



Der scharfe Bug ist wie geschaffen für raue See

Mit allen Wassern gewaschen

Was verbindet die Bootsbauer Heiner Kemmer aus Meersburg am Bodensee und Paul Gartside aus dem 5.600 Kilometer entfernten Shelburne in Nova Scotia? Sicher die Nähe zum Wasser, die kunstvolle Fertigkeit des traditionellen Holzbootsbaus und die Liebe zu klassischen Gaffelkuttern. Und seit August, ihre gemeinsame Schöpfung „Tina“.



Eine Takelung für Entschlossene

Als „husky“ bezeichnet der Kanadier Gartside seinen Entwurf eines, den klassischen, britischen Arbeitsbooten nachempfundenen, 24 Fuß langen Kutters. Das englische Wort „husky“, das steht für bärenstark und kräftig. Mit Stagfock und Klüver, das Großsegel sicherheitshalber gerefft und ohne Topsegel, tritt „Tina“ bei anfänglich drei bis vier Beaufort zu

ihrer Jungfernfahrt vor Meersburg an. Und schon auf den ersten Blick ist klar: „Tina“ ist eine Gefährtin zum Seepferde stehlen. Der breite, flache Spiegel wird von einem angehängten Ruder dominiert, das für eine Weltumsegelung gebaut scheint und die hier angebrachte „Badetreppe“ garantiert sicheres Ein- und Aussteigen. Dabei wirkt „Tina“ keinesfalls plump. Mit ihrem

stark positiven Decksprung und dem relativ geringen Freibord kaschiert sie geschickt ihre Stämmigkeit. Viel Blei am Langkiel sorgt derweilen unter der Wasserlinie für ein hohes aufrichtendes Moment und sicheres Segeln auch in schwerstem Wetter. Die vor allem im Bugbereich erkennbare, scharfe Rumpfform mit dem kantigen Vorsteven, schneidet dabei wie ein





Dank Skylight gibt es Stehhöhe im WC-Bereich.



Die gemütliche Kajüte mit Kojen, Klapptisch und Bordtoilette im Vorschiff.



Klassische Hutzen sorgen für Belüftung unter Deck.



Die Fallen werden auf Belegnägeln belegt.



Multifunktionsbeslag hält Vorstag und Klüverbaum, der Klüverroller sitzt auf einem Ausholring.

Messer durchs Wasser. Ein Kutter, auf Englisch „Cutter“, ist ein „die Wellen durchschneidendes Boot“.

Kutter wurden in erster Linie im englischen Kanal gefahren. Und da die Konstrukteure bei Kuttertakelung immer die Geschwindigkeit im Hinterkopf hatten, waren Kutter die bevorzugten Fortbewegungsmittel für Schmuggler, hinterherjagende Zollbeamte, die Marine und Fischer. Die vielfach aufgeteilte Segelfläche konnte bei der Kuttertakelung auch von einer kleinen Besatzung gut beherrscht werden, ohne dass dabei die Amwindeigenschaften auf der Kreuz gelitten hätten.

John Leather schreibt in seinem Standardwerk „Das Gaffelrigg“: „Die Kuttertakelung ist eine Takelung für Entschlossene.“ Wie ihre Vorfahren führt auch „Tina“ ein Bugspriet, das bei Bedarf eingefahren werden kann. Daran wird die Klüverfock angeschlagen, freiliegend und auf einem Endlosroller mit einem Ausholring nach

vorne geführt. Die Fock, mit kürzerem Vorliek und kleinerer Fläche ist am Vorstag direkt auf der Bugspitze angeschlagen. Der Großbaum ragt etwas über das Heck hinaus und bringt mit der steil gestellten Gaffel ordentlich Großsegelfläche. Inklusiv Topsegel wird „Tina“ am Wind von beinahe 50 Quadratmetern Tuch beschleunigt.

