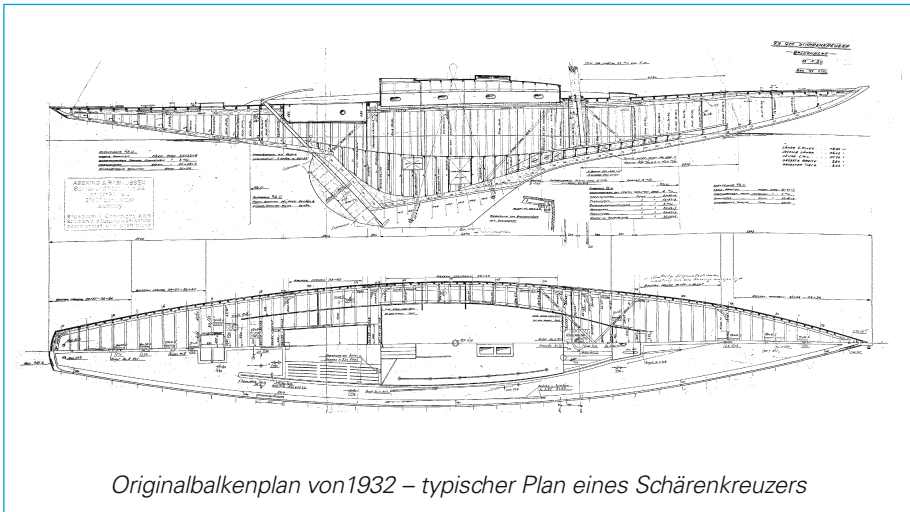
den Bodensee“ des Lindauer Segel-Clubs. Ihren letzten Sieg bei der Langstreckenregatta „Rund Um“ hatte die ARGO 1984 ersegelt. Es war ihr achttes Blaues Band, das sie in den aktiven Jahren am Bodensee gewonnen hatte. Die Erfolge der ARGO sind das Ergebnis nicht nur ihrer hervorragenden Bauqualität, sondern auch der präzisen Handhabung und der strategischen Segeltaktik der Besatzung.

Das Erfolgsschiff wurde in seinen aktiven Jahren baulich immer mehr als erfolgreiche Rennyacht optimiert. Helmut Vetter baute die Yacht nach seinen Vorstellungen um. Im Laufe der erfolgreichen Jahre als Rennyacht hat die ARGO verschiedene technologische Anpassungen durchlaufen, um den sich ändernden Anforderungen des Regattasports gerecht zu werden.

Dies umfasste die Modernisierung

von Takelage und Beschlügen, aber auch die Integration neuer Technologien wie GPS zur Navigation und Wetterüberwachung. Das lange Cockpit wurde geteilt, um dem Rudergänger einen ungestörten Arbeitsplatz zu verschaffen. Die klassische Pinne wurde durch ein Steuerrad ersetzt.

Ein hochmoderner Aluminiummast, 22,5 Meter über Deck erbrachte deutlich mehr Segelfläche. Großkalibrige Winschen ermöglichten es jetzt, das laufende Gut mit geringem Kraftaufwand zu bedienen. Dazu kamen neue Segel und ein gewaltiger Spinnaker mit ca. 400 m² Fläche. Dies alles hatte zur Folge, dass die ARGO schwer zu steuern war. Also wurde das Unterwasserschiff und die Ruderanlage angepasst. Helmut Vetter verlegte 1968 das jetzt freistehende Ruder nach hinten vor das Heck und veränderte dessen Größe und



Originalbalkenplan von 1932 – typischer Plan eines Schärenkreuzers

Fläche. Der geteilte Lateralplan und die sonstigen Anpassungen machten es möglich, dass die Yacht wettbewerbsfähig geblieben ist und ihren Status als erstklassige Rennyacht ausbauen konnte. Aber alles hatte nach acht Siegen bei der „Rund Um“ ein Ende.

Nach 1984 wurde es ruhiger um die schnelle Rennyacht. Pfeilschnelle Rennboote aus moderneren Materialien bestimmten ab den 1985er Jahren die Sieger am Bodensee. Die Zeit der klassischen, hölzernen Rennyachten war zu Ende.

