

DAS MAGAZIN FÜR WASSERSPORT AM BODENSEE

IBN

WWW.IBN-ONLINE.DE

Euro 6,40
€ 2356 D
12|2019



FAHRBERICHT
GREENLINE 45 FLY:
KOMFORT FAST WIE
ZU HAU

SEGLERTAG
VIELE AUFGABEN
FÜR DEN BODENSEE-
SEGLER-VERBAND

KLASSIKER
HERA:
ALTE GÖTTIN IM NEUEN
GEWAND

Revier Bodensee
Impressionen vom Fähr-Neubau
Innovativer Diesel-Kraftstoff
Hoher Schaden bei Werft-Großbrand
Meersburger beim Fastnet Race

INHALT



Eine neue Bodensee-Fähre entsteht: Anfang November erreichten per Schwertransport die ersten Rumpfsegmente zur Montage die Fußbacher Werft.



Ein vielseitiger Verband tagt: Der Bodensee-Seglerverband chiefe neben Championsleague-Gewinnern und Bodensee-Meistern auch Pablo Erat für seinen Einsatz für den Schweizerischen Segelsport.



Ein edler Klassiker erwacht: Es war ein langer Weg voller Fallgruben und Rückschläge, bis die edle „Hera“ aus der Feder von William Fife wieder gesegelt werden konnte.



Ein wohnliches Hybridboot schafft Komfort: Der 45-Füßer der slowenischen Werft Greenline ist nicht nur auf Ökologie, sondern auch auf Komfort ausgelagert.

Inhalt Ausgabe 12|19

6-30 REVIER BODENSEE

- 6 Konstanz baut neue Fähre
- 8 Ungewisse Zukunft für Seeforelle
- 9 Innovativer Diesel-Kraftstoff
- 10 Notrufsäulen am Wasser
- 11 Wilffen: Schaffhauser Vorstoß
- 12 Kormoran: Einst gefräßiger Wintergast
- 16 Scheibenweise zur Gebietskulisse

Lindau: Kein Parkhaus vor der Insel
Österreichische Vignette entfällt
Neuer Hafenmeister

17 Das Ende des Dampfers „Max Joseph“

- 18 Organisierte Seemannschaft
- 20 Nur wenige Rettungssleitern
Leuchten sollen Klima retten
- Ein Förderer und Förderer ging von Bord
- Bodensee-Dampfschiffsfahrt in der Schule

21 Der müde Kasperl und die Kartographie

- 22 Hoher Schaden trotz Großaufgebot
- 24 „Kiellegung“ der neuen Fähre
- 25 Hohe Ehrung für Reinhard Heinl
- 26 Viele Aufgaben für Seglerverband

30 Roter über blauem Punkt

- 34 Segelpädagogik: Die „Ioga“
- 36 Alte Göttin im neuen Gewand
- 52 Impressionen von der „Eisernen“

33 BÜCHER-NEUHEITEN

- 33 Skipper ermordet, Roman

ÄRodynamisch, Erlebnisbericht

Perfekt segeln, Praxis-Handbuch
Skippertraining, Praxis-Handbuch

42-47 FAHRBERICHT

- 42 Greenline 45 Fly: Komfort fast wie zu Hause

48-51 FIRMEN

- 48 Daniel Schroff: Seit 30 Jahren im Geschäft
- 50 Hilda: Neuer Inhaber hat große Pläne

54 SEGELSPORT

- 54 Meersburger beim Fastnet Race

57-61 SPORT UND CLUBS

- 57 Melges 32-Weltmeister vom LSC
- 58 Häfler Wassersportvereine feiern
Neuwahlen bei IOler-Klassenvereinigung
- 59 Spanische Vizemeister
V wie Vielseitigkeit
- 60 Regattakalender 2020

62 VERANSTALTUNGEN AM SEE

63-65 KLEINANZEIGEN

66 YACHTING

- 66 Schweizer Sieg bei Drachen Grand Prix

FOTONACHWEIS

Titel: Klaus Lohmüller: Kalamaran bei der Eisernen.
Seite 3: Klaus Wiedey: Das letzte Segelboot auf dem Untersee.

Wir wünschen unseren Lesern
ein frohes Weihnachtsfest
und einen guten Start ins neue Jahr!



