

DAS MAGAZIN FÜR WASSERSPORT AM BODENSEE

IBN

WWW.IBN-ONLINE.DE



Euro 9,00
E 2356 D

November/Dezember
2024



*IBN und BSVb wünschen
frohe Festtage, fairen Wind
für das neue Jahr und viel
Freude bei der Lektüre!*



WETTER

WIE SICH DER
KLIMAWANDEL AUF DEN
BODENSEE AUSWIRKT

KLASSIKER

DIE „RUNAG“ IST
DER ÄLTESTE ACHTER
AM BODENSEE

ELEKTROBOOTE

DIE FINALISTEN DES
BEST BOATS AWARD
IM IBN-PRAXIS-CHECK

Die kleine Schwester der Lädine
Kunst unter Segeln

Zweite Chance für die „Säntis“?
Rudern: Vom Bodensee in die Karibik
Schätze aus der „Keller“-Werft

HAUSAMMANN



**MERRY FISHER
895 SERIE 2**

Bewegtes Jahr



Was für ein bewegtes Jahr für den Wassersport, den Bodensee und die IBN liegt hinter uns!

Das durch die IBK formulierte Ziel, bis 2040 eine klimaneutrale Schifffahrt auf dem Bodensee erreichen zu wollen, und die damit verbundenen Studien, Initiativen und Diskussionen haben ziemlich hohe Wellen geschlagen. Und das Thema wird uns auch in den nächsten Jahren noch sehr herausfordern.

Wie gut taten da ausnahmsweise mal die Spekulationen rund um den Pegel, die das Hochwasser im Sommer mit sich brachten. Und während der Kormoran noch fürchten muss, dass man ihm zu Leibe rückt, verschwand der Stichling plötzlich scheinbar ganz von selbst.

Endlich konnte das LNG-Fährschiff „Richmond“ den Kursbetrieb aufnehmen. Seither prägt das markante Schiff das Bodenseepanorama mit. Indessen wurde das Ende der MF „Euregia“ besiegelt – eines Schiffs mit ebenso markanter Silhouette. Am meisten sorgte aber das DS „Säntis“ für Schlagzeilen. Was seit den gescheiterten Bergeversuchen geschehen ist und wie es um die Chancen auf einen weiteren Anlauf steht, lesen Sie ab **Seite 22**.

Und im Sport? Während es in den Segel-Nationalligen eigentlich nur für die Kreuzlinger gut lief und der Württembergische Yachtclub gar in die Zweite Liga abstieg, brachten die Olympischen Spiele den Goldrausch an den Bodensee. Aber nicht nur der olympische Sieg von Lukas Mähr und Lara Vadlau auf dem 470er, sondern auch die Spiele selbst sorgten dafür, dass dem Wassersport viel öffentliche Aufmerksamkeit zuteilwurde. Der Americas Cup und die Anfang November gestartete

Vendée Globe sorgen ebenfalls dafür. Und dann war da noch die stürmische Rund Um mit dem kontrovers diskutierten „ersten Sieg einer Frau“ – und deren Team. Die mit Spannung im neuen Format erwartete Interboot wurde von vielen sehr positiv wahrgenommen. Doch es gibt auch nachvollziehbare kritische Stimmen, wie die Lesermeinungen auf **Seite 11** zeigen. Für die IBN hat das Jubiläumjahr einige Herausforderungen und Neuerungen mit sich gebracht. Neben der optischen und inhaltlichen Weiterentwicklung mussten die Tücken neuer Redaktionssysteme kennengelernt und behoben und „nebenbei“ das neue Leg An herausgegeben werden. – Übrigens: Ein ideales Weihnachtsgeschenk!

Viele schauen derzeit bängigen Blickes in eine ungewisse Zukunft. Gewiss jedoch ist, dass die IBN auch 2025 viele interessante Beiträge und Themenschwerpunkte für Sie bereithalten wird. Eine kleine Vorschau finden Sie auf den **Seiten 8 und 9**. Im Namen der IBN-Crew wünsche ich Ihnen eine schöne Advents- und Weihnachtszeit und einen guten Rutsch ins neue Jahr – und nun viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe!



Klaus Lohmüller

Ihr Klaus Lohmüller



**INTER
BOOT
2021**

FRIEDRICHSHAFEN

B2-300

WERFT 52



OCQUETEAU
ostrea



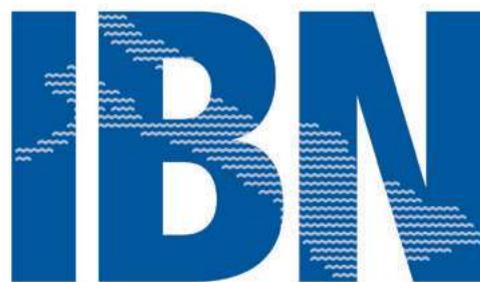
**HISTORISCHE
MARKE
NEU BELEBT**

Durchdachte Fischer-
boote seit 1948.



AUSGABE DEZ 24 - JAN 25

Nächste Ausgabe: 15.2.2025



REDAKTION

Redaktionsschluss 05.11.2024

IBN-Redaktion, Labhard Medien GmbH
Am Seerhein 6, 78467 Konstanz
Telefon +49 (0) 77 32 9 60 61
ibn@ibn-online.de

Redaktionsleitung

2 Klaus Lohmüller

Autoren und Autorinnen

1 Carmen Somm, 3 Annette Bengelsdorff;
4 Claudia Bignon; 5 Volker Göbner;
6 Hubert Domin; 7 Michael Krieg;
8 Hildegard Nagler; 9 Claus D. Breitenfeld;

Verlag

Druck- und Verlagshaus
Hermann Daniel GmbH & Co. KG

Layout

SV Medienproduktion

Druck

Glückler Druck + Grafik GmbH
Wasserwiesen 42, D-72336 Balingen

ANZEIGEN

Anzeigenschluss für die
Dezemberausgabe 15.01.2025
Telefon +49 (0) 7433 266 - 127
ibn-anzeigen@ibn-online.de

VERLAG

Projektleitung

Markus Hotz & Carmen Somm
Telefon +49 (0) 7433 266 - 127
ibn-anzeigen@ibn-online.de

Geschäftsführer

Lutz Schumacher, Thomas Voral

Postanschrift

IBN, Labhard Medien GmbH
Am Seerhein 6
78467 Konstanz

ABO

Telefon +49 (0) 74 33 2 66 - 299
ibn-vertrieb@ibn-online.de

Bezugspreis im Abonnement

D: 43,00 €/Halbjahr bzw. 72,00 €/Jahr;
A: 53,00 € bzw. 92,00 €;
CH: 53,60 CHF bzw. 92,80 CHF
(jeweils inkl. Mehrwertsteuer und
Zustellkosten)

Wir wünschen unseren langjährigen
Mitarbeiterinnen Ulrike Schuler und
Sabine Drosdek „Allzeit gute Fahrt und
immer eine Handbreit Wasser unterm Kiell!“

und noch mehr zum Bodensee:



Weitere Magazine
und Publikationen:
www.labhard-shop.de

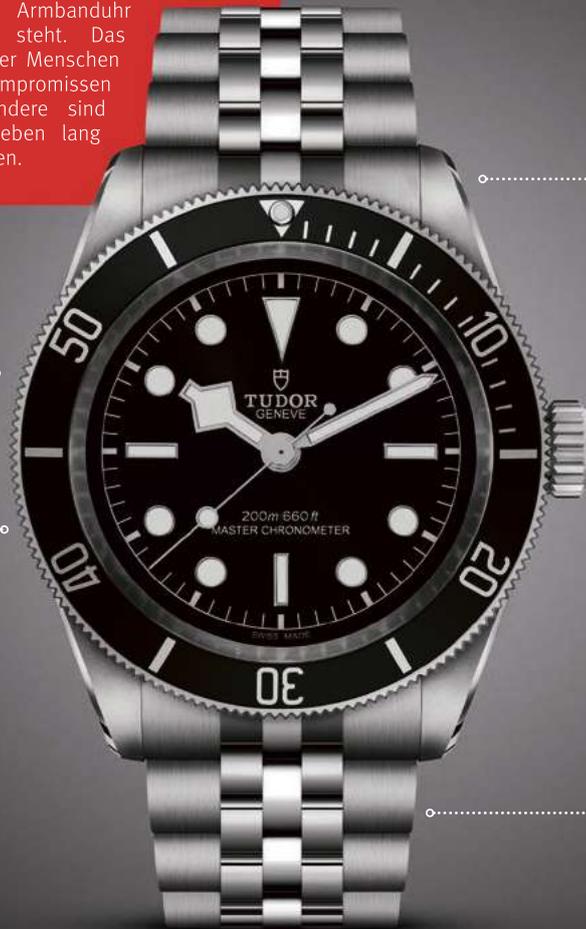




TUDOR

BORN TO DARE

Was treibt einen Menschen dazu an, Großartiges zu leisten. Es mit dem Unbekannten aufzunehmen, etwas Neues zu wagen und vor nichts zurückzuschrecken? Es ist die Willenskraft, die auch TUDOR hervorbrachte. Es ist die Energie, für die jede Armbanduhr von TUDOR steht. Das Leben mancher Menschen wird von Kompromissen bestimmt. Andere sind bereit, ein Leben lang etwas zu wagen.