Restaurierung und Erhaltung

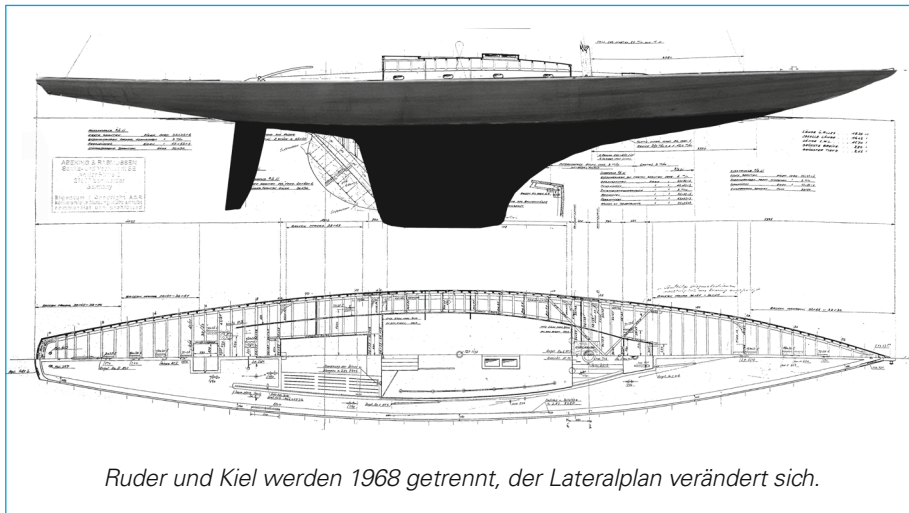
Wie bei vielen klassischen, aus Holz gebauten Yachten blieb auch die ARGO nicht von der Notwendigkeit der Restaurierung verschont.

Um ihre Schönheit, ihre Seegäng-

igkeit und Integrität zu bewahren, wurden Restaurierungsprojekte angedacht, welche den Originalaufbau der Yacht respektierten, aber zugleich moderne Techniken einführten, um das Boot für zukünftige Generationen zu erhalten. Bereits 1998 begannen Um- und Rückbauarbeiten, um die damals hochtechnisierte Rennyacht in einen klassischen Oldtimer umzubauen.

Doch dann verstirbt Helmut Vetter 1999 völlig unerwartet. Damit ist die Ära der ARGO erst einmal beendet. Die Yacht „schlummert“ in einer extra gebauten Halle in Rotheiden, gut aufbewahrt, aber nur als Schale mit Kiel, jahrelang vor sich hin. Bis sich Helmut Veters Tochter Bianca entschloss, die lange Geschichte der Yacht weiter zu schreiben.

Am 03. März 2023 wird der gemeinnützige Verein ARGO e.V. ins Leben



Ruder und Kiel werden 1968 getrennt, der Lateralplan verändert sich.

gerufen. Er soll die zu renovierende Yacht als Projekt wieder dem Segelsport zur Verfügung stellen. Zielgruppe sind bevorzugt Jugendliche und junggebliebene Segler der Yachtclubs rund um den See. Zuerst musste die Yacht allerdings aus ihrem „Winterschlaf“ erweckt und vollständig renoviert werden. Mehr als 10 Jahre habe ich an Ideen zum Projekt Neue ARGO „rumgemacht“, so Bianca Vetter. Mit Hilfe von vielen Unterstützern wurde der Verein ins Leben gerufen und die Renovierung der ARGO angegangen.