Der Traum vom Meer

Heiner Kemmer, der schon als Bub Bilder von Gaffelkuttern sammelte, fand, als er gerade mal 14 war, in der Zeitschrift „Hobby“ ein Anmeldeformular: „Werde Seemann“ stand da und warb für die Seefahrtsschule in Hamburg. Statt der notwendigen Unterschrift der Eltern und Verständnis für seine Sehnsucht nach den Weltmeeren kassierte der Minderjährige einen ordentlichen Anschiss. „Lerne Du erst mal Boote bauen“, lautete die Ansage.



Technische Daten:

Lüa: 7,31 m | **Breite:** 2,90 m
Tiefgang: 1,45 m | **Verdrängung:** 4,40 t
Ballast: 1,90 t
Rumpfgeschwindigkeit: 6 Knoten
Stagfock: 8,30 m² | **Großsegel:** 24,20 m²
Klüver: 10,90 m² | **Topsegel:** 5,00 m²
Motor: 3 Zylinder Diesel, 27 PS





Im ersten Reff und ohne Topsegel bei der Jungfernfahrt

So kam es, dass ihn Josef Dillinger ab 1965 in der Michelsen-Werft, zu einer Zeit als Epoxy noch aus den USA importiert werden musste und Arbeitsschutz ein Fremdwort war, in die Kunst des Holzbootsbaus einweihte. Als er ihm 1990 die Leitung der renommierten Werft übertrug, war Heiner Kemmer zwar alt genug für das Befahren der Weltmeere, jedoch fehlte ihm jetzt die Zeit dafür. Und anstatt an der Hobelbank zu stehen, saß er fortan meist am Schreibtisch.

Erst viele Jahre später befreite er sich von der Last, die die Sorge um einen solchen Betrieb samt Winterlager mit sich bringt, übergab im Jahr 2000 die Werft an Jochen Landolt und kehrte 2005 mit dem Einzug in die Torenstraße zu dem zurück, was ihm bis heute am meisten Freude bereitet: mit den eigenen Händen Boote bauen. Und da war sie wieder, die Sehnsucht nach einem Gaffelkutter und seiner Ahnung von salziger Nordsee.

Wie schon viele Boote vorher, wollte er auch den Kutter zunächst für sich selber bauen und machte sich auf die Suche nach dem perfekten Riss. Im Internet stieß er auf die Seite von Paul Gartside und verliebte sich in Design No. 98. Gartside, Konstrukteur und Bootsbauer verkauft sowohl Holzboote, die auf seiner Werft in Shelburne, im Nordosten Kanadas gebaut werden, als auch die Pläne dafür. Interessenten können aus einer Vielfalt von über sechs Dutzend Entwürfen, für sechs bis 70 Fuß lange Boote wählen. Die Palette reicht von Plänen für Hobby-Scheunenbauer, die bestenfalls wissen, wie man sein Werkzeug schärft, bis hin zu Rissen für Profis einer qualifizierten Werft. Auf Bestellung erhält man mit Bleistift auf Pergament gezeichnete Pläne oder eine Datei zum Herunterladen und im Bedarfsfall die notwen-

dige Unterstützung vom Fachmann. Heiner Kemmer hatte die Pläne bestellt und bezahlt, Fuß und Inch in Zentimeter und Millimeter umgerechnet, Wichtiges darauf notiert. Dann waren die Pläne plötzlich weg. Wie sich bald herausstellte, versehentlich entsorgt mit einem Stapel Altpapier. Doch Paul Gartside hatte ein großes Bootsbauerherz und ließ seinem Kollegen am Bodensee die Pläne erneut zukommen – kostenlos. Jetzt konnte es endlich mit der Verwirklichung des Kuttertraums losgehen.