Alte Göttin im neuen Gewand

Heute ist sie eine Schönheit, die jedem Liebhaber klassischer Yachten den Kopf verdreht. Doch auf dem nassen, holprigen Weg von einer ausgetrockneten Holzyacht zum maritimen Museumsstück wartete „Hera“ mit zahlreichen Überraschungen auf.

Text und Fotos von Anette Bengelsdorf



Es muss ein skurriler Anblick gewesen sein, der sich den Sonntagsspaziergängern in Bodman an der gräflichen Slipanlage bot. Von einer hölzernen Yacht schauten nur noch der Bug und ein Teil des Kajütachs hervor. Der Rest war unter Wasser.

Dabei hatte sich Martin „Mäx“ Meyer von Tschirschky auf den Moment des Einwassers so sehr gefreut. Es sollte ein ganz besonderer und feierlicher werden.

Davon wusste vermutlich „Hera“ nichts. Zwar hatte sich ihr neuer Eigner wochenlang bemüht, ihre staubtrockenen Planken mit nassen Jutesäcken zum Aufquellen zu bringen, doch dankte sie es ihm nicht und sank an diesem Freitag, den 16. Juli 1993 schon zehn Minuten nachdem sie das Wasser berührte auf dem Slipwagen wie ein Stein. Dort verbrachte sie das Wochenende.

Als sie am Montagmorgen vorsichtig ausgeslippt und ausgepumpt auf dem Trockenen stand reichten die klugen Ratschläge von „Sägespänner unter den Rumpf ins Wasser streuen“ bis „anzünden“. Konstruktiv war nur das Hilfsangebot eines alten Küfers, der sich keinesfalls aufdrängen wollte. Er brachte ein großes Gebinde Fassdichtse vorbei, das mit dickem Pinsel großzügig auf dem Unterwasserschiff verteilt wurde. Am späten Nachmittag konnte „Hera“ schwimmen. Mit zwei Tauchpumpen als Schwimmhilfe in ihrem Bauch hielt sie sich tapfer über Wasser.

Genau bis zu dem Tag, an dem sie zum ersten Mal unter Segeln ihr neues Zuhause, den Konstanzer Yacht Club, verließ. Kaum hatte der Wind ihre Segel gefüllt, schwammen schon die Bodenbretter auf. Die Kräfte des Rigs hatten die Planken auseinandergezogen und nur mit wildem Schöpfen und Pumpen konnte ein weiterer Anstieg des Pegels verhindert werden.

„Hera“ Linien waren verführerisch

Auf dem Weg zu „Hera“ taten sich von Anfang bis Ende Fallgruben auf. Ein Freund hatte Mäx im April 1993 auf ein Inserat in der Süddeutschen Zeitung aufmerksam gemacht.

Eigentlich war er auf der Suche nach einem Lacustre, doch eine 8mR-Yacht zu diesem Preis schien verlockend. Aber warum sollte ein richtiger Achter so billig sein und warum war er in der Süddeutschen annonciert? Bereits einen Tag später schaute er sich die

Yacht in einer Bootshalle in Bermatingen an. Sie stand bereits etliche Jahre im Trockenen, die Planken waren alle offen, der Mast lag ohne Beschläge daneben, die sich großzügig in der ganzen Halle verteilten.

Bis auf ein Gutachten aus dem Jahr 1992 waren keine Papiere vorhanden und der Verstand signalisierte ein klares Nein. Doch „Heras“ Substanz war gut und ihre edlen und eleganten Linien, offenbar von keinem Geringeren als William Fife III 1906 gezeichnet, waren verführerisch.

Ohne Erfahrung mit Holzbooten, ohne Mitgliedschaft in einem Yachtclub, geschweige denn mit einem Liegeplatz ausgestattet, war Mäx Leidenschaft für die schöne griechische Göttin „Hera“, der Wächterin über Ehe und Niederkunft, entflammt. Am nächsten Tag nahm er Kontakt mit dem Verkäufer in Konstanz auf und am 5. Mai wurde bereits der Kaufvertrag unterschrieben.

Die Besitzverhältnisse waren kompliziert

Der Verkäufer kam jedoch keiner seiner vertraglich festgelegten Verpflichtungen nach und den Kaufpreis musste Mäx an eine Konstanzer Bank überweisen, da „Hera“ bereits an diese eigentumsübereignet war.