41-Millimeter-Gehäuse
in Edelstahl 316L



„Snowflake“-Zeiger
Ein Markenzeichen
von TUDOR Taucheruhren
seit 1969



Manufakturkaliber
MT5602-U mit 70-stündiger
„weekend proof“ Gangreserve,
Siliziumfeder, COSC-Zertifizierung
und „Master Chronometer“-
Zertifizierung von METAS

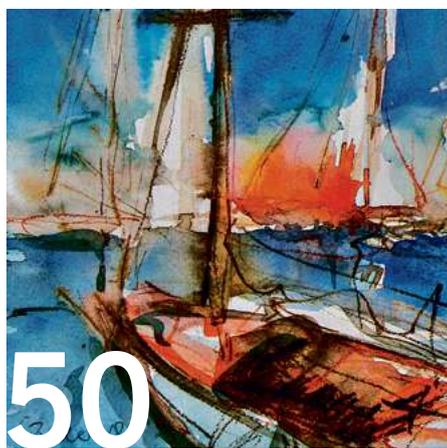
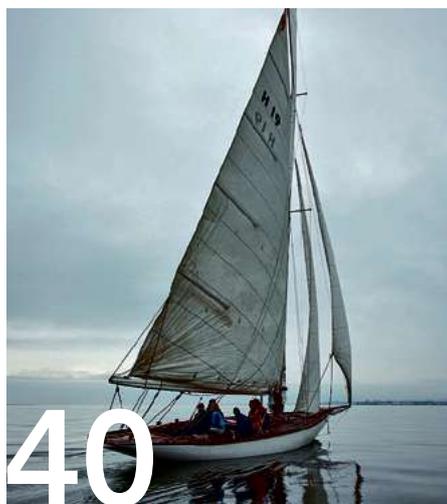


**Fünffährige, übertragbare
Garantie** ohne Registrierung
oder vorgeschriebene
regelmäßige Wartung

BLACK BAY



ETTER & DENZEL



Alle Bildnachweise auf den jeweiligen Redaktionsseiten

Inhalt

Ausgabe November/ Dezember 2024

10-11 RESONANZ

- 10 Leserfotos
- 11 Lesermeinungen
Funktioniert!
Der Niedergang der Interboot hält an
Inter-MOTOR-boot

12-23 REVIER AKTUELL

- 12 Der Bodensee im Klimawandel
- 22 Kulturgut kämpft um zweite
Chance

24-57 PORTRÄT

- 24 Der Alpseesegler
- 30 Vom Bodensee in die Karibik
- 40 Die Grande Dame vom Bodensee
- 50 Kunst unter Segeln

58-65 PRAXIS

- 58 Schätze aus der „Keller“-Werft

66-73 FAHRBERICHT

- 66 Mit Stil und Sonnenenergie
- 73 Die besten Motorboote im Fokus

74-77 SPORT UND CLUBS

- 74 In Zuversicht miteinander voran!
- 76 Mission: Selbstvertrauen

78-79 VERANSTALTUNGEN

- 78 Die Märlistadt verzaubert
- 80 Kleinanzeigen
- 82 Foto des Monats

Fotonachweis Titel

Markus Bruggmann: Champagnersegeln
Alle Bildnachweise auf den jeweiligen
Redaktionsseiten

IBN Jahresplanung 2025

Im kommenden Jahr dürfen Sie sich wieder auf zehn spannende IBN Magazine freuen. Schon jetzt können wir die thematischen Highlights und Erscheinungsdaten nachstehend mit Ihnen teilen.

Neu werden wir zwei hochwertige Premium-Ausgaben machen. Im Mai erscheint ein ganz besonderes Magazin zu unseren wunderschönen Klassikern auf dem Bodensee – vom Sound der Riva bis zur eleganten Meter-Rennyacht.

Im August kommen die Power- und Motorbootliebhaber auf ihre Kosten. Foilende Renner, komfortable Cruiser und nachhaltige Betriebsstoffe von E-Fuels bis Eletropower sind im Programm. 2025 werden wir unser Angebot auch online abrunden.

Wir wünschen Ihnen schöne Festtage und genießen Sie das neue Jahr in vollen Zügen.

Ihre IBN Crew

Januar / Februar 2025

Praxis & Know-How

- Vorbereitung aufs Einwassern
- Elektronikbasteln – Achtung CE!
- VC 17 adé was kommt jetzt drauf?



Erscheinungsdatum:
15.2.2025

April 2025

Saison Warm-up

- Saubere Bootsmanöver & Manöverkritik
 - Segel-Trainingscamps
 - Tipps und Tricks
 - Wo trainieren unsere Junioren & Craks im Winter?
- Erscheinungsdatum: 15.4.2025



März 2025

Traumboote & Bootsträume

- Spannende Fahrberichte
 - Innovative Yachten
 - Exklusive Motorboote
 - Boote zum Träumen
- Erscheinungsdatum:
15.3.2025



Frascher x Porsche Phantom Air

© Foto Julius Osner

Mai 2025 - **Premium Ausgabe**

Klassiker auf dem Bodensee

- Super Tritone restauriert
 - Klassische Segelyachten
 - Lebendige Tradition
- Erscheinungsdatum:
15.5.2025



Runag

© Foto; Julius Osner

Juni 2025

Windgetrieben!

- Auf Probeschlag!
 - Optimaler Trimm
 - Kiten & Foilen
 - Neue Segelmaterialien
- Erscheinungsdatum 10.6.2025



Saffier 27

© Foto Julius Osner

Juli 2025

Unterwegs und auf Törn

- Bodensee Törns
- Hafen-Gastronomie
- Digitale Helfer & Apps
- Familiensegeln



Erscheinungsdatum:
4.7.2025

September 2025

Interboot

- Neuheiten
- Was bewegt die Menschen um den See?
- Leserstammtisch
- Fahrberichte

Erscheinungsdatum:
15.9.2025



Oktober / November 2025

Auswassern & Überholen

- Praxis und Know-how
 - Teak-Alternativen
 - Tipps zum Einwintern
 - Überwintern im Wasser?
 - Verbandsnachrichten
- Erscheinungsdatum:
31.10.2025



Tropenholz oder Teakersatz?

August 2025 - **Premium Ausgabe**

Power!

- Schnelle Motorboote
 - Komfort an Bord
 - Funsport – Ski, Wake & Surf
 - Klimaneutral mit E-Fuels
- Erscheinungsdatum: 1.8.2025



Candela C8

© Foto; Julius Osner

Dezember 2025

Winterzeit & Ferienträume

- Wintersegeln
 - Die Eisernen
 - Törnideen für 2026
 - Lesestoff
- Erscheinungsdatum: 24.12.2025



Eiserne 2023

© Foto: Claudia Somm

© Kim Mahl



Haben auch Sie ein interessantes oder stimmungsvolles Bodensee-Foto? Wir freuen uns, wenn Sie es uns zusenden.
E-Mail: ibn@ibn-online.de

© Simone Sacher



Funktioniert!

Lesermeinung von Peter Wiedl, Mitgründer der Boatpark-App, zum Kommentar „Gastliegeplätze am Bodensee: Buchungsapps wirklich nützlich?“ von Carmen Somm in der Oktoberausgabe der IBN.

Die Autorin (CSO) äußerte eine grundsätzliche Ablehnung der Gästeplatz-App und das im Namen von „Wir vom Bodensee“. Wir hören jedoch viele andere Stimmen, die begeistert sind, dass endlich eine digitale Lösung komme, die auch mit herkömmlichen Methoden umgehen kann.

Andererseits wünscht CSO: „Die Priorisierung der Skipper, die ihren eigenen Liegeplatz für Gäste freigeben, wäre ein echter Mehrwert.“ – Genau diese Priorisierung ist nach Abstimmung mit dem Bodensee-Seglerverband in Boatpark schon seit sechs Jahren verfügbar und führt erkennbar, wie in Arbon, zu rund 30 Prozent mehr freien Plätzen und Gästen.

CSO findet außerdem: „Einfach lossegeln und je nach Wind und Lust einen Platz finden“, sei ihr Ding. - Das funktioniert perfekt und 7 x 24 Std. mit der App, auch wenn die Hafenmeister Feierabend haben. Von der neuen Lösung profitieren besonders Familien, die keine Risiken eingehen wollen. Ganz zu schweigen von Notsituationen, wo ich an Bord sofort den nächsten freien Gästeplatz finden kann. CSO erwähnt als Beispiel, wie das toll funktioniere bei Air B&B. – Gerade dieses Modell und die Parkplatz-Bewirtschaftung haben zur digitalen Lösung geführt. Trotzdem werden alle Regeln am Bodensee beachtet, wie das Verbot zur Untermiete.

Es wäre gut, wenn Journalisten gründlich recherchieren würden, bevor sie zukünftige Lösungen mit falschen Argumenten schlecht machen. Tausende von fortschrittlichen Nutzern verdienen Respekt.

Der Niedergang der Interboot hält an!

Lesermeinung von Frank Brinken aus Zug zur Interboot 2024.

Die Besucherzahl ist seit Jahren konstant niedrig. Denn bei der zu erwartenden Lobhudelei sollte man beachten, dass die 40.000 Besucher nun aus drei Zielgruppen kommen: Böttler, Taucher und nun auch Camper – neben den unsäglichen billigsten Wintersportklamotten und Snowboard-Ausstellern.

Die im Vorfeld von der Messeleitung mit besonderer Freude angekündigte neue „kleine“ Hanse 360 ist ein tolles Boot, aber mit vier Metern Breite am See unverkäuflich. Die einzige wahre Neuheit war wohl das neue, gut gemachte Leg An.

Inter-MOTOR-boot

Lesermeinung von Kim Mahl aus Hilzingen zur Interboot 2024.

Ich finde als Segler nichts Anregendes mehr auf der Messe, nicht einmal im Interboothafen – keine Oldtimerregatta mehr! Auf der Messe ist außer den Segelmachern nichts zu finden, keine Stände wie früher: Toplicht, Yacht, Kösling ... Alle sind weg. Das große Eigenlob und die Laudazien auf die Interboot kann ich nicht mehr hören.

Es geht um Motoren, Wakeboards, Stand-Ups und Fremdenverkehr, kaum aber um Seemannschaft. Die Messe hat sich vollständig vom Segeln distanziert. Gut so, denn ich will als Segler lieber segeln, als auf die Interboot gehen.



NAUTI SATTLER

NAUTI SATTLER e. K.
 Im Haselbusch 9-13 | D-78224 Singen
 Tel. +49 (0) 77 31 / 91 228-0
 Fax +49 (0) 77 31 / 91 228-88
 info@nauti.de

www.nauti.de



OTT YACHT



OSMOSESANIERUNG
 und Osmosevorbeugung, mit 6 Jahren Garantie, auf Wunsch bis zu 10 Jahren. Wir kommen zu Ihnen zum Boot und beraten Sie gerne, im Winterlager für Sie exklusiv, für Gruppen oder bei Ihnen im Club im Rahmen einer Informationsveranstaltung. Sprechen Sie uns an, wir freuen uns.

