



Bild: Yachtclub Horn

Bodensee-Boote

Zwei Achterkabinen, Gäste-WC, Vollausstattung mit Rollreff und Rollgroß. Den stärkeren Motor nehmen wir auch mit. Da wollte uns der Händler noch etwas entgegenkommen. Die Finanzierung ist gesichert und für den Liegeplatz bekommen wir einen Vertrag auf fünf Jahre. Unterschrift drunter, und die 38 neuen Fuß sind unsere.

Ein stolzes Schiff. Mit Badeleiter und Buganker 12,20 Meter lang, 3,75 Meter breit und 2,10 Meter Tiefgang. Fast zehn Tonnen wiegt die urlaubsklare Dame. Kartenplotter, Autopilot, und die Windmessanlage sind vernetzt. GPS-genaue Navigation ist gewährleistet. Die Sprayhood war in der „Manövriermasse“ des Händlers und wurde nicht berechnet. Da bleibt selbst bei schwerer See das Cockpit trocken. Elektrische Ankerwinch und Mann-über-Bord-Einrichtung gab's zum Vorteilspreis, genau so wie das Bimini-Top. Das Regattapaket haben wir

uns auch noch gegönnt. Eine komplette Spinnaker-einrichtung für die jährliche Clubregatta.

Nach CE für Hochseefahrt zertifiziert und mit abgasgeprüfem Motor für den Bodensee ausgestattet. Da sollte dem gelungenen Urlaub und dem Wochenendvergnügen auf dem schwäbischen Meer fast nichts mehr entgegen stehen. Aber halt nur fast nichts.

Ein komfortables Boot ist nämlich erst ab einer gewissen Größe richtig komfortabel, und genau die ist am Bodensee das Problem.

Während am Mittelmeer „römisch katholisch“ angelegt wird, also vor Buganker und mit dem Heck zur Pier, liegt man an Nord- und Ostsee im Päckchen. Bei beiden Methoden spielt vor allem die Bootsbreite keine so we-

Die Boote von Beneteau's First Class Reihe sind am Bodensee deshalb so verbreitet, weil sie wenig Tiefgang haben. Voraussetzung in vielen Häfen und Bojenfeldern, gerade am Untersee.

Darüber hinaus ist die First Class 8 noch trailerbar, segelt hervorragend und bietet genügend Platz, um darauf zu übernachten.

Sie ist ein guter Kompromiss zwischen Fahrten- und Regattaboot und stieß in die Lücke, die das H-Boot am See hinterlassen hatte.

sentliche Rolle. Am Bodensee sind hingegen Boxen mit Pfählen üblich. Da passt nur ein Boot durch, das schmaler als deren Abstand ist.

Wenig breite Liegeplätze am See

Die meisten Yachthäfen wurden in den siebziger Jahren gebaut. Davor galt ein Boot mit einer Breite von zweieinhalb Metern als Exot. Man segelte Pirat, H-Jolle, Jollenkreuzer, Hansajolle, Drachen, Lacustre und verschiedene Varianten von Folkebooten. Spätere Motorbootfahrer fuhren Motor gondeln oder hatten einen

Seitenborder am Klepper Aerius. Am Bodensee entstanden spezielle Konstruktionen wie Ahab, Dorly, und bei den Motorbooten die „Wespe“ und ihre größeren Schwestern „Biene“ und „Hummel“. Ein Corsaire galt in den siebziger Jahren ebenso als Wohnboot wie ein 15-er Jollenkreuzer oder ein Motorboot mit Klappsitzen. Schärenkreuzer, Nationale Kreuzer oder 6mR galten als „Millionärsjachten“ die von „Doktoren“ oder „Fabrikanten“ gesegelt oder segeln gelassen wurden.

Der entstehende Boom brachte Varianta, Rebell, Victoire, Neptun oder später die Ecume de mer, die wegen ihrer damals schier unglaublichen Breite von 2,65 Meter als unförmig galt.

Für die paar großen „Weltumsegeleryachten“ wie die Überlinger „Kano“ oder die handvoll 75-er gab es da immer noch genügend Platz, weil auch diese Boote relativ schmal waren. Oft konnten die Großen auch in einem öffentlichen Hafen irgendwo an der Pier liegen. Da sprach noch niemand von Bewirtschaftung und Gewinnoptimierung.

Mit dem Wassersport-Boom stieg zu Anfang die Anzahl der Boote und später auch die Länge und die Breite dramatisch an. Neue Wirt-

schaftszweige entstanden und auch die Ämter machen seither gute Geschäfte mit Bodensee-Schifferpatent und Bootsabnahme.