Doch es sollte noch schlimmer kommen. Einen sonnigen Nachmittags, „Hera“ lag bereits seit zwei Wochen im Hafen des Konstanzer Yacht Clubs, döste Mäx nichts ahnend auf dem warmen Deck als er ziemlich forscht angesprochen wurde. „Mein Name ist Dr. A. aus Frankfurt. Sie liegen auf meiner Yacht“. Der Mann hielt ihm eine eidesstattliche Erklärung über einen Kaufvertrag hin, den er im Herbst 1992 abgeschlossen hatte.

Für nahezu den doppelten Betrag hatte er tatsächlich die Yacht vom selben Verkäufer erworben und sollte sie restauriert und eingewassert im Frühjahr übernehmen. Die beiden tauschten ihre Adressen aus und mit so knappen wie unheilschwangeren Botsschaft „Sie hören von mir“, verschwand dieser wie er gekommen war.

Tatsächlich erhielt Mäx eine Vorladung vor Gericht, wo er die Gelegenheit bekam, den Sachverhalt aus seiner Sicht zu schildern. Nach Wochen der Ungewissheit wurde ihm das Gerichtsurteil zugestellt. Dank des kleinen Zusatzes „frei von Lasten Dritter“, den er in den Kaufvertrag übernommen hatte, waren die Besitzverhältnisse endgültig geklärt. „Hera“ gehörte tatsächlich ihm.



Drei Vorsegel, drei Schoten, drei Vorschotwischen: Auf der „Hera“ bedeutet segeln noch Arbeit.



Der moderne Lukendeckel aus Aluminium und Plexiglas einer früheren Restaurierung wurde durch ein klassisches Skylight ersetzt.



Original-Plakette der Werft Anker und Jencsen in der „Hera“ 1906 als 51. Boot gebaut wurde.



Die Bronzewinschen vereinen klassische Ästhetik mit Funktionalität.

„Unerlaubter Vortrieb“ mit Bilgenpumpe

Nachdem die schlanke griechische Göttin trotz permanenten Wasserkontakts nicht dicht werden wollte, mietete ihr neuer Eig-



Aufwändige Verstagung: Klüverbaum mit ausgesprochenen Klüverstagen, Stampfstock und Wasserstag.



Großschotblock mit eingraviertem Bootsnamen und Baujahr 1906.



Die Hera hat eine Kutterlakierung und führt Fock, Klüver und Flieger. Das ursprüngliche Gaffelrigg musste schon 1920 weichen.

ner eine Scheune in Winterlingen an. Dort auf der Schwäbischen Alb, wo er damals auch arbeitete, wollte er den Winter über Abhilfe schaffen. Als Autodidakt hatte er sich in die Technik des Ausstübelns zwar eingelesen, den tatsächlichen Arbeitsaufwand jedoch gnadenlos unterschätz. Neben jeder Menge Zeit, die er lieber mit Snowboarden verbracht hätte, kostete es den 25-Jährigen, der gerade Manager bei Burton Snowboards geworden war, auch seine Freundin. Das Vorhaben war zum Scheitern verurteilt.

Trotzdem sollte „Hera“ bei der Rundum im kommenden Sommer teilnehmen. Um das Schlimmste zu verhindern, wurde eine Zweitakt-Motorpumpe angeschafft. Mitten in der Flautennacht pumpte die Besatzung damit vor Uhldingen das erste Mal die Bilge leer. Der Motorenlärm veranlasste einen Konkurrenten dem Steuermann unerlaubten Vortrieb und damit einen Wettkampfwortel zu unterstellen und reichte Protest bei der Wettkampfleitung ein. Einige Zeit später erhielt Mäx ein Schreiben der Regattaleitung. Auch junge Teilnehmer hätten sich bei Flauta in Geduld zu üben, stand da geschrieben und dass keine Motorunterstützung zur Fortbewegung gestattet sei. Doch es gelang ihm das Missverständnis aufzuklären und „Hera“ wurde nicht disqualifiziert. Doch das mit der Undanktigkeit konnte so nicht weitergehen.