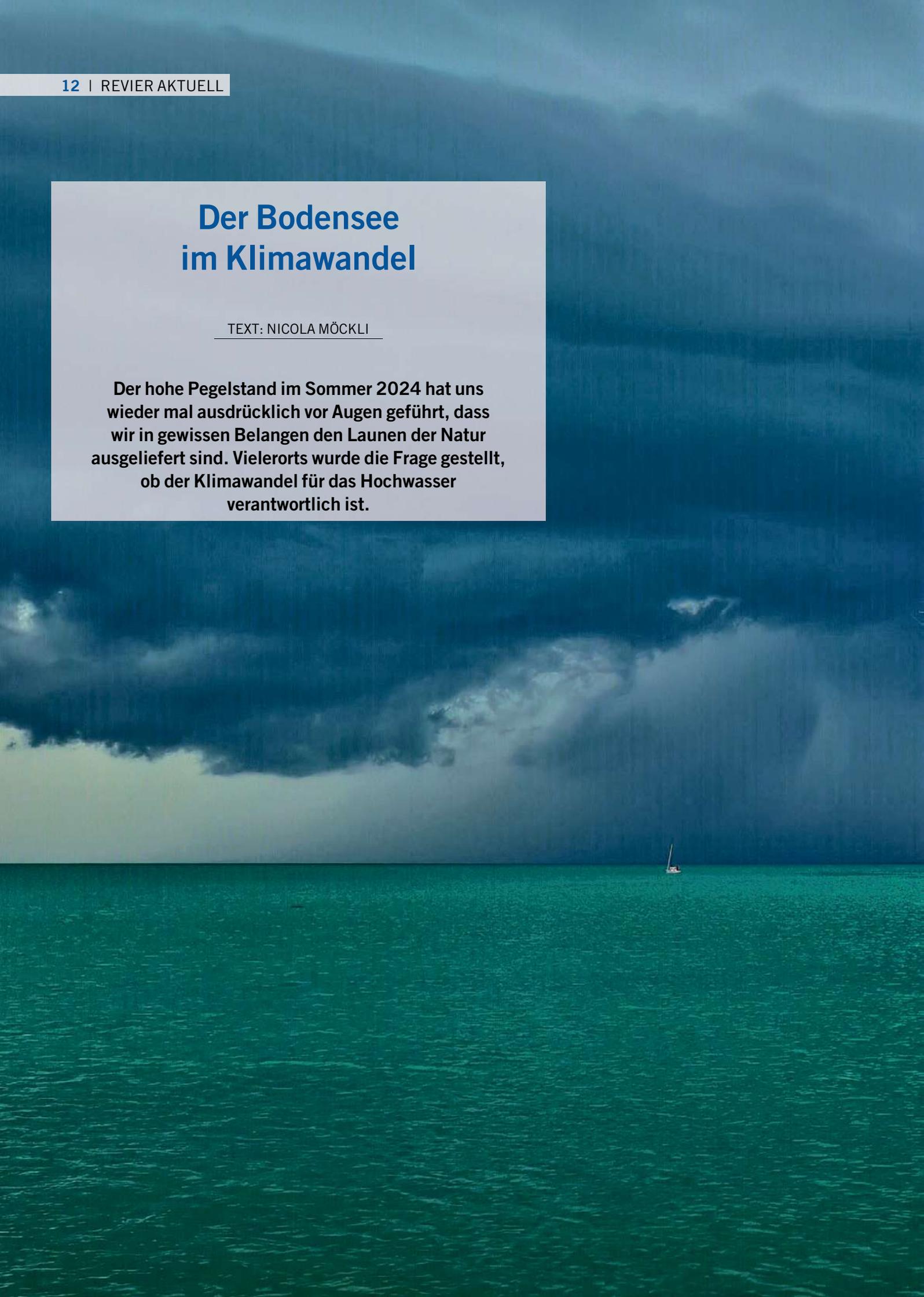
WERFT
 mit Hallenwinterlager, Krananlage, Bocksystem, Transport-LKW, inkl. Aus- und Einwasserung. Wir führen alle Reparatur- und Überholungsarbeiten durch und sind auf GFK-Reparaturen spezialisiert. Wir machen Ihnen gerne ein Angebot.

  **Ott Wassersport**
 Torenstr. 10 D-88709 Meersburg
 Tel. +49 (0) 7532 7145 Fax 1836
 info@ott-yacht.de ott-yacht.de

Der Bodensee im Klimawandel

TEXT: NICOLA MÖCKLI

Der hohe Pegelstand im Sommer 2024 hat uns wieder mal ausdrücklich vor Augen geführt, dass wir in gewissen Belangen den Launen der Natur ausgeliefert sind. Vielerorts wurde die Frage gestellt, ob der Klimawandel für das Hochwasser verantwortlich ist.







Sahasasand und Windhosen über dem Bodensee: Verändern sich die globalen Windsysteme?

Genauso regelmäßig, wie die Frage, ob der Klimawandel für das Hochwasser verantwortlich sei, höre ich auch die Aussage, dass die Windsysteme am Bodensee im Zuge des Klimawandels bereits dabei seien, sich zu verändern.

Es gibt bis dato aber keine Untersuchungen zu den konkreten Auswirkungen des Klimawandels auf den Wassersport. Ich biete deshalb hier eine Bestandsaufnahme 2024, geordnet nach den Veränderungen über dem See (Wind, Wetter, Temperatur) und im Wasser (Temperatur, Ökologie).

Die mitteleuropäischen Länder betreiben alle separat Untersuchungen zu den Auswirkungen des Klimawandels auf ihre Seen. Für die Auswirkungen auf den Bo-

densee gibt es einige wenige koordinierte Forschungsergebnisse. Ich erlaube es mir deshalb, die Ergebnisse aus Österreich, Deutschland und der Schweiz zu vermischen und ein einheitliches Bild der Auswirkungen auf den Bodensee zu zeichnen.

Blick zurück

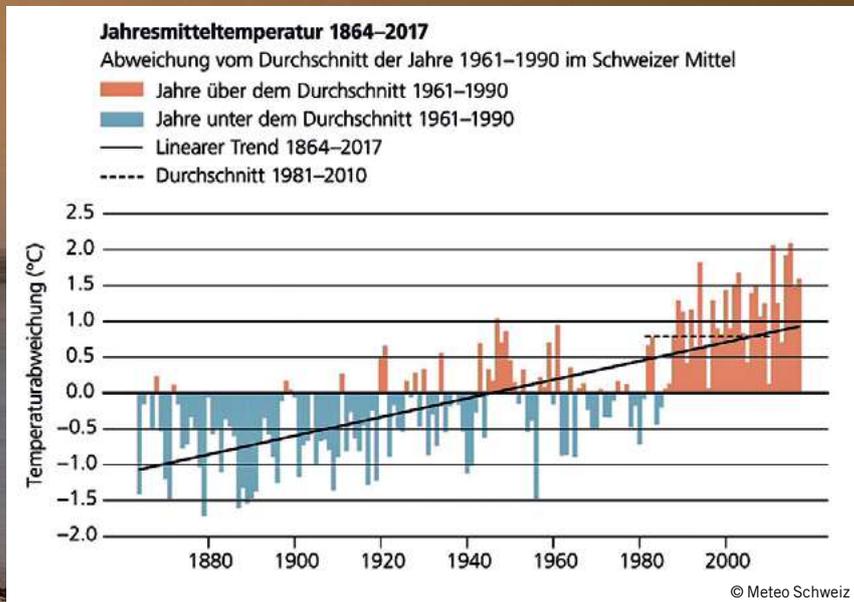
In Österreich, Deutschland und in der Schweiz ist es deutlich wärmer als früher. In der Schweiz hat die Lufttemperatur in den letzten 150 Jahren um 2,5 Grad zugenommen – rund 0,9 Grad mehr als im weltweiten Durchschnitt! Dies geht aus dem Bericht „Schweizer Klimaszenarien CH 2018“ hervor.

Die wärmsten Jahre seit Messbeginn 1864 liegen fast alle im 21. Jahrhundert. Seit den 1980er-Jahren hat die Klimaer-

wärmung richtig Fahrt aufgenommen. Entsprechend gibt es häufiger und längere Hitzeperioden im Sommer und deutlich weniger Frosttage im Winter.

Ebenfalls deutlich zu sehen sind zunehmende Starkniederschläge: Es gibt sie häufiger und sie sind stärker als zu Beginn des 20. Jahrhunderts. Auch die Niederschlagsmengen im Winter haben zugenommen.

Keine klaren Trends sind zu erkennen bei der Niederschlagssumme im Sommer, Trockenperioden, Hochnebel und der Windgeschwindigkeit. Die Beobachtungsgrundlage reicht laut Meteo Schweiz auch nicht aus, um Veränderungen in kleinräumigen Phänomenen wie Gewitter, Tornado und Hagel zu bestimmen.





Klares Wasser, frische Winde und den See für sich allein haben: So schön kann segeln im Winter sein!

Blick in die Zukunft

Für den klimatischen Ausblick werden Computermodelle verwendet, welche ganz ähnlich wie Modelle funktionieren, welche für die Prognose des Wetters eingesetzt werden.

Der zukünftige Ausstoß von Treibhausgasen ist dabei die größte Unbekannte. Die Klimamodelle werden deshalb anhand von Szenarien gerechnet. Von sehr optimistischen Szenarien einer raschen Senkung der Treibhausgasemissionen bis zu „business as usual“ ohne Senkung der globalen Emissionen. Beim optimistischen Fall geht das Klima-

szenario von einer weiteren Temperaturzunahme von 0,6 bis 1,9 Grad bis 2060 gegenüber der Periode von 1981 bis 2010 aus. Bei „business as usual“ werden es 2,0 bis 3,3 Grad sein. Die Erwärmung wird im Sommer etwas stärker sein als im Winter. Im Vergleich zum Umland wird die Alpenregion am stärksten von den Veränderungen erwischt.

Die Klimaszenarien machen keine klare Aussage zur Entwicklung des Windes auf dem See. Die Prognose des Windes im Zeichen des Klimawandels bleibt also über weite Strecken spekulativer Natur.

Auswirkungen auf den Wassersport

Am deutlichsten zu spüren bekommen wir die allgemein steigenden Temperaturen. Im Sommer wird es längere Phasen mit auf dem See unerträglich hohen Temperaturen geben.