Heimische Hölzer haben keine Lobby

Im Jahr 2008 baute Kemmer das Mallengerüst in seiner Werft auf, schraubte formverleimte Spanten an, und der Kiel wurde mit Vorsteven und Spiegel verbunden. Da trat die Messeleitung mit einem besonderen Wunsch an ihn heran: Während der Interboot sollte der Gemeinschaftsstand der Bodenseewerften „Bootsbau Live“ die Besucher anlocken. Heiner Kemmer verlud kurzerhand das stabile Gerippe auf seinen Anhänger und beplankte die nächsten neun Tage seinen Kutter nicht in der Abgeschlossenheit der Torenstraße, sondern vor 80.000 wunderfitzigen Messebesuchern. Manche zeigten mehr Interesse als andere und einer interessierte sich ganz besonders. Zwei Jahre später baute er seinen Kutter auf der Interboot weiter. Ein Hartnäckiger kam wieder. „Das schafft Kapital und Raum für neue Projekte“, sagt Kemmer da ganz pragmatisch und baute ab 2012 das Boot für einen neuen Eigner fertig. Ganz im Sinne des ökologisch denkenden Paul Gartside wollte Kemmer, wo immer möglich, auf Tropenholz verzichten und europäische Materialien verarbeiten. Diese sind zwar von

vergleichbarer Qualität, haben jedoch bisher keine Lobby. Die Spanten verleimte er aus Robinie. Holz, das er einst vom Grün- und Gartenamt in Friedrichshafen zum Brennholzpreis bekam, da es damals niemand wollte.

Die Freude über das Schnäppchen war dann rasch verflogen, als er zwei teure Blätter der Gattersäge schrottete. In die Stämme waren Granatsplinter eingewachsen, die noch aus dem Krieg stammten. Dieser Baum, der ursprünglich in Nordamerika wächst und inzwischen bei uns heimisch ist, liefert Holz, das härter, zäher und gleichzeitig elastischer ist als alle anderen heimischen Hölzer. Ein pflanzeneigener Giftstoff schützt das Holz zudem sehr effektiv gegen Pilze und holzbohrende Insekten und macht es unübertroffen witterungsbeständig.

Auch unter Wasser verweist es mit einer Lebensdauer von angeblich 500 Jahren Eichenholz von den Plätzen. Die Relingsoberkante profitiert ebenfalls von den herausragenden Eigenschaften dieses Holzes, das selbst als Decksbelag erste Wahl gewesen wäre, da es weniger vergraut als Teak. Auf Wunsch des Kunden verzichtete Kemmer jedoch auf dieses Experiment und verlegte das übliche Tropenholz.

Auch für Kiel und Vorsteven machte er eine Ausnahme und baute diese aus Iroko, einem afrikanischen Holz, das im Wasser formstabiler bleibt als die häufig verwendete Eiche.

Mast, Großbaum und Gaffel, um Gewicht zu sparen hohl gebaut, wurden aus Douglasie, einem vielseitig einsetzbaren Holz und bestens geeignet für tragende Konstruktionen, verleimt. Als Decksbalken bilden sie auch das Fundament für den Aufbau aus Lärche, die auch für die Beplankung verwendet wurde. Das schwerste und härteste aller europäischen Na-

Anzeige



Die Segel- und Motorbootschule

Ausgezeichnete Infrastruktur, Top Prüfungserfolg
 Professionell, Kompakt, Zielorientiert, Einmalig
 Das Ausbildungszentrum am Bodensee

Yachtcharter

Segel & Motor
 Komfortable Yachten - Top Service
 Größte Charterflotte am Bodensee

Die Adresse für Urlaub und Wassersport am Bodensee!





Der WC-Bereich mit eigenem kleinen Waschbecken.



Geschickt gelöst – das Stauen des Cockpittischs in der Tür des Abstellraums.

delhölzer sorgt hier mit einer hervorragenden Witterungsbeständigkeit für lange Lebensdauer. Zum Rumpf, der mit zwei Schichten Glasfaser und Epoxy überlaminiert und weiß lackiert wurde, bildet das rötliche Lärchenholz der Kajüte und des auf dem Vorschiff stehenden Skylights, einen eleganten Kontrast.

