

DAS MAGAZIN FÜR WASSERSPORT AM BODENSEE

# IBN

WWW.IBN-ONLINE.DE

12|2019



Euro 6,40  
€ 2356 D



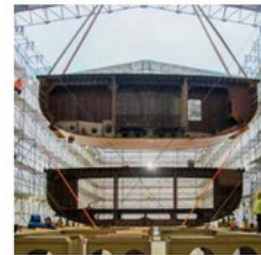
**FAHRBERICHT**  
GREENLINE 45 FLY:  
KOMFORT FAST WIE  
ZU HAUSE

**SEGLERTAG**  
VIELE AUFGABEN  
FÜR DEN BODENSEE-  
SEGLER-VERBAND

**KLASSIKER**  
HERA:  
ALTE GÖTTIN IM NEUEN  
GEWAND

**Revier Bodensee**  
Impressionen vom Fährneubau  
Innovativer Diesel-Kraftstoff  
Hoher Schaden bei Werk-Großbrand  
Meersburger beim Fastnet Race

## INHALT



*Ein neue Bodensee-Fähre entsteht: Anfang November erreichten per Schwertransport die ersten Rumpfschichten zur Montage die Fußacher Werft.*



*Ein vielschiger Verband taugt: Der Bodensee-Seglerverband ehrte 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 alte „Hera“ aus der Feder von William Fife wieder gesegelt werden konnte.*



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

## Inhalt Ausgabe 12|19

### 6-30 REVIER BODENSEE

- 6 Konstanz baut neue Fähre
- 8 Ungewisse Zukunft für Seeforelle
- 9 Innovativer Dieselkraftstoff
- 10 Notrufsäulen am Wasser
- 11 Wiffen: Schaffhauser Vorstoß
- 12 Kormoran: Einst gefräßiger Wintergast
- 16 Scheibchenweise 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 Rettungsleitern  
Leuchten sollen Klima retten  
Ein Förderer und Förderer ging von Bord  
Bodensee-Dampfschiffahrt 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 Heini
- 26 Viele Aufgaben für Seglerverband
- 30 Roter über blauem Punkt
- 34 Segelpädagogik: Die „Tioga“
- 36 Alte Göttin im neuen Gewand
- 52 Impressionen von der „Eisernen“

### 33 BÜCHER-NEUHEITEN

- 33 Skipper ermordet, Roman  
ÄR@dynamisch, 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-Wellmeister vom LSC
- 58 Häfler Wassersportvereine feiern  
Neuwahlen bei IÖler-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: Katamaran 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!



Das Team Ihrer

**IBN**

# 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 Kajütdachs hervor. Der Rest war unter Wasser.

Dabei hatte sich Martin „Mäx“ Meyer von Tschirschky auf den Moment des Einwasserns 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 berührt hatte auf dem Slipwagen wie ein Stein. Dort verbrachte sie das Wochenende.

Als sie am Montagmorgen vorsichtig ausgeslippt und ausgepumpt auf dem Trocknen stand reichten die klugen Ratschläge von „Sägespänen 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 Fassdichte 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 Konstanz Yacht Club, verließ. Kaum hatte der Wind ihre Segel gefüllt, schwammen schon die Bodenbretter auf. Die Kräfte des Riggs hatten die Planken auseinandergezogen und nur mit wildem Schöpfen und Pumpen konnte ein weiterer Anstieg des Pegels verhindert werden.

**„Heras“ 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 Lacustrer, 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 Konstanz Bank überweisen, da „Hera“ bereits an diese eigentumsübergewen war.

Doch es sollte noch schlimmer kommen. Eines sonnigen Nachmittags, „Hera“ lag bereits seit zwei Wochen im Hafen des Konstanz Yacht Clubs, döste Mäx nichts ahnend auf dem warmen Deck als er ziemlich forsch 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 eingewässert im Frühjahr übernehmen. Die beiden tauschten ihre Adressen aus und mit der so knappen wie unheilschwangeren Botenschaft „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 Restauration wurde durch ein klassisches Skylight ersetzt.



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



Die Bronzewischen 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 ausgespreizten Klüverstagen, Stampfstock und Wasserstag.