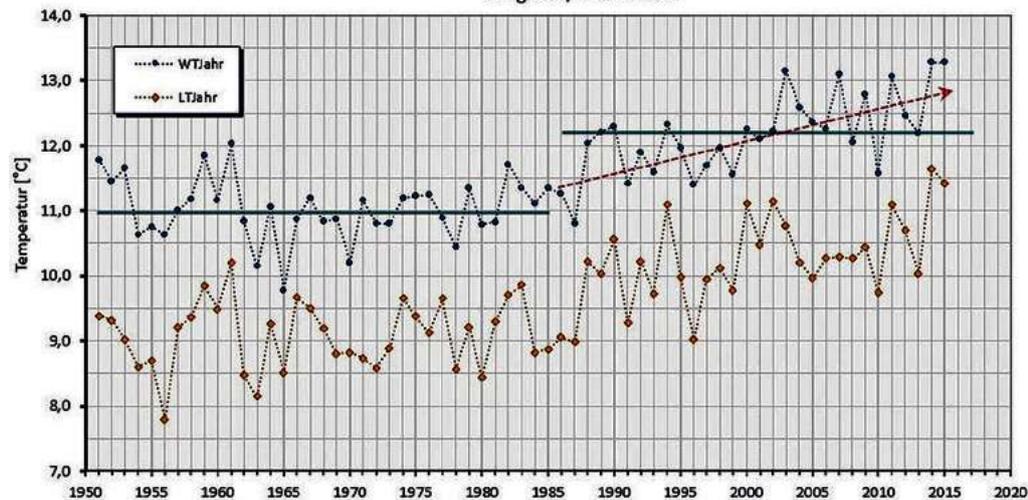
Auf der Plus-Seite steht die deutliche Verlängerung der Saison im Frühling und im Herbst. Der Trend, Wassersport als Ganzjahreshobby zu sehen, hat sich in den letzten Jahren verstärkt.

Viele Segelclubs und Segelschulen bieten mittlerweile auch in den Wintermonaten auf



Klima-Kunst: Wo früher regelmäßig eine geschlossene Eisdecke war, bildet der See heute mitunter pittoreske Eis-Skulpturen.

**Luft- und Wassertemperatur (Jahresmittelwert)
Bregenz / Bodensee**



© Reinhold Godina, BML

den heimischen Gewässern Segelkurse an. Windsurfer, Wingfoilerinnen und Kitesurfer sind verbreitet auch im Januar auf dem Wasser anzutreffen statt im Skigebiet.

Der große Vorteil: Der Bodensee bietet im Winter dank der durchziehenden Tiefdruckgebiete die deutlich bessere Windausbeute als im Sommer!

So schnell wie die Skigebiete in den vergangenen Jahre Schneekanonen aufgestellt haben, so rasch haben sich auch die Bedingungen für Wassersport im Winter verbessert!

Auswirkungen auf den See

Genauso wie wir im Rahmen der Klimaerwärmung Veränderungen über dem See feststellen, verändert sich auch der See selbst. Parallel zur Luft hat sich auch das Wasser in allen Jahreszeiten erwärmt.

Eine Untersuchung der österreichischen Seen durch das österreichische Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Regionen und Wasserwirtschaft hat gezeigt, dass alle Seen seit Mitte der 1980er-Jahre kontinuierlich wärmer werden. Je nach See waren es von 1986 bis 2016 zwischen 0,5 (Lunzer See) und 1,5 Grad (Bodensee, Messstation Bregenz).

Der für uns positive Effekt der verlängerten Saison auf dem Wasser stellt die Ökosysteme vor einige Herausforderungen. Mit der Erwärmung verändert sich nämlich die Verfügbarkeit von Sauerstoff und Nährstoffen innerhalb des Sees. Die zunehmende Plage durch Cyanobakterien und die Zunahme von invasiven Arten sind eine direkte Folge der Erwärmung. Im optimistischsten Zukunftsszenario ohne weiteren Anstieg der CO₂-Emissionen würden auch die Seetemperaturen nach ca. 2050 kaum mehr ansteigen. Beim „business as usual“-Szenario würden die Temperaturen weiter mit etwa 0,3 Grad pro Dekade ansteigen.



Die Erwärmung der Atmosphäre sorgt dafür, dass die Luft mehr Wasserdampf speichern kann. Die Häufigkeit der Nebel- und Hochnebeltage haben in den letzten zwanzig Jahren abgenommen

Ökologie

Der für uns positive Effekt der verlängerten Saison auf dem Wasser stellt das Ökosystem allerdings vor einige Herausforderungen. Mit der Erwärmung verändert sich nämlich die Verfügbarkeit von Sauerstoff und Nährstoffen innerhalb des Sees. Die zunehmende Plage durch Cyanobakterien und die Zunahme von invasiven Arten sind eine direkte Folge der Erwärmung.

Je wärmer nämlich das Wasser wird, desto weniger Sauerstoff löst sich darin. An der Oberfläche kein Problem: Es diffundiert ge-

nügend Sauerstoff aus der Luft ins Wasser. In den tieferen Seen wird der fehlende Sauerstoffeintrag in die Tiefe aber zum Problem.

Im Sommer weisen unsere Seen eine ausgeprägte Schichtung auf: Das Oberflächenwasser ist warm und nährstoffreich, das Wasser am Seegrund 4 Grad kalt und sauerstoffreich. Dazwischen liegt eine stabile Schicht, welche den Austausch verhindert. Die Nährstoffe nahe der Wasseroberfläche werden von Algen verwertet, welche sich in der Folge stark vermehren. Wenn diese sterben, sinken sie zum Seegrund und werden dort wiederum

zur Nahrungsgrundlage vieler Mikroorganismen. Bei der Zersetzung brauchen diese Sauerstoff, welcher in den tiefen Schichten im Verlauf des Sommers entsprechend abnimmt.

Erst mit der Temperaturabnahme im Herbst verringert sich die Schichtung im See und es kommt zu einer Durchmischung, mit welcher wieder sauerstoffreiches Wasser in die Tiefe gelangt. Bei höheren Temperaturen findet diese für den See lebenswichtige Durchmischung erst später im Jahr oder in einigen Fällen sogar gar nicht mehr statt. In der



sauerstofffreien „toten“ Zone am Seeboden lebt bis auf ein paar Einzeller und Bakterien nichts mehr. Das bedroht die Artenvielfalt in den Seen. Fische, welche kaltes Wasser lieben und nicht mehr in die Tiefe ausweichen können, werden durch andere Arten verdrängt.

Ein Profiteur des Klimawandels und des nährstoffreichen Sees sind **Blualgen** (sogenannte Cyanobakterien). Diese können bei großer Konzentration giftige Substanzen absondern. In den vergangenen Jahren mussten die Behörden an verschiedenen Seen im

Sommer und Herbst ein Badeverbot aussprechen. Die Plage durch Cynobakterien dürfte in Zukunft auch am Bodensee zunehmen. Besonders wenn das Wasser getrunken wird, kann es giftig sein. Betroffen sind damit vor allem im Wasser spielende Kinder und Haustiere.

Wie die Eawag, das Wasserforschungsinstitut der ETH Zürich, auf ihrer Website schreibt, sind für eine Massenvermehrung („Blüte“) von Cynobakterien ruhiges, warmes Wasser, starke Sonneneinstrahlung und ausreichend Nährstoffe nötig.

Wenn die Bedingungen stimmen, können sich Blüten innerhalb von Tagen oder Wochen bilden. Durch ihre Eigenschaften und die Bildung von Kolonien sind die Cynobakterien im See fast konkurrenzlos und können dank ihrer Giftigkeit dem pflanzenfressenden Zooplankton entgehen.

Zahlreiche Studien deuten darauf hin, dass die globale Erwärmung, Eutrophierung (Überdüngung) und steigende CO₂-Werte die Häufigkeit, Dauer und Intensität von Cyanobakterienblüten wahrscheinlich erhöhen werden.



Längere Niederschlagsperioden, wie in diesem Frühjahr und Sommer, bringen Hochwassersituationen mit sich.



Starkregenereignisse bringen auch mehr Treibholz mit sich. Gleichzeitig sind tendenziell zurückgehende Wasserstände für die Hafentreiber ein Thema.



Niedrigwasser

Der Bodensee und die weiteren großen Seen im Alpenvorland zeichnen sich durch einen typischen Verlauf des Pegels im Jahresverlauf aus: Im Winter bleiben große Teile des Niederschlags als Schnee in den Bergen liegen, die Pegel sind im Januar tief.

Mit der Schneeschmelze erreicht der Bodensee im Juni/Juli seinen Höchststand. Im Zuge des Klimawandels mit deutlich geringeren Schneemengen im Winter wird sich diese Verteilung abflachen, es sind also kleinere Unterschiede zwischen Winter und Sommer zu erwarten.

Für Seglerinnen wird das in trockenen Jahren zum Problem: Sind die Pegel im Frühling tief und folgt eine lange Trockenperiode, fehlt im Bojenfeld oder in der Hafenausfahrt plötzlich das Wasser unter dem Kiel.

Hafenbetreiber sollten sich präventiv mit dieser Entwicklung und möglichen Gegenmaßnahmen beschäftigen. Die Phasen mit sehr tiefen Pegelständen in den Sommermonaten werden nämlich unweigerlich weiter zunehmen.

Die Begehrlichkeiten nach dem Seewasser werden weiter ansteigen: Die Trinkwasserversorgung gerät durch die trockenen Sommer stellenweise unter Druck, und die Landwirtschaft sucht nach Möglichkeiten, die Felder zu bewässern. Am Bodensee muss das Wasser dann auch noch auf drei Länder aufgeteilt werden.

Hochwasserereignisse

Hochwasserereignisse wie im Sommer 2024 sind aber trotzdem weiterhin möglich, wie Sharon Satz, Klimabeauftragte des Kantons Thurgau, auf Nachfrage betont: „Die Erwärmung der Atmosphäre sorgt dafür, dass die Luft mehr Wasserdampf speichern kann, was zu einzelnen stärkeren Niederschlagsereignissen als in der Vergangenheit führt.“

Die Starkniederschlagsereignisse betreffen in erster Linie die kleineren Fließgewässer. Bei längeren Niederschlagsperioden wird es aber auch am Bodensee unweigerlich zu Überschwemmungsereignissen kommen.“ Die gute Nachricht zum Schluss: Klimaschutz funktioniert. Eine umfassende Senkung der weltweiten Treibhausgasemissionen würde den zukünftigen Klimawandel eindämmen.