Belegnägel und Edelstahl

Sehr modern und ein überraschender Bruch mit dem klassischen Riss ist die originell gestaltete Baumstütze. Ein Edelstahlbogen in dessen Einbuchtung an höchster Stelle der Großbaum ruht, überspannt fest montiert das Heck in seiner gesamten Breite. An gleicher Stelle setzt der ebenfalls aus Edelstahl gefertigte und harmonisch geschwungene Beibootträger an, der das geklinkerte „Dory“, außerhalb von Spiegel und Ruder hält. Wie der Beschlag an der Klüvernock, an der die Verstagung ansetzt, und der stabile, der ihn am Bug fixiert, sind auch alle anderen Beschläge Edelstahlanfertigungen ohne jeden Schnörkel.

Fallstopper, von zwei Softslacks für die Backstagen abgesehen, sucht man vergeblich. Nach alter Tradition werden die einem altertümlichen Hanftauwerk nachempfundenen Fallen am Mast auf Belegnägel fixiert. Einziges Zugständnis an die Moderne sind jeweils zwei selbstholende Edelstahlwischen für die Schoten.

Der Traveller für die vierfach untersetzte Großschot besteht nur aus einem kurzen Stahlbügel. Ganz hinten montiert, auf der Oberkante des Spiegels, bietet so das Cockpit ausreichend Platz zum bequemen Sitzen während der Fahrt und im Hafen. Unverhofft verspielt wirken auf diesem Arbeitsboot nur die vier hochglanzpolierten Lufthutzen. Sie runden das klassische

Gesamtbild auf charmante Weise ab. Bei aller Nostalgie - bei Flaute muss zum Glück keiner paddeln. Unter dem Niedergang, für Wartungsarbeiten gut zugänglich, werkelt ein kräftiger Dieselmotor.

Kleine Kajüte für große Fahrt

Hell und freundlich ist es hier unter Deck. Türchen mit luftigem Ahorngeflecht in hellen Lärchenrahmen verschließen die zahlreichen Schapps, die viel Stauraum bieten. Blaue Polster mit weißen Nadelstreifen sorgen zusammen mit der weiß lackierten Decke und den weißen Kajütewänden für stilvolles, maritimes Flair.

Eine Küchenzeile mit Kühlbox, Petroleumkocher und Spülbecken auf Steuerbord und eine Bordtoilette im Vorschiff bieten ausreichend Komfort, auch für längere Törns. Das Skylight auf dem Vorschiff kann über den Sitzplatz, unter dem sich die Toilette tarnt, als zusätzlicher Ausstieg genutzt werden. Für die nötige Ordnung auf kleinstem Raum sorgt auf Backbord ein Abstellraum, ein regelrechtes Schrankzimmer, an dessen Tür von innen geschickt der Cockpittisch befestigt ist.

Kleine „Tina“ auf großer Fahrt: Ein Teil der Wand zum Abstellraum kann als Kartentisch heruntergeklappt und die Koje mit einer unter dem Polster versteckten, aufstellbaren Rückenlehne zum Navigationssitz umfunktioniert werden. Bordinstrumente, Anzeigen für Diesel, Frisch- und Grauwasser sowie die Schalter der 12-V-Elektrik behält man von hier aus direkt im Auge. Nach einer Testphase auf dem Bodensee, in der sich „Tina“ an ihren neuen Eigner gewöhnen kann, wird sie vielleicht die Weltmeere erobern. Ohne Heiner Kemmer, der den frei gewordenen Raum aber hoffentlich bald mit einem neuen Projekt füllen kann. ■

AZIMUT
YACHTS

WELT PREMIERE AZIMUT ATLANTIS 43

BEI DER
BOOT DÜSSELDORF
17. - 25.1.2015



CS YACHTING

Generalimporteur Schweiz

CS Yachting AG Tel. +41 71 72 67 940
Schloss Heerbrugg Fax +41 71 72 67 941
CH - 9435 Heerbrugg office@cs-yachting.ch

www.cs-yachting.ch