Aus Jollenseglern wurden Besitzer kleiner Kielboote und es ist noch keine zwanzig Jahre her, als das H-Boot als „gute Mittelklasse“ unter den Segelbooten galt. Mittlerweile definiert sich „Standard“ mit Stehhöhe, mindestens zehn Metern Länge, zwei separaten Kabinen, Kühlschrank und Einbaudiesel. Die Bootsbreite liegt deutlich über drei Metern. Viele Motorboote sind noch breiter.

Die Flächen in den Häfen sind begrenzt und die Plätze können nicht beliebig vergrößert werden. Wer am Wochenende einen Gastplatz mit dreieinhalb oder gar vier Metern Breite braucht, kann eine Weile suchen.

Was nützt also das schönste Boot, wenn es in die schönsten Häfen einfach nicht hinein passt?

Wenig Tiefgang macht den See größer

Das selbe gilt für den Tiefgang. Die traditionellen Langkieler gingen vergleichsweise flach. Ein Folkeboot mit 1,20 Meter Tiefgang galt in siebziger Jah-

ren schon als grenzwertig und die 30-er Schärenkreuzer mit einem Tiefgang von etwa 1,50 Meter lagen schon deutlich darüber.

Von solchen Dimensionen ging man aus, als man die Yachthäfen konzipierte. Da dachte niemand ans ausbaggern und daran, dass vielleicht irgendwann mal jemand auf die „sonderbare Idee“ kommen würde, ein Boot mit 1,60 oder sogar 1,70 Meter Tiefgang an den See zu legen.

Natürlich gibt es am See auch Häfen, die sehr tief sind. Die Anzahl dieser Plätze ist aber deutlich eingeschränkt.

„Kurzkieler“, wie sie von manchen Werften als Option angeboten werden oder diverse Kielschwertkonstruktionen schränken die Segelleistungen mehr oder weniger ein. Ob man damit glücklich wird, muss man individuell entscheiden. Jedenfalls kann auch der cleverste Marketingexperte die Physik nicht überlisten. Wenn der Kiel kürzer ist, hängt der Ballast weiter oben und muss folglich schwerer sein, um das selbe aufrichtende Moment zu erzeugen. An dieser einfachen Tatsache kommt niemand vorbei. Die strömungsphysikalischen Nachteile lassen sich durch intelligente Konstruktionen, wie beispielsweise „Winglets“ eher etwas kompensieren.

Boote mit variablem Tiefgang sind für unser Revier ideal. In den Segelleistungen stehen diese Konstruktionen einem festem Kiel nicht nach. Ob Hubkiel oder Schwenkkiel spielt dabei keine entscheidende Rolle. Beide Prinzipien haben ihre spezifischen Vor- und Nach-

Moderne Hubkieler wie die englische Hip zeichnen sich durch wenig Tiefgang ohne Einschränkung der Segeleigenschaften aus.



teile. Ein Hubkiel kann etwas leichter ausfallen, weil der Ballast in einem Bulb konzentriert werden kann. Dieser Gewichtsvorteil relativiert sich aber wieder, denn die Bodensektion muß, ähnlich wie bei einem Festkiel, sehr stark dimensioniert werden, damit die Verbindung auch eine heftige Grundberührung schadlos übersteht. Ein Schwenkkiel klappt in diesem Fall einfach nach hinten.

Die statischen Verhältnisse sind beim Hubkiel etwas günstiger, weil der Kielkasten einen langen Hebel darstellt und die Kielkräfte vom Aufbau mitgetragen werden können. Andererseits läuft der Kielkasten dabei mitten durch die Kajüte und kann erst ab einer gewissen Bootsgröße in die Einrichtung integriert werden.

Beide Konzepte unterscheiden sich bei der Aufholmechanik. Diese muss beim Hubkiel nur das Gewicht des Kiels tragen, während sich beim Schwenkkiel die Last durch die Hebelgesetze vervielfacht. Da kommt man schon bei relativ kleinen Booten um eine aufwändige Hydraulik nicht herum.

Leichtwind-eigenschaften

Ein Bodensee-Boot muss nicht nur schmal sein und wenig Tiefgang haben, sondern vor allem bei leichten Winden gut segeln ohne deswegen gnadenlos über-takelt zu sein.

Die an der Küste eher normalen Verhältnisse von permanenten vier bis fünf Beaufort sind bei uns die Ausnahme. Entweder ist die Windgeschwindigkeit deutlich geringer oder es stürmt. Es gibt zwei Möglichkeiten, ein Boot an wechselnde Windgeschwindigkeiten an zu passen. Entweder regelt man das über die Größe der Segelfläche oder über die



Form des Profils. Die zweite Version ist die Elegantere und Effektivere, weil die „Verlustleistung“, also die seitlich oder sogar nach hinten gerichteten Kräfte des Riggs gering gehalten werden können.