So ließe sich bis Mitte des 21. Jahrhunderts rund die Hälfte, bis Ende des Jahrhunderts zwei Drittel der möglichen Klimaveränderungen im besonders betroffenen Bodenseeraum vermeiden..

Der Autor

Aufgewachsen am Rhein ist der Meteorologe Nicola Möckli seit 20 Jahren begeisterter Wassersportler und jede Woche auf dem Untersee unterwegs. Nach mehreren Schweizermeisterschaften im Match Race, einer Umsegelung Englands, unzähligen Stunden auf Segelbooten, Motoryachten, beim Kitesurfen und dem Bau eines Hochseekatamarans mit dem „Ocean Youth Sailing“ ist heute das Wingfoilen die bevorzugte Freizeitbeschäftigung. Das Wissen über Wetter und Klima gibt er gerne in Vorträgen für Segel- und Windsurfclubs weiter.



designboats

**6 E - 8 - 11 meter
TENDER**

**Besichtigung & offene Werfttore bei
Bootswerft Heinrich AG nach Voranmeldung**

www.designboats.ch

SUISSE MADE





Modernster Tau...

Silvan Paganini nimmt Anlauf für den nächsten Versuch, die Sântis zu heben.



Unterwasserroboter mit Greifarm und Sonar

© Schiffsbergverein, Silvan Paganini



Bergung der Sântis: Ein Kulturgut kämpft um eine zweite Chance

TEXT: CARMEN SOMM

Noch bis zum 31. Januar 2025 läuft das Crowdfunding für den dritten Bergeversuch des Dampfschiffs Sântis. Diesmal sollen professionelle Technik, die geballte Erfahrung aus den bisherigen Projekten und professionelle Unterstützung zum Einsatz kommen.

Trotz zahlreicher Rückschläge bleibt die Motivation stark, das Dampfschiff Sântis, das 1892 in Dienst gestellt wurde und seit 1933 in 210 Metern Tiefe im Bodensee liegt, nach über 90 Jahren wieder ans Tageslicht zu bringen.

Für die Thurgauer Behörden ist das Wrack nur „Müll auf dem Seegrund“. Doch für Tausende von Sântis-Fans aus aller Welt ist es ein spannendes Abenteuer und ein Kulturgut des Bodensees. Beinahe 700.000 Mal wurde die Welt-Doku „Geheimnisvoller Bodensee“, ein YouTube-Film zum Bergeprojekt, aufgerufen. Würde jeder Aufruf mit einem Euro belohnt, wäre der nächste Anlauf zur Hebung schon bald finanziert. Das Video finden Sie über den Link und den QR-Code am Ende des Artikels.

Finanzierung und technische Herausforderungen

Aktuell läuft der Spendenmarathon: Silvan Paganini, der Präsident des Schiffsbergvereins, wirbt unermüdlich bei Stiftungen, Gönnern und Sponsoren. Er ist optimistisch, dass die benötigte Million durch einen engagierten Endspurt zusammenkommen wird.

Neben der Finanzierung läuft parallel das Projekt, das beim letzten Bergeversuch versunkene Material zu bergen. Dafür und für den nächsten Anlauf wurde der High-Tech-Unterwasserroboter „Rupflin II“ angeschafft – ein Spezialgerät, das es in der Schweiz nur noch einmal bei der Genfer Seepolizei gibt. Rupflin II ist besonders leistungsstark und vielseitig einsetzbar. Er verfügt über moderne Sonartechnik und einen Greifarm, was es möglich macht, auch in großer Tiefe präzise Arbeiten auszuführen – ein entscheidender Faktor für den Erfolg der Bergung. Seine Feuertaufe erlebte Rupflin

II im Oktober am Comer See. In nur drei Stunden konnte ein in 100 Metern Tiefe liegender exklusiver Jet-Ski dank modernster Sonartechnik gefunden und mithilfe eines Greifarms und eines Hebesacks geborgen werden.

Nicht nur war dies ein technischer Erfolg, sondern auch eine willkommene Einnahme für die Vereinskasse und eine Unterstützung für das Sântis-Projekt. Das Team um Paganini wird zunehmend international für seine Expertise bekannt.

Auch weitere Zeichen stehen für das Projekt günstig: Nach der Außerdienststellung der Fähre Euregia steht diese für die kommenden zwei Jahre bis zu ihrer Abwrackung dem Bergeprojekt zur Verfügung. Ebenso bleibt die Werfthalle für die spätere Konservierung des geborgenen Dampfschiffs weiter reserviert.

Trotz einiger kritischer Stimmen, die die bisherigen Fehlschläge hervorheben, überwiegt die Unterstützung rund um den See und darüber hinaus.

Das Bergeteam ist an den Herausforderungen gewachsen. Für seinen Mut, die Sântisbergung anzupacken und trotz aller Rückschläge weiterzumachen, wird Silvan Paganini 2024 im „Who is Who“ Thurgau als eine von 100 Personen ausgezeichnet, die ein Aushängeschild für den Kanton sind.

Wenn Sie die Sântisbergung mit einem Weihnachtsgeschenk unterstützen möchten, finden Sie weitere Informationen auf www.schiffsbergverein.ch oder über den nachstehenden QR-Code.

Besonders jetzt ist jede Spende wichtig, um die geplanten Arbeiten im kommenden Jahr sicherzustellen und das Projekt weiter voranzubringen. Der Verein ist gemeinnützig und stellt Spendenquittungen aus.



Der Alpseesegler

TEXT: ANETTE BENGELSDORF

Die Lädine „St. Jodok“ in Immenstaad hat eine kleine Schwester im Allgäu. Sie wurde in derselben Werft gebaut.





„Santa Maria Loreto“ ist eine Ketsch mit Gaffelsegeln. © Anette Bengelsdorf



Die Segel werden gesetzt

Zwei Gaffelsegel treiben den Segmer an

Alle Passagiere haben auf den beiden langen Bänken ihren Platz gefunden. Bevor Kapitän Ottmar Rudnik unter Motor ablegt, darf einer von ihnen die Schiffsglocke läuten. Sie gehörte ursprünglich zu einem alten Fahrzeug der Immenstadter Feuerwehr.

Als dieses ersetzt werden musste, rettete ein Feuerwehrmann, der gleichzeitig Takelmeister des Alpseeseglerns war, die Messingglocke und stiftete sie dem Verein Historischer Segler Alpsee-Immenstadt. Als der Segmer die überdachte Seebühne – auch sie entstand im Rahmen des Tourismus-Förderprogramms – passiert, werden

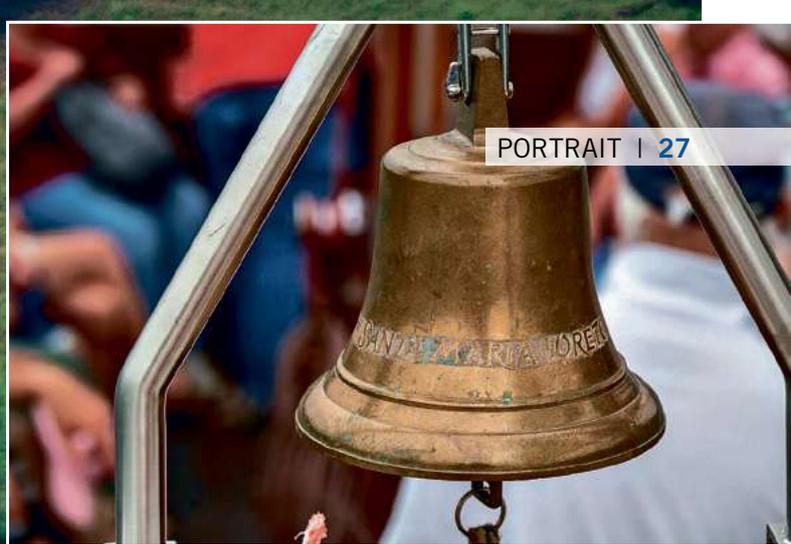
die Segel gesetzt. Im Gegensatz zu ihrer großen Schwester auf dem Bodensee ist die „Santa Maria Loreto“ nicht mit einem einzigen Mast mit Rahsegel, sondern mit Groß- und Besanmast und Gaffelsegeln getakelt. So lässt sich bei der vorherrschenden Windrichtung aus Westen der See gut umrunden.

Mit einer Länge von 3,3 Kilometern und beinahe einem Kilometer in der Breite, ist der Große Alpsee der größte Natursee des Allgäus. Er ist Teil des Konstanzer Tals, das von einem Seitenarm des Illgletschers ausgehoben wurde. Gespeist wird er durch die Konstanzer Aach, die durch den Großen und den Kleinen Alpsee fließt und in die Iller mündet.

Historisches Vorbild mit moderner Technik

Auf Harkenschienen laufen der Beschlag der Gaffel und die Mastrutscher ohne Kraftanstrengung nach oben. Der hochmodernen Technik zum Trotz werden die Fallen anschließend ganz klassisch auf Belegnägel am Mast belegt. „Klar zur Wende!“, Hoch am Wind geht der Traditionsegler auf den anderen Bug. Die Baumfock schifft selbstständig und ein Mann Besatzung genügt, um das Schiff in Fahrt zu halten.

Gebaut wurde der Rumpf des Segmers unter der Leitung von Hans Joachim Landolt in der Michelsen Werft in Friedrichsha-



Die Glocke stammt von einem alten Feuerwehrauto.

© Anette Bengelsdorf



Kugelgelagerte Rutscher auf Schienen machen das Segelsetzen zum Kinderspiel.

© Anette Bengelsdorf

© Anette Bengelsdorf

fen aus Douglasie. Bereits 1999 war dort die Lädine „St. Jodok“, damals noch unter der Leitung von Heiner Kemmer, aus heimischen Hölzern entstanden.

Masten, Bäume und Gaffeln leimten Clubmitgliedern mit fachkundiger Anleitung aus Weißtanne auf einem Dachboden und in der Werkstatt eines Zimmermanns dagegen selbst zusammen.