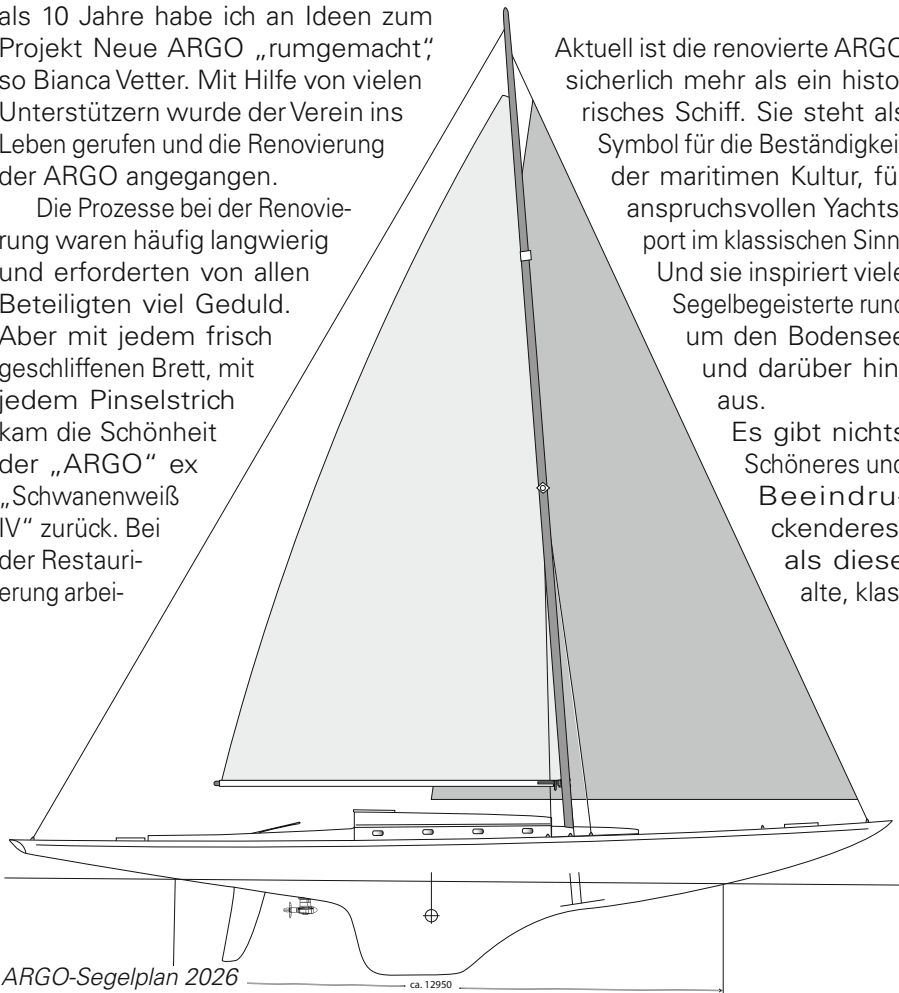
Die Prozesse bei der Renovierung waren häufig langwierig und erforderten von allen Beteiligten viel Geduld. Aber mit jedem frisch geschliffenen Brett, mit jedem Pinselstrich kam die Schönheit der „ARGO“ ex „Schwanenweiß IV“ zurück. Bei der Restaurierung arbei-

tete ein Team hervorragender Bootsbauer daran, den Charme und die Eleganz der Yacht so zurückzubringen, wie sie 1932 einst von Abeking & Rasmussen erbaut wurde. Der Michelsen-Werft am Bodensee ist dies gelungen.

Ein Leben in der Gegenwart

Aktuell ist die renovierte ARGO sicherlich mehr als ein historisches Schiff. Sie steht als Symbol für die Beständigkeit der maritimen Kultur, für anspruchsvollen Yachtsport im klassischen Sinn. Und sie inspiriert viele Segelbegeisterte rund um den Bodensee und darüber hinaus.

Es gibt nichts Schöneres und Beeindruckenderes, als diese alte, klas-



sische Yacht in einem Hafen zu sehen, wo sie wieder wunderbar glänzt und bereit für Neues und Junges.

Zahlreiche Veranstaltungen und Regatten, organisiert von Segelclubs und Liebhabern historischer Yachten, bieten Gelegenheiten, die ARGO bei voller Fahrt zu erleben. Sie zieht nicht nur frühere Segler an, sondern auch junge Enthusiasten, welche die unwiderstehliche Magie traditioneller schneller Yachten ergünden, verstehen und vertiefen möchten.