Ganz grob kann man sagen, dass bauchige Profile Kraft bringen und flache Profile Höhe.

Bei der permanenten Dünnung in der Bregenzer Bucht wird das Vorstag also deutlich durchhängen und dem Vorsegel ein tieferes Profil zu verpassen. Der Mast wird ohne Biegung gefahren. Gleichzeitig werden die Achterlieken von Groß- und Vorsegel etwas geöffnet und die Segel „getwistet“. Das schafft eine größere „Bandbreite“ für den Eintrittswinkel des Windes. Bei Welle kann man nicht so exakt steuern wie bei flachem Wasser. Darum muss das Rigg toleranter eingestellt werden.

Eine runde Eintrittskante am Vorsegel kommt dieser Toleranz ebenfalls zu gute. Diese wird durch etwas höhere Fallspannung erzeugt.

Die X-99 ist ein tolles Boot. Die Segel-eigenschaften sind sowohl bei Leichtwetter als auch bei Hack hervorragend und man kann die X durchaus auch zum Tourensegeln gebrauchen. Leider wird das Boot nicht mehr gebaut. Breite und Tiefgang sind aber für viele Häfen schon über der Grenze und zwingen zu manchem Kompromiss bei der Törnplanung und beim Liegeplatz.

Möchte man seine Segel auf solch effektive Art und Weise einstellen, setzt das voraus, dass diese aus hochwertigem, also reackarmem Material gefertigt sind und sowohl die Spannung des Vorsegel-Vorlieks als auch die Mastbiegung schnell und unabhängig voneinander angepasst werden können. Pure Segelfläche ist nicht das alleinige Merkmal für die Segelleistung. Die Geometrie ist ausschlaggebend. Die riesigen Genuas, mit denen manche Yardsticksegler ihre Boote aufrüsten, sind im Bezug zu ihrer Fläche wenig effektiv. Beim Vorsegel wird der meiste Vortrieb im vorderen Bereich erzeugt, während die Kräfte weiter hinten nur mehr Abdrift erzeugen oder sogar bremsen.

Toppgenuas beziehen ihre Leistung bei wenig Wind

nicht aus ihrer Fläche sondern aus ihrem langen Vorliek.

Segelfläche, die wenig zum Vortrieb beiträgt, erschwert nur die Handhabung des Bootes. Tourensegler sollten keine überflüssige Fläche mitschleppen. Was bringen fünf Prozent mehr Vortriebsleistung, wenn man dafür durchtrainierte Modellathleten oder eine Elektrowinsch an der Genuaschot braucht.

Ein unkompliziertes aber trotzdem effektives Fahrtenrigg ist daher nahezu Topgetakelt mit einem wenig überlappenden Vorsegel und einem mächtigen Großsegel, dessen Achterliek, für exakte Kontrolle, überrundet ist.

Bei einem solchen Segel kann kein festes Achterstag gefahren werden. Entweder verzichtet man ganz darauf

und nimmt die Vorsegelkräfte mit Oberwanten und gepfeilten Salings auf, oder man riggt Backstagen.

Ohne Backstagen muss die Vorliekspannung des Vorsegels über eine kräftige Talje jederzeit verstellt werden können. Besser ist es, wenn in FD-Manier die Wantenspannung geregelt werden kann. Eine gute Lösung sind da auch skalierte „Klappwantenspanner“, die ohne Werkzeug schnell und reproduzierbar verstellt werden können.

Mit einem solchen Rigg sollte eine sehr große Bandbreite realisierbar sein, ohne dass die Segelfläche verändert werden muss. Hier zu experimentieren und theoretisches Wissen zu erlangen, macht die Brachialmethoden der Charterszene überflüssig. Bei auffrischendem Wind verlagert man den Vorsegelholepunkt etwas nach hinten und entlastet das Achterliek des Großsegels, indem man die Schot etwas fiert und den Traveller weiter nach Luv zieht. Dadurch holt sich das Rigg in den oberen Regionen

sich die krängenden Kräfte weniger stark auswirken, wird die Strömung stärker abgelenkt.

Nur in ganz harten Fällen oder auf raumen Kursen muss man sich dann überlegen, ob man das Großsegel, vielleicht mit einem Einleinenreff, etwas verkleinert. Gute Beispiele für hoch effektive Riggs mit enormer Bandbreite findet man unter anderem in der Mini-Transat Szene.