Als im März 2003 der Alpseesegler in Friedrichshafen die Werfthalle verließ, trat er seine Reise im Schlepp eines Motorboots nach Hard an.

Mitarbeiter der Hartmann-Werft rüsteten ihn mit den elektrischen und hydraulischen

Einrichtungen für die Ruderanlage, das Bugstrahlruder und den Hubkiel aus. Auf dem Landweg traf der Segler mit Masten, Spieren und Segeln Anfang Juni 2003 in Bühl ein und durfte Freitag, den 13. Juni zur Jungfernfahrt starten, die er jedem Aberglauben zum Trotz erfolgreich absolvierte.

Auf dem Rückweg nach Bühl schläft der Wind endgültig ein. Trotzdem gleitet der Lastensegler lautlos am Ufer entlang. Zwei 12-kW starke Elektromotoren helfen das zehntonnen schwere Schiff – voll besetzt sind es zwölf – vorwärts zu bewegen.

Für Energie sorgen 32 in Reihe geschaltete Blei-Säure-Batterien, die zusammen

640 Amperestunden liefern. Auch für das Bugstrahlruder, das bei Seitenwind ein sicheres Anlegemanöver garantiert.

Als ein Jollensegler mit einem Tampen winkt und um Mitfahrgelegenheit bittet, stoppt Rudnik die Maschine, der Segler wird angehängt und nachhause geschleppt.

Dann macht er auf eine Kapelle auf einem Hügel über Bühl aufmerksam.

Das aus dem Jahr 1666 stammende sakrale Bauwerk, das der Kirche Santa Maria di Loreto aus Ancona nachempfunden ist, ist die Namensgeberin des Seglers.

Das Geschäft mit dem Alpseesegler brummt

Auf dem Weg zur Anlegestelle fährt Rudnik den zwei Tonnen schweren Hubkiel ein. Für heute haben er und Reinhard Knoch Feierabend. Während Knoch, einer der ersten Kapitäne des Segmers, als Korsar-Segler eine Beziehung zum Wassersport hat, musste Rudnik erst vom Himmel fallen, um seine Berufung zu finden.

Der Lüneburger stürzte einst im Allgäu beim Gleitschirmfliegen ab und landete hier im Krankenhaus. Er verliebte sich nicht nur in die Krankenschwester, auch in die Land-

schaft und den See. Er blieb und wurde später Vorstand des Vereins Historischer Segler Alpsee-Immenstadt, der heute 150 Mitglieder zählt.

Dieser Verein, im Jahr 2000 mit 48 Mitgliedern gegründet, stellt Matrosen und Schiffsführer – derzeit sind 22 Vereinsmitglieder im Besitz des Führerscheins Klasse B für Fahrgastschiffe - und kümmert sich ehrenamtlich um den Erhalt des Schiffs, das der Stadt Immenstadt gehört.

Die Kosten von etwa 500.000 DM wurden damals zu gleichen Teilen von der Stadt und

aus Zuschüssen des Landes Bayern und der EU, sowie mit einem Beitrag des Vereins finanziert. Das Geschäft mit dem Alpseesegler brummt.

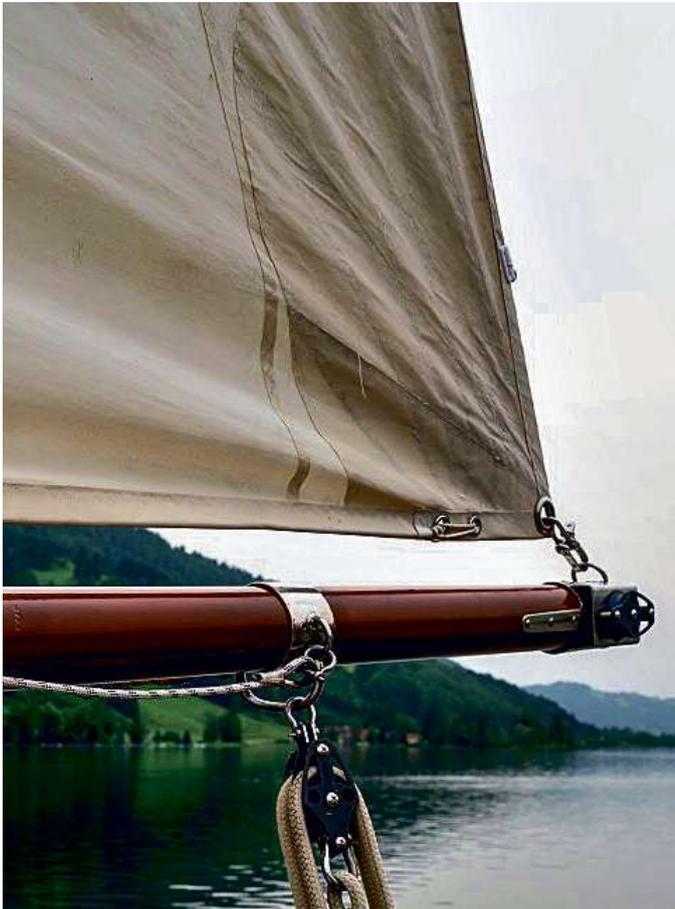
Nach zehn Jahren waren bereits 50.000 Passagiere um den See gefahren und Santa Maria Loreto hat bis heute alle Erwartungen übertroffen und alle Skeptiker ruhiggestellt.

Die Fahrgäste haben inzwischen das Schiff verlassen. Die beiden Männer tuchen die Segel auf und schaffen Ordnung an Bord. Morgen läuft die Santa Maria Loreto wieder aus. Dann ist ein anderes Duo im Einsatz.



Zwei Kapitäne bei der Arbeit -Reinhard Knoch (lks) und Ottmar Rudnik

© Anette Bengelsdorf



Ausfahrt auf dem 3,3 Kilometer langen Großen Alpsee © Anette Bengelsdorf



Ihr Partner für exklusive Motorboote & Yachten sowie deren Unterhalt

Das Marine Center Goldach ist eine moderne Bootswerft, die mit ihrer Ausrüstung, Infrastruktur, Test- und Diagnosegeräten zu den modernsten Werften am Bodensee gehört.



Technische Daten

- Länge: 12,06 m
- Breite: 3,24 m
- Max. Tiefgang: 1,95 m
- Max Verdrängung: 9,80 t
- Fahrgäste: 25
- Elektromotor: 12 kW
- Segelfläche: 44 m²
- Großmast: 9,40 m
- Besamast: 8,20 m
- Bauwerft: Michelsen / Hartmann
- Konstrukteur: Bernhard Utz

Importeur: **INVICTUS** YACHT



Vertretung Bodensee:



Seewiesstrasse 7 | Postfach 85 | CH-9403 Goldach
+41 71 841 77 71 | www.marine-goldach.ch



Steve Chetcuti beim Training auf dem Bodensee

© Julius Osner



Vom Bodensee in die Karibik: Steve Chetcuti trainiert für das härteste Ruderrennen der Welt

TEXT: CARMEN SOMM

Mit unerschütterlicher Entschlossenheit trainiert Steve Chetcuti bei Wind und Wetter auf dem Bodensee, um an „The World's Toughest Row“ teilzunehmen und den Atlantik allein im Ruderboot zu überqueren. Bereits 2021 hat er die Atlantiküberquerung im Team geschafft – nun will er es solo versuchen.

Ein Mann, ein Ozean, ein Traum

Im September trafen wir Steve am Yachthafen Kreuzlingen, er war gerade dabei, sein Ruderboot „Kamila“ für ein Training einzuwassern. Das speziell gebaute Boot, das für den Ozean ausgelegt ist, zieht sofort Aufmerksamkeit auf sich. Steve wird damit im Dezember 2025 an „The World's Toughest Row“ teilnehmen. 4.800 Kilometer von den Kanaren in die Karibik.

Steve, der 2025 fünfundfünfzig Jahre alt wird, möchte die Strecke in 55 Tagen bewältigen, als Schnellster in der Kategorie „Solo“. Dabei ist Steve Chetcuti eigentlich gar kein Extremsportler – und auch kein Ruderer.

Er arbeitet als Kommunikationsverantwortlicher bei einem internationalen Unternehmen und ist Vater von drei Mädchen. Aus

ihren Anfangsbuchstaben ist auch der Bootsname „Kamila“ zusammengesetzt. Zusammen mit seiner Schweizer Ehefrau lebt der sympathische gebürtige Malteser in Hendschiken, Aargau.

Steve, der bereits 2021 als Teil eines fünfköpfigen Teams erfolgreich den Atlantik durchruderte, bereitet sich nun auf das ultimative Abenteuer vor: Er will die Strecke im Alleingang bewältigen.

Der Atlantik übt eine magnetische Anziehungskraft auf ihn aus, und der Wunsch, ihn alleine zu bezwingen, war schon immer sein großer Ehrgeiz. Nach der ersten Überquerung wurde ihm bewusst, dass er viele Dinge nicht erleben konnte, da das Team stets im Vordergrund stand und persönliche Wünsche zugunsten des Bootswohls zurückgestellt werden mussten.

So war im Cockpit nur genügend Platz für die Ruderer, die Erholungsphasen mussten in der Kajüte stattfinden. Diesmal will er die Freiheit genießen, draußen zu schlafen, nachts die Sterne zu betrachten, entspannt an Deck zu liegen oder Musik laut aufzudrehen – ohne Kompromisse.

„Steve: I also want to challenge myself – good or bad, it's all me. No excuses, no regrets.“



..... **3,000 MILES / 4,800 KM**



50 Teams aus aller Welt machen sich startklar.

© The World's Toughest Row

„The World's Toughest Row“ – der härteste Ruderwettbewerb der Welt

Am 12. Dezember 2025 startet Steve beim berühmten Ruderwettbewerb **The World's Toughest Row**. Dieser Wettkampf gilt als der härteste Ruderwettbewerb der Welt und führt die Teilnehmer über den Atlantik – von La Gomera, einer der Kanarischen Inseln, bis zum 4.800 Kilometer entfernten Antigua in der Karibik. Die Route führt durch eines der herausforderndsten Ozeangebiete der Welt, mit hohen Wellen, starker Strömung und wechselhaften Wetterbedingungen.