Großschotblock mit eingraviertem Bootsnamen und Baujahr 1906.



Die Hera hat eine Kuttertaklung und führt Fock, Klüver und Flieger. Das ursprüngliche Gafftrigg 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 Ausstäbelns zwar eingelesen, den tatsächlichen Arbeitsaufwand jedoch gnenadlos unterschätzt. Neben jeder Menge Zeit, die er lieber mit Snowboards 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 Uhlhingen das erste Mal die Bilge leer. Der Motorenlärm veranlasste einen Konkurrenten dem Steuermann unerlaubten Vortrieb und damit einen Wettbewerbsvorteil zu unterstellen und reichte Protest bei der Wettfahrtleitung ein. Einige Zeit später erhielt Mäx ein Schreiben der Regattaleitung. Auch junge Teilnehmer hätten sich bei Flaute 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 Undichtigkeit 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 auszustäbeln. Doch die für ihre Eitelkeit berühmte „Hera“ wollte >>>

Anzeige

**Bodensee-  
Armbanduhr**

34,50 €  
42,- CHF

Sportliche Original WMC Marken-Herrenuhr mit Bodensee-Abbildung im Ziffernblatt (Durchmesser 38 mm).  
WMC-MIYOTA Quarz-Uhrwerk, marinefarbenes TechnoFibre-Armband, kratzfestes Mineralglas.  
wasserdicht bis 50 Meter (5 ATM), lebenslange WMC-Funktionsgarantie und ein stilvoller Kugelschreiber.

Das Magazin für Wassersport am Bodensee

IBN-Verlag, Abt. Bootsport, PE 10 02 64, D-72334 Ballingen  
Telefon +49(0)7433/2 66 3 27, Fax +49(0)7433/2 66 3 22  
E-Mail: bootsport@ibn-online.de, internet: www.ibn-online.de  
Preis zzgl. Porto- und Versandkosten. Preisänderungen vorbehalten.



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

mehr. Die erfahrenen Bootsbauer erkannten schnell, dass das Heck nicht mehr die ursprüngliche Länge hatte. So wurde aus der Sanierung des Unterwasserschiffs eine komplette Restauration 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 wiederherzustellen. Angeblich während des Kriegs als Hühnerstall genutzt, wurde das dafür überflüssige Holz, dem Pragmatismus der Zeit entsprechend, verheizt.

Anhand alter Pläne und Abbildungen in Büchern wurden Salon, Kojen und Pantry rekonstruiert. Seine Erfahrungen, die er als Student mit Charterschiffen 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 England 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 gefertigt, die er auf einem seiner Streifzüge auf einem englischen Antikmarkt entdeckt hatte.

Im Handgepäck flog er das luxuriöse Stück von London nach Zürich, wo es den Argwohn der schweizerischen Zöllner weckte. Stundenlang hielten sie ihn auf dem Flughafen fest und zerlegten die historische Toilette gewissenhaft in ihre Einzelteile. Was die Herren zu finden glaubten, blieb ihr Geheimnis, denn fündig wurden sie nicht. Heute ziert sie als seltenes Schmuckstück den Raum unter der Matratze. Benutzt werden 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 <sup>2</sup>
Konstruktion:	Karweel
Material:	Pitch Pine/Mahagoni auf Eiche
Takelung:	7/8 Kutter
Konstrukteur:	William Fife III
Werft:	Anker & Jensen, Norwegen,
Baunummer:	51



Die moderne Küche im klassischen Stil lässt keine Wünsche offen. Vom Kühlschrank 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 Wegerung verkleidet.



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



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

### Die Wächterin über Ehe und Niederkunft

Besonderen Wert legte Martin Meyer auch auf das Geschirr. Damit das edle, weiße Porzellan 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 Monaten auf dem Trockenen, wieder eingewässert 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 Großbritannien 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 „24R 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 Vorsitzener 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 Wasserlinienlänge, was einer 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 Vorsitzener 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 Porzellanmalerin in Oberlingen. Durch den Eindruck, den diese Frau auf ihn machte, geniet der eigentliche Zweck des Zusammentreffens bald in den Hintergrund.

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