Fazit

Die Geschichte der „Schwanenweiß IV“ bzw. der „ARGO“ ist eine Hommage an die Kunstfertigkeit, die Leidenschaft und das Engagement derjenigen, die sie gebaut, besessen, gesegelt, gepflegt und renoviert haben. Sie hat die Wellenschläge der Zeit überstanden – ein wunderbar gebautes Stück maritimer Geschichte, das die Herzen der Menschen weiterhin berührt. Ob unter Segeln auf dem Wasser oder ruhend im Hafen, die ARGO bleibt ein zeitloses Symbol für die Liebe zum Segeln, die Schönheit und Ästhetik der Seefahrt. Wer also die Gelegenheit hat, sie einmal zu erleben, also zu segeln, sollte sich dies nicht entgehen lassen. Denn sie gehört nicht der Vergangenheit an – sie ist mit der Nutzung durch die Jugend ein höchst aktiver Teil unserer Gegenwart und Zukunft.

Die ARGO ist weit mehr als nur ein Schiff – sie ist ein lebendiges Stück

Geschichte, das die Entwicklung des Segelsports in Deutschland widerspiegelt. Vom Bau im Jahr 1932 bis hin zu ihren heutigen Aktivitäten als Ausbildungsschiff zeigt die ARGO, was es bedeutet, im Einklang mit der Natur als Mannschaft zu segeln. Dank ihrer beeindruckenden Erfolge in Regatten und ihrer zukünftigen, engagierten Rolle in der Ausbildung junger Segler bleibt die ARGO ein bedeutender Teil der maritimen Gemeinschaft am Bodensee und darüber hinaus.

Aktuell ist die ARGO am Bodensee als Trainingsschiff unterwegs. Diese Rolle stellt sicher, dass die Tradition des Segelns und der maritimen Kultur an die nächste Generation weitergegeben wird. Als Ausbildungsschiff des ARGO e.V. steht die ARGO vor allem für gemeinsames Lernen auf dem Wasser. An Bord geht es nicht nur um Segeltechnik, sondern um Seemannschaft: Verantwortung übernehmen, Kommandos verstehen und verlässlich ausführen, sich aufeinander verlassen und als Mannschaft handeln. Dadurch entwickeln sich persönliche Stärken wie Selbstvertrauen, Disziplin und Verantwortungsgefühl.

Die Jugendlichen erleben dabei, wie wichtig Zusammenarbeit, klare Kommunikation und gegenseitige Unterstützung sind. Auf dem Schiff lernen sie voneinander und miteinander. Erfahrene Segler geben ihr Wissen weiter, während neue Crewmitglieder Schritt für Schritt in Aufgaben hineinwachsen. So entsteht ein lebendiger Lernraum, in

dem Traditionen weitergegeben werden und die Persönlichkeitsentwicklung im Vordergrund steht. Nicht unerwähnt bleiben soll in diesem Zusammenhang, dass die ARGO mit einem hochmodernen Elektro-Pod-Motor unterwegs ist.

Die Schulungsfahrten sind so gestaltet, dass den teilnehmenden Seglern alle Aspekte des sportlichen Segelns näher gebracht werden, vom Anlegen, schnellen Aktionen und Manövrieren bis hin zur richtigen Pflege einer solch großen Yacht. Dabei profitieren die Lernenden von den Erfahrungen und dem Wissen der Crews, die zumeist aus ehemaligen erfolgreichen Regattaseglern oder erfahrenen Fahrtenseglern besteht.

Insgesamt bestätigt die Geschichte der Segelyacht ARGO die zeitlose Faszination des Segelns. Sie ist ein Beispiel dafür, wie Tradition, Innovation und Ausbildung miteinander verbunden werden können, um die Leidenschaft für den Wassersport lebendig zu halten und an zukünftige Generationen weiterzugeben.

Die ARGO – ein 75er oder nicht?