Etwa 50 Boote werden 2025 an diesem Rennen teilnehmen, darunter zehn Solo-boote, zu denen auch Steve gehört. Die übrigen Boote werden von Teams mit zwei, drei, vier und mehr Ruderern besetzt sein. Steves sportlicher Ehrgeiz geht über das bloße Ankommen hinaus: Er möchte nicht

nur als Sieger der Kategorie Solo Antigua erreichen, sondern auch einige der Duo-Teams schlagen.

„Es wird kein leichtes Unterfangen, aber ich liebe den Wettbewerb, sagt Steve.“

Während des Rennens können Interessierte und natürlich auch die Teilnehmer selbst online mitverfolgen, wo ihre Konkurrenten im Rennen liegen. Für Steve immer auch ein Ansporn, den nächsten Konkurrenten zu überholen. Nicht, dass die Teilnehmer unter sich pickelharte Konkurrenten wären – vielmehr sind sie eine eingeschworene Community, die sich nicht nur bei den Vorbereitungen, sondern auch auf See gegenseitig unterstützt. Die im Rennen verwendete YB Tracking App (<https://www.ybtracking.com/>) ist auch jetzt gerade aktiv – für „The World's

Thoughtest Row 2024“ und die gerade laufende Vendée Globe. Die Teilnehmer müssen nicht nur körperliche Höchstleistungen erbringen, sondern auch mentale Stärke beweisen, um gegen die Widrigkeiten des Atlantiks zu bestehen.

Die Fahrt von La Gomera nach Antigua dauert je nach Wetterlage, Teamgröße und Rudererfahrung der Teilnehmer zwischen 30 und 90 Tagen.

Der Rekord für die schnellste Atlantiküberquerung liegt bei rund 25 Tagen, aber für die meisten Teilnehmer geht es nicht nur um die Zeit, sondern darum, diese gewaltige Herausforderung überhaupt zu meistern. Die Ruderer sind völlig auf sich allein gestellt – es gibt keine Unterstützung von außen, was bedeutet, dass jede Entscheidung, jede Kurskorrektur und jede Reparatur am Boot von den Teilnehmern selbst durchgeführt werden muss.



Die Kamila, eine Rannoch R25

© Julius Osner

Spezielle Boote

Die Ruderboote sind speziell für diese extreme Herausforderung konzipiert. Die „Kamila“, eine Rannoch R25, ist ca. sieben Meter lang, mit beidseitig je einer kleinen Kabine, die als Schlafplatz und Stauraum dienen, und einem offenen Deck, von dem aus gerudert wird. Das Boot verfügt über Ausrüstung zur Wasserentsalzung, einen gasbetriebenen (Wasser-)Kocher, Notfall-Kommunikationssysteme und wird mit genügend Nahrungsvorräten beladen, um die lange Reise zu überstehen. Während der Überquerung werden die Boote oft von hohen Wellen umgeben, und es besteht immer das Risiko, dass das Boot kentert. Aber die Boote sind so gebaut, dass sie sich selbst wieder aufrichten können – eine unverzichtbare Sicherheitsmaßnahme auf dem offenen Ozean.

Physische und mentale Vorbereitung

Das physische Training umfasst das Rudern auf dem Bodensee, aber auch Krafttraining, Laufen, Radfahren und hochintensives Intervalltraining (HIIT). „Der physische Teil ist einfach“, sagt Steve. „Der mentale Teil ist die wahre Herausforderung.“ Mentale Stärke bedeutet für Steve, mit der Einsamkeit auf dem Atlantik umgehen zu können und eine tiefgehende Vertrautheit mit seinem Boot zu entwickeln. „Ich muss jeden Zentimeter meines Bootes kennen. Das gibt mir Sicherheit und Vertrauen.“

Training auf dem Bodensee – Vorbereitung auf das Unbekannte

Der Bodensee dient Steve als Trainingsort, um sich auf die langen Tage auf dem Atlantik vorzubereiten. Hier kann er die Routine üben, die später entscheidend für seinen Erfolg sein wird. „Der See ist oft ruhig, was mir hilft, an meiner Technik und Ausdauer zu arbeiten. Er bietet ähnliche Bedingungen wie auf dem offenen Meer, wenn es windstill ist“, beschreibt Steve die Vorteile seines Trainingsortes. Die Monotonie, über einen spiegelglatten Ozean zu rudern, ist eine mindestens so große Herausforderung wie bei bewegter See auf langen Wellen vorwärtszufurten. Der Begriff Routine bezieht sich dabei nicht nur auf eine saubere Offshore-Rudertechnik. Es geht um die tägliche Routine, die man für 55 Tage oder länger alleine auf See im Wechsel von Rudern, Schlafen, Essen an den Tag legen muss – eine körperliche und psychische Höchstleistung.

Rannoch R25 Solo

Anzahl der Ruderpositionen: Eine

Anzahl der Kojen: Eine

Rumpflänge: 7,32 m

Wasserlinienlänge: 7,1 m

Breite: 1,70 m

Breite an der Wasserlinie: 1,60 m

Tiefgang (Kanu-Rumpf): 0,26 m

Konstruktion: Fiberglas

Gesamthöhe (Kiel bis Kabinendach des Kanu-Rumpfes): 1,4 m

Bootspreis ab: € 79.000,- zzgl. MwSt.

Eines der wichtigsten Elemente für den Erfolg ist es, eine klare Tagesstruktur entsprechend der eigenen persönlichen Stärken und Präferenzen zu etablieren. Dazu gehören tägliche Abläufe wie feste Ruderzeiten, regelmäßige Essenspausen, Bootsinspektionen, Navigation, Kommunikation und Erholungsphasen, die alle sorgfältig geplant, eingeübt und eingehalten werden müssen. Steve sagt von sich: „Ich bin ein Gewohnheitstier, daher ist das für mich besonders wichtig.“ Wenn man Steve auf dem See beim Training trifft, kann es also sein, dass er bei Nacht rudert, bei Tag ankert, schläft oder an den noch so unscheinbaren Details seines Bootes tüfelt. In den nächsten Wochen, auch im Winter, wird Steve manchmal für 24 oder sogar 48 Stunden auf dem Bodensee anzutreffen sein. Dabei verfeinert er auch seine Tagesstruktur.



Elektronik und Schlafkoje auf engstem Raum

© Julius Osner

Routine und Tagesstruktur

00:00 bis 02:00 Uhr: Erste Rudereinheit des Tages.

Obwohl Steve nicht gerne nachts rudert, machen die niedrigeren Temperaturen die Anstrengung angenehmer.

02:00 bis 06:00 Uhr: Längste Erholungsphase und Schlaf.

Steve nimmt eine kräftige Mahlzeit zu sich und gönnt sich vier Stunden Schlaf (eher 3,5 Stunden wegen Essenszubereitung und Bootsüberprüfung). Die Schlafqualität hängt stark von den Bedingungen auf See und möglichen Warnsignalen ab, z.B. AIS-Warnungen wegen sich nähernder Schiffe oder Navigationshinweise, wenn er vom idealen Kurs abkommt. Nötigenfalls bringe Steve den Seeanker aus, um das Boot stabil zu halten und das Rückwärtstreiben zu minimieren.

06:00 bis 08:00 Uhr: Zurück ans Ruder.

Nach einem kurzen Check des Bootes rudert Steve in den Sonnenaufgang hinein.

08:00 bis 09:00 Uhr: Frühstück und Wartung.

Steve reinigt die Solarpaneele, überprüft die Ausrüstung, kocht heißes Wasser für den Tag und bestimmt seine Position.

09:00 bis 12:00 Uhr: Dreistündige Rudereinheit.

12:00 bis 14:00 Uhr: Mittagspause und Kommunikation.

Dank des bereits vorbereiteten heißen Wassers ist das Essen schnell bereit. Ebenfalls nutzt Steve die Zeit, seine Position und die zurückgelegten Meilen zu notieren. Dann schaltet er seinen Internetzugang ein, um mit der Welt in Verbindung zu bleiben, sich bei der Familie zu melden und mit dem Team über Wetter und Route zu sprechen. Das Satellitentelefon ist für die Kontrollanrufe der Rennorganisatoren auf Empfang.

14:00 bis 17:00 Uhr: Dreistündige Rudereinheit.

Die Nachmittagshitze kann die Herausforderung verstärken, und Steve muss viel trinken, um nicht zu dehydrieren.

17:00 bis 19:00 Uhr: Abendessen und Ruhephase.

19:00 bis 22:00 Uhr: Letzte dreistündige Rudereinheit bei Sonnenuntergang.

22:00 bis 00:00 Uhr: Vorbereitung für die Nacht und schlafen.

Wer schon einmal bei Nacht und Nebel auf dem Bodensee unterwegs war, kann sich vorstellen, wie schwierig es ist, ohne Landschaft für Tage den optimalen Kurs einzuhalten. Der Autopilot hilft und so hat er auch Steve schon im dichten Nebel nach Kreuzlingen zurückgebracht – eine wertvolle Trainingseinheit.



Sam Glover, Solo Sieger 2024, schaffte die Strecke in 42 Tagen, 3 Stunden und 15 Minuten.

Training auf dem offenen Meer

Um sich für die Teilnahme an „The World's Toughest Row“ zu qualifizieren, muss Steve mindestens 120 Stunden auf offenem Meer trainieren. Diese Trainingseinheiten sind entscheidend, um sich an die anspruchsvollen Bedingungen auf dem Atlantik zu gewöhnen. Dazu gehören das Rudern auf den langen Wellen des offenen Wassers und das Üben des Einsatzes des Seeankers, der dazu dient, das Boot bei widrigen Bedingungen stabil zu halten. Das Ankergeschirr des Seeankers ist 100 Meter lang. Unter Zug hängt der Seeanker vor dem Boot, bei Flaute sinkt er dagegen bis zu 100 Meter in die Tiefe und kann bei Grundberührung Schaden nehmen. Eine Trainingslektion, die also besser fernab vom Ufer erfolgt. „Das Training auf dem Bodensee ist gut für die Technik“, sagt Steve, „aber nichts ersetzt die Erfahrung auf dem offenen Meer, wo man mit allem rechnen muss.“ Nebst Trainings auf dem Bodensee wird er die „Kamila“ ab Frühjahr auch immer mal wieder auf den Hänger packen, um am

Mittelmeer zu trainieren. Wir werden Steve aber auf jeden Fall für die nächsten 12 Monate bis zu seiner Abreise nach La Gomera regelmäßig auf dem Bodensee treffen.