Neues Heck und Innenausbau

Noch im selben Jahr beauftragte er die Yachtwerft GSK – damals Göppinger, Santiso, Knapp – die Planken des Unterwasserschiffs auszustäuben. Doch die für ihre Eitelkeit berühmte „Hera“ wollte ➤➤➤

Anzeige

Bodensee-Armbanduhr



Sportliche Original WMC Marken-Herrenuhr mit Bodensee-Abbildung im Ziffernblatt (Durchmesser 38 mm).

WMC-MIOTA Quarz-Uhrwerk, marinefarbenes Technofibre-Armband, kratzfeste Mineralglas, wasserfest bis 50 Meter (5 ATM), lebenslange WMC-Funktionsgarantie und ein stilvoller Kugelschreiber.

Das Magazin für Wassersport am Bodensee

IBN-Verlag, Abt. Bootssport, PF. 10 02 64, D-72334 Ballingen
Telefon +49 (0)7143 / 2 66-127, Fax +49 (0)7143 / 2 66-222
E-Mail: bootssport@ibn-online.de, Internet: www.ibn-online.de
Preise zzgl. Porto- und Versandkosten. Preisänderungen vorbehalten.





Der stolze Eigner im nach alten Vorlagen gestalteten Salon der „Hera“.

mehr. Die erfahrenen Bootsbauer erkann-ten schnell, dass das Heck nicht mehr die ursprüngliche Länge hatte. So wurde aus der Sanierung des Unterwasserschiffs eine komplette Restaurierung des Rumpfes inklusive Rekonstruktion von Heck, Deck und Klüver. Auch die Bronze- und Messingbeschläge, die im Ersten Weltkrieg zu Patronenhülsen verarbeitet worden waren, wurden rekonstruiert und „Hera“ zurückgegeben.

Im Oktober 1999 stand Meyers Entschluss fest, auch den Innenausbau wiederherzu-stellen. Angeblich während des Kriegs als Hühnerstall genutzt, wurde das dafür über-flüssige Holz, dem Pragmatismus der Zeit entsprechenend, verheizt.

Anhand alter Pläne und Abbildungen in Büchern wurden Salon, Kojen und Pantry rekonstruiert. Seine Erfahrungen, die er als Student mit Charteryachten im Mittelmeer gesammelt hatte, halfen Mäx, klassische Elemente an seine modernen Bedürfnisse anzupassen. Zusammen mit Bootsbauer Modesto Santiso entstand aus Mahagoni,

alten Beschlägen von Flohmärkten in Eng-land und feinstem burgunderrotem Leder ein Innenausbau wie aus dem Bilderbuch. Vieles machte er selbst. Lernte von einem Sattler, für die „Chesterfield“-Polster Knöpfe mit Leder zu beziehen und verlegte die Kabel für seine Elektroinstallation.

Schwierigkeiten bereitete ihm eine alte Bordtoilette, Brille und Deckel jeweils aus einem Stück makellosen Mahagonis ge-fertigt, die er auf einem seiner Streifzuge auf einem englischen Antikmarkt entdeckt hatte.

Im Handgepäck flog er das luxuriöse Stück von London nach Zürich, wos den Argwohn der schweizerischen Zöllner weckte. Stundenlang hielten sie ihn auf dem Flughafen fest und zerlegten die historische Toilette ge-wissenhaft in ihre Einzelteile. Was die Her-ren zu finden glaubten, blieb ihr Geheimnis, denn fündig wurden sie nicht.

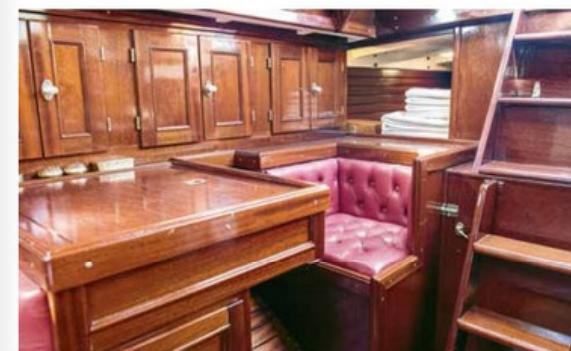
Heute zierte sie als seltestes Schmuckstück den Raum unter der Matratze. Benutzt wer-den kann sie mangels Anschlusses nicht.