Auch in Klassen wie dem H-Boot oder dem Star kommt niemand auf die Idee, zu reffen. Das funktioniert aber nur, weil die Fock minimal überlappt.

Das ideale Bodenseeboot

Wenn man all diese Aspekte zusammen fasst, ist das Boot für den Bodensee nicht wesentlich länger als zehn Meter und um die drei Meter breit. Es hat einen Hub- oder

Komfort bieten. Doch hier ist schnell zu viel getan. Es muss unter allen, auch sehr widrigen Umständen, sicher und souverän zu handhaben sein. Die begrenzende Komponente ist dabei die Muskelkraft und Agilität der Besatzung. Nicht nur aus Juxturnen auf manchem 10-Meter Regattaboot der ambitionierteren Liga muskelbepackte Modellathleten in der Größe einer halben Fußballmannschaft.

Die meisten Wanderboote sind mit Familien oder Paaren besetzt, bei denen Papi steuert und Mami den Rest erledigt. Wenn sich Mutti bei jeder Wende die Lunge aus dem Hals kurbelt, trägt das wenig zur Bordharmonie bei. Auch ist es schon ein ordentliches Stück Arbeit, bis bei einem größeren Boot die Segel gesetzt sind. Es verwundert daher nicht, dass so viele Segler die schlechter stehenden Rollsegel akzeptieren. Mit richtigen Segeln wäre das große Boot nur mit Mühe zu beherrschen.

Zehn Meter dürfte in etwa die Grenze dessen sein, was von zwei Personen noch sicher bewältigt werden kann. Wenn Segeln anstrengend wird, leidet nämlich auch die Sicherheit. Man unternimmt bei schlechtem Wetter nicht das, was seemannisch geboten wäre, sondern das was am bequemsten ist. Das kann gefährlich werden.

Technische Ausrüstung wie Elektrowinschen, Charterreffsysteme oder auch die Maschine sind hilfreiche Errungenschaften, bieten aber

keine hundertprozentige Sicherheit. Solche Ausrüstung ist in Ordnung, solange sie der Bequemlichkeit dient. Wenn's ohne sie nicht geht, wird's kritisch. Wenn bei acht Beaufort die Leine von der Trommel des Fockrollers springt und sich im darunter liegenden Toggle verbeißt, kann das, zumindest vor dem auflandigen Ufer, zu brenzligen Situationen führen. Wenn Technik die Diskrepanz zwischen kleiner Crew und großem Boot überbrücken muss, kann's gefährlich werden.

Das Boot wird ab einer gewissen Größe auch einfach unhandlich. Eben mal an der Kaimauer abhalten ist bei neuneinhalb Tonnen leichter gesagt als getan. Auch spielt die eigene Erfahrung eine wesentliche Rolle bei der Frage, welche Bootsgröße noch sinnvoll ist. Da muss man realistisch vorgehen und die emotionale Seite ausblenden.

Mit einem großen Boot muss man kritische Situationen voraussehen, bevor sie eintreffen. Man braucht für alles etwas mehr Zeit.

Das Bodensee-Schifferpatent und ein paar Chartertörns reichen nicht als Grundlage, um 36 Fuß sicher zu führen. Es ist schlechte Seemannschaft, wenn man sich und seine Crew, die meistens aus der Partnerin besteht, damit überfordert.

Es dürften einige Boote am See liegen, die vor allem deshalb so selten bewegt werden, weil sie schlicht zu unhandlich sind.

Vielleicht sollten die Gedanken vor einem Kauf nicht nur um die Finanzierung kreisen, sondern auch darum, ob man es sich zutraut, mit diesem Boot bei stürmischem Wetter in einem engen Hafen unter Segeln an zulegen. Nur wer das ehrlich bejahen kann, hat wirklich Freude an seinem Boot. mh

Da lachte das Herz des früheren „Motorböotlers“. Der Zündapp Delphin war bevorzugter Antrieb für Paddelboote oder Gondeln. Für viele, heute noch aktive Wassersportler, war das der Anfang ihres Hobbys.



keine oder nur wenig Energie aus der Luftströmung. Weiter unten, wo

Schwenkkiel mit dem der Tiefgang auf etwa einen Meter reduziert werden kann.

Das Rigg ist einfach aber effektiv zu trimmen und braucht, wenn überhaupt, erst sehr spät gerefft zu werden. Es liefert auch bei Leichtwetter gute Leistungen und kann bei auffrischendem Wind einfach und schnell angepasst werden, ohne dass Segel halbe ingerollt oder gewechselt werden müssen. Ein Fahrtenboot braucht eine gewisse Mindestgröße, sonst kann es nur wenig