Die Frage drängt sich auf – ist die neue ARGO noch ein 75er Schärenkreuzer oder muss sie anders klassifiziert werden. Die erste Frage kann relativ eindeutig beantwortet werden. Ursprünglich wurde die ARGO nach den Vorgaben der Klassenvereinigung für 75er Schärenkreuzer gebaut. Der vorne abgebildete Originalbalkenplan

zeigt die Struktur der alten ARGO. Für die Kenner ist das auffälligste Merkmal das Unterwasserschiff. Die Vorgaben der Klassenvereinigung beschreiben, dass ein Schärenkreuzer als Langkieler gebaut werden muss. Das am Kiel hängende Ruder war üblich und vorgeschrieben. Der Nachteil dieser Bauweise war, dass ein Schiff mit Langkiel und angehängtem Ruder nicht so schnell und wendig war wie ein Boot mit kürzerem Kiel und freistehendem Ruder. Die Teilung von Kiel und Ruder bietet Kursstabilität und Wendigkeit auf See sowie beim Manövrieren in engen Häfen. Der große Abstand von Kielflosse zum Ruderblatt bringt verbesserte Steuerungsmöglichkeiten.

Swede 55 als Vorbild?

Die Swede 55 wurde 1975 in Schweden entwickelt und gebaut. Sie lehnte sich in ihren Entwurf an die Schärenkreuzer an, wich aber durch die Konstruktion des Unterwasserschiffes mit eigenständigem Kiel und freistehendem Ruder eindeutig von den Bauregeln für Schärenkreuzer ab. Die Swede 55 wurde mit folgender Begründung nicht als Schärenkreuzer eingestuft: „Die Position des Ruders verstößt gegen die Schärenkreuzer-Bauvorschriften.“ Je nach Quelle gibt es dazu noch weitere Ergänzungen und verschiedene Maßangaben. Heute gilt die Swede 55 mit etwa 75 m² Segelfläche als Tourenvariante eines großen Schärenkreuzers und ist weit verbreitet.

Ist die ARGO nun ein 75er oder nicht? Die vorne gestellte Frage ist, vor allem auf der Interboot, immer wieder diskutiert worden. Ziel von Helmut Veters Umbauplänen war es sicherlich, ein seetüchtiges, historisch an die alte ARGO angepasstes Schiff für die Nutzung am See zu erhalten. Dabei war von ihm, so ist zu vermuten, sicherlich nicht geplant, die Teilung von Ruder und Kiel zurückzubauen. Da das Unterwasserschiff im täglichen Seebetrieb nicht sichtbar ist, wird es die meisten Betrachter wenig interessieren, was unter der Wasserlinie für

eine Konstruktion vorliegt. Entscheidend ist das Erscheinungsbild der Yacht: Die Optik der ARGO orientiert sich an den Plänen der 75er Schärenkreuzer. Deck, Cockpits, Ruderpinne, Deckshaus, Vorschiff und das Teakstabdeck sind klassische optische Erscheinungsbilder der großen historischen Kreuzer. Und so stellt sich die neue ARGO als eine Variante des seegehenden 75er Schärenkreuzers in einer modernen Tourenvariante des 75er dar.

Die Frage „75er oder nicht“ kann also klar beantwortet werden. Die ARGO ist ein 75er in der Tourenvariante.

Technische Daten des 75er Schärenkreuzers ARGO

Bauwerft	Abeking & Rasmussen
A&R-Baunummer / Baujahr	2746 / 1932
Renovierungswerft / Zeit	Yacht- & Bootswerft Michelsen / 2023 – 2026

Länge über alles	18,60 m	Vermessungsrelevantes	
Wasserlinie	12,95 m	Großsegeldreieck	57,7 m ²
Breite	2,85 m		
Längen-/Breitenverhältnis	6,5 : 1	85 % des vermessungs-	
Tiefgang	2,20 m	relevanten Vorsegeldreiecks	17,3 m ²
Verdrängung original	7.559 kg	tatsächliche	
Verdrängung heute	≈ 9.000 kg	Am-Wind-Besegelung	≈ 100 m ²
Ballast original	≈ 4.380 kg		
Ballast Wulstzusatz	≈ 400 kg	Pod-Motor	
Gesamtballast	≈ 4.780 kg	von Torqeedo	Cruise 12.0 FP (kW)
Masthöhe über Deck	18,5 m	Ladestation am Schiff	22 kW



ARGO am 21.04.2026 nach der Einwässerung in ULTRAMARIN Gohren