DATEN

Bootsname:	„Hera“ (ex Kormoran, ex Hera)
Baujahr:	1906 / 07
Länge ü. alles:	15,25 m
Länge ü. Deck:	13,55 m
Länge WL:	8,90 m
Breite:	2,77 m
Tiefgang:	1,75 m
Verdrängung:	8,5 t
Mast über Deck:	16,10 m
Segelfläche:	103,4 m ²
Konstruktion:	Karwei
Material:	Pitch Pine/Mahagoni auf Eiche
Takelage:	7/8 Kutter
Konstrukteur:	William Fife III
Werft:	Anker & Jensen, Norwegen,
Baunummer:	51



Die moderne Küche im klassischen Stil lässt keine Wünsche offen. Vom Kühlenschrank bis zum Backofen bietet sie der Familie das volle Programm.



Der Navigationsplatz mit Kartentisch. Der Innenausbau ist in traditioneller Technik mit geschlitzten Rahmen und Füllungen angefertigt. Die Außenhaut ist durch eine Wegerippe verkleidet.



Voll funktionsfähig, aber nicht angeschlossen – die Bordtoilette ist eine englische Antiquität.



Vor der Restauration. Der Eigner beim Wässern des Rumpfes vor dem Süßwasser. Foto: Privat

Die Wächterin über Ehe und Niederkunft

Besonderen Wert legte Martin Meyer auch auf das Geschirr. Damit das edle, weiße Por-zellan und die Kristallgläser beim Segeln keinen Schaden nehmen konnten, baute er passgenaue Halterungen in die Schränke ein, um alles, auch bei wüster Krängung, in Position zu halten.

Als „Hera“ im Dezember 2001, nach 26 Mo-naten auf dem Trocknen, wieder eingewas-sert wurde, fehlte der Göttin nur noch das Tüpfelchen auf dem i.

Das Porzellan, beschloss der Eigner, sollte stilgerecht bemalt werden. So führte ihn das Schicksal, oder vielleicht auch „Hera“, die Wächterin über Ehe und Niederkunft, in

Historie nicht ganz geklärt

Die Segelyacht „Hera“ wurde angeblich für Mr. Hon. Gervais Beckett aus Groß-Britannien im Jahr 1906 vom Konstrukteur William Fife III in Schottland unter der Nummer 534 gezeichnet. Sie wurde dann aber für einen Kunden in Norwegen im Winter 1906/07 von der Yachtwerft Anker & Jensen mit der Baunummer 51 im norwegischen Aker als Tourenyacht gebaut.

Von William Fife III wurde die Yacht vermutlich nach der damals gültigen Second Linear Rating Rule als „24ft Linear Rater“ konstruiert, die ein Jahr später von der International Rule, die den Rennwert „R“ der verschiedenen Yachten in Metern angab, abgelöst wurde. Obwohl die Maße der Yacht teilweise einer 8mR-Yacht der First Rule entsprechen, kann sie nicht als solche vermessen werden.

Doch auf Nachfrage bei Duncan Walker von Fairlie Yachts, dem Hüter des Fife-Archives, werfen alte Fotos, die Martin „Mäx“ Meyer von Tschirschky vom Vorbesitzer bekam und angeblich eine „Hera“ als mächtige Yawl zeigen, weitere Fragen auf: „Die angegebene Baunummer 534 korrespondiert zwar mit dem Namen Beckett, jedoch ist die Yacht als Yawl mit 20 Fuß Wassерliniенlänge, was eine Länge über Deck von etwa 27 Metern entspricht, gezeichnet worden“, sagt er. Die einzige Zeichnung im Archiv sei ein Übersichtsplan. Die Notiz neben der Nummer 534 heißt „gestoppt.“

Doch was wurde aus der Konstruktionsnummer 534 und warum hatte der Vorbesitzer die Fotos der Yawl bei seinen Unterlagen?

So liegt nicht nur „Heras“ Weg an den Bodensee, sondern auch ihre Geburt im Dunkeln. Sicher sind wohl nur die Angaben auf dem alten bronzenen Typenschild: Yachtwerft Anker & Jensen, Boot Nr. 51, Konstrukteur William Fife.

das Atelier einer Porzellansmalerin in Ober-lingen. Durch den Eindruck, den diese Frau auf ihn machte, geriet der eigentliche Zweck des Zusammentreffens bald in den Hintergrund.

Dafür bekamen sie drei Kinder und wurden ein Ehepaar. Das Porzellan ist noch nicht bemalt. ■