Sicherheit auf dem Atlantik

Das Boot, die **Rannoch R25 Solo**, ist speziell für die Anforderungen einer Solo-Atlantiküberquerung ausgestattet. Es verfügt über Solarpanels zur Energieversorgung, Navigationssysteme, drei EPIRBs (Notrufbaken), ein AIS-System zur Kollisionsvermeidung und eine VHF-Funkanlage. „Die Sicherheit steht an erster Stelle. Wir haben sogar Ersatzteile und Reparaturkits für alles an Bord“, betont Steve. Dazu gehören auch ein Rettungsflöße und ein See- oder Triebanker, der hilft, das Boot bei starkem Wind auf Position zu halten. Auch für sein persönliches Wohlbefinden ist gesorgt: Eine Erste-Hilfe-Ausrüstung und wichtige Medikamente werden mit größter Sorgfalt zusammengestellt. „Es gibt keine Begleitboote – wir sind komplett auf uns gestellt. Das bedeutet, ich

muss in jeder Situation wissen, was zu tun ist.“

Ihm ist bewusst, dass der Atlantik unvorhersehbar ist. Er hat Navigationskarten minutiös studiert und Wetterdaten der vergangenen Jahre analysiert. Sein Ziel ist es, den optimalen Kurs zu finden, um die bestmöglichen Bedingungen zu haben.

Navigation, Strategie und Gewichtstrimm

Steve hat sich aufgrund der verfügbaren Daten, aber auch wegen der klimatischen Veränderungen (El Niño und La Niña), für einen südlichen Kurs entschieden und dafür einen 100 Seemeilen breiten Korridor ausgearbeitet, in welchem er unterwegs sein will. Die Wegstrecke ist zwar länger als eine weiter nördliche Route, die Strategie ist jedoch, im Süden die Passatwinde zu finden, die ihn dann schneller in Richtung Karibik schieben. Findet er 12 Meter lange achterliche Wellen, die auch mal haushoch daherkommen können, geht die Rechnung auf. Bei einer Passatstörung, wenn die See kab-



6000 Kalorien pro Tag – Proteine, Proteine, Proteine

© Julius Osner



Mit dem Fuss steuern – jedes Detail ist wichtig.

© Julius Osner

© World's Toughest Row

belig wird, wird es unangenehm. Dann hilft ihm nur, den Seeanker auszubringen, um auch bei widrigen Bedingungen stabil zu bleiben und nicht abgetrieben zu werden. Es bringt nichts, stundenlang gegen anzurudern, sich auszupowern, um gerade mal eine Seemeile Strecke gutzumachen. Fit und bei guten Bedingungen holt er die durch Abtritt verlorene Strecke schnell wieder auf. „Wenn es wirklich schlimm wird, muss ich mich in die Kabine zurückziehen und einfach warten“, sagt er. „Geduld ist eine Tugend, die man auf dem Atlantik lernt.“

Minuziös muss auch eine Tonne Material und Verpflegung verstaut werden. Jeder unnötige Ballast muss vermieden werden, nichts Unnötiges darf mit gerudert werden. Die Gewichtsverteilung ist nicht nur beim Beladen, sondern auch unterwegs für ein effizientes Vorwärtskommen entscheidend. Verpflegt man sich tagelang nur aus den Vorräten an Backbord, bekommt das Boot Schräglage, das Rudern wird einseitig und mühsam, die Etmale sinken. Das ist

schlecht für das Wohlbefinden, aber auch für das sportliche Ziel, als erster Solo-Ruderer im Ziel in Antigua anzukommen.

Nebst der mentalen und physischen Fitness sind Navigation, Strategie und Bootstrimm genauso Erfolgsfaktoren. Über allem aber steht die Natur, die mit Wetterkapriolen und Passatwinden über den Sieg mitentscheidet.

Ernährung und Kalorienmanagement

Um täglich die benötigten 6.000 Kalorien zu sich zu nehmen, wird Steve hauptsächlich gefriergetrocknete Nahrung zu sich nehmen. „Ein Schuss heißes Wasser, ziehen lassen und direkt aus dem Beutel essen“, beschreibt er pragmatisch. Die Solarpaneele versorgen nicht nur die Elektronik mit Strom, ebenso ist der Betrieb einer Meerwasserentsalzungsanlage, die das Trinkwasser an Bord produziert, sichergestellt. Heiß gemacht wird das Wasser mit einem Gaskocher. Trotz der hohen Kalorienaufnahme rechnet Steve damit, während der Überquerung etwa 18 Kilogramm an Gewicht zu verlieren. „Das ist

Teil der Herausforderung. Die Planung der Ernährung ist genauso wichtig wie das Training.“

Zu den Mahlzeiten gehören auch proteinreiche Snacks und Nüsse, um den Energiehaushalt aufrechtzuerhalten. Eine typische Tagesration könnte aus Haferflocken zum Frühstück, einer kalorienreichen Nudelsuppe zum Mittagessen und einem nahrhaften Eintopf am Abend bestehen. „Die Energieversorgung muss konstant bleiben, sonst ist man schnell ausgepowert. Es geht nicht nur darum, die Distanz zu überstehen, sondern auch gesund zu bleiben.“

Gutes Essen ist auch mental wichtig. Wenn es schmeckt, steckt man Frustrationen besser weg. Die Optik im Beutel könnte besser sein, aber geschmacklich ist Steve zufrieden. Auf dem Plan stehen neben Spaghetti Carbonara auch Sweet and Sour Chicken und Beef Stroganoff. Wer auf den Geschmack kommen will, findet die Astronautennahrung auch in der Trekkingabteilung im Sportfachgeschäft.



Geschafft – nach 47 Tagen wird gefeiert (Team: Eurosafe Blue Atlantics 2023/24).

Unterstützung aus Kreuzlingen und Motivation für die Jugend

Steve erhält von der Stadt Kreuzlingen Unterstützung, indem ihm in den Wintermonaten ein Bootsplatz zur Verfügung gestellt wird. Darüber hinaus hat er viele Menschen aus der Region kennengelernt, die ihn unterstützen, darunter der Hafenermeister Mariano Grosso und Peter Keller vom Ruderclub Kreuzlingen.

„Die Gemeinschaft in Kreuzlingen gibt mir ein Gefühl der Zugehörigkeit und hilft mir auch mental, mich vorzubereiten“, sagt Steve. Auch vier junge Ruderer aus dem Kreuzlinger Ruderclub planen als Atlantx Team (<https://www.atlantx.org>) im Jahr 2026 eine Atlantiküberquerung. Als Team

wollen sie bei „The World’s Toughest Row 2026“ starten und Spenden für die Krebshilfe sammeln.

„Ich habe das Atlantx Team getroffen – vier junge Männer aus Kreuzlingen und der Region, die dieselbe Strecke wie ich rudern werden, nur ein Jahr später.“

Die Verbindung zwischen den Generationen ist Steve besonders wichtig. Er möchte junge Menschen ermutigen, groß zu träumen.

Kommunikation und der Kampf gegen die Einsamkeit

Während der Überquerung plant Steve, regelmäßig mit der Außenwelt zu kommunizieren. Das BGAN System, eine Art Antenne, er-

möglicht ihm einen begrenzten Internetzugang auf hoher See. „Es ist wichtig, in Kontakt zu bleiben, sowohl für die Sicherheit als auch für die mentale Gesundheit. Die Einsamkeit könnte ein Problem werden, selbst wenn ich es genieße, alleine zu sein. Zwei Monate ohne menschlichen Kontakt sind eine lange Zeit.“

Um der Einsamkeit entgegenzuwirken, hat Steve einen festen Kommunikationsplan mit seiner Familie und seinen Unterstützern. Täglich gibt es kurze Updates, die er über Satellit senden kann, um seine Fortschritte zu teilen.

„Es gibt mir Kraft zu wissen, dass Menschen an mich denken und meinen Weg verfolgen.“



© World's Toughest Row



© Julius Osner

Einfach machen. Man muss es wirklich wollen.

Es motiviert mich, weiterzumachen, auch wenn es schwer wird.“ Zusätzlich hat er Audiobücher und Musik an Bord. Er wird laute Musik hören und niemanden stören. Dazwischen lässt er sich Audiobücher vorlesen.

Über die lange Zeit gilt es, die Langeweile zu bekämpfen. Auch wenn man das Rudern und den Ozean liebt, zwei Monate täglich 12 bis 14 Stunden rudern ist sehr lange. Da ist es gewaltig, wie viel eine vertraute Stimme oder Musik helfen kann, den Geist klar zu halten.

Folge deinem Traum

„Ich hoffe, ich kann Menschen inspirieren, ihre Träume zu verfolgen“, sagt Steve. „Nicht jeder muss einen Ozean überque-

ren, aber jeder hat seinen eigenen ‚Atlantik‘, den er bezwingen kann.“

Auf die Frage, welchen Rat er anderen geben würde, die sich einer ähnlichen Herausforderung stellen möchten, antwortet er: „Einfach machen. Man muss es wirklich wollen. Es ist nicht einfach, aber wenn der Wille da ist, kann jeder es schaffen.“

Für Steve ist der bevorstehende Versuch, den Atlantik allein zu überqueren, mehr als nur ein sportliches Abenteuer. Es ist ein Beweis für das menschliche Durchhaltevermögen und eine Chance, sich selbst neu zu entdecken.

„Wenn du auf ein solches Abenteuer gehst, kommen deine Dämonen mit dir. Es ist

leicht, in eine Spirale aus Zweifeln und Ängsten zu geraten. Wichtig ist: Think positive! Ich habe volles Vertrauen in mein Boot und großen Respekt vor der Kraft des Ozeans.“

Der Atlantik wird für Steve sowohl eine Prüfung als auch ein Erlebnis sein, das ihn für immer prägen wird. Bis zum Start im Dezember 2025 bleibt noch einiges zu tun.

„Ich habe noch viele Trainingseinheiten vor mir, aber die Vorfreude steigt mit jedem Tag“, sagt er. Das Boot ist startklar, die Route ist ausgearbeitet und das Training läuft. Für Steve ist klar: Mit Willenskraft und Entschlossenheit wird er sein Ziel in Antigua erreichen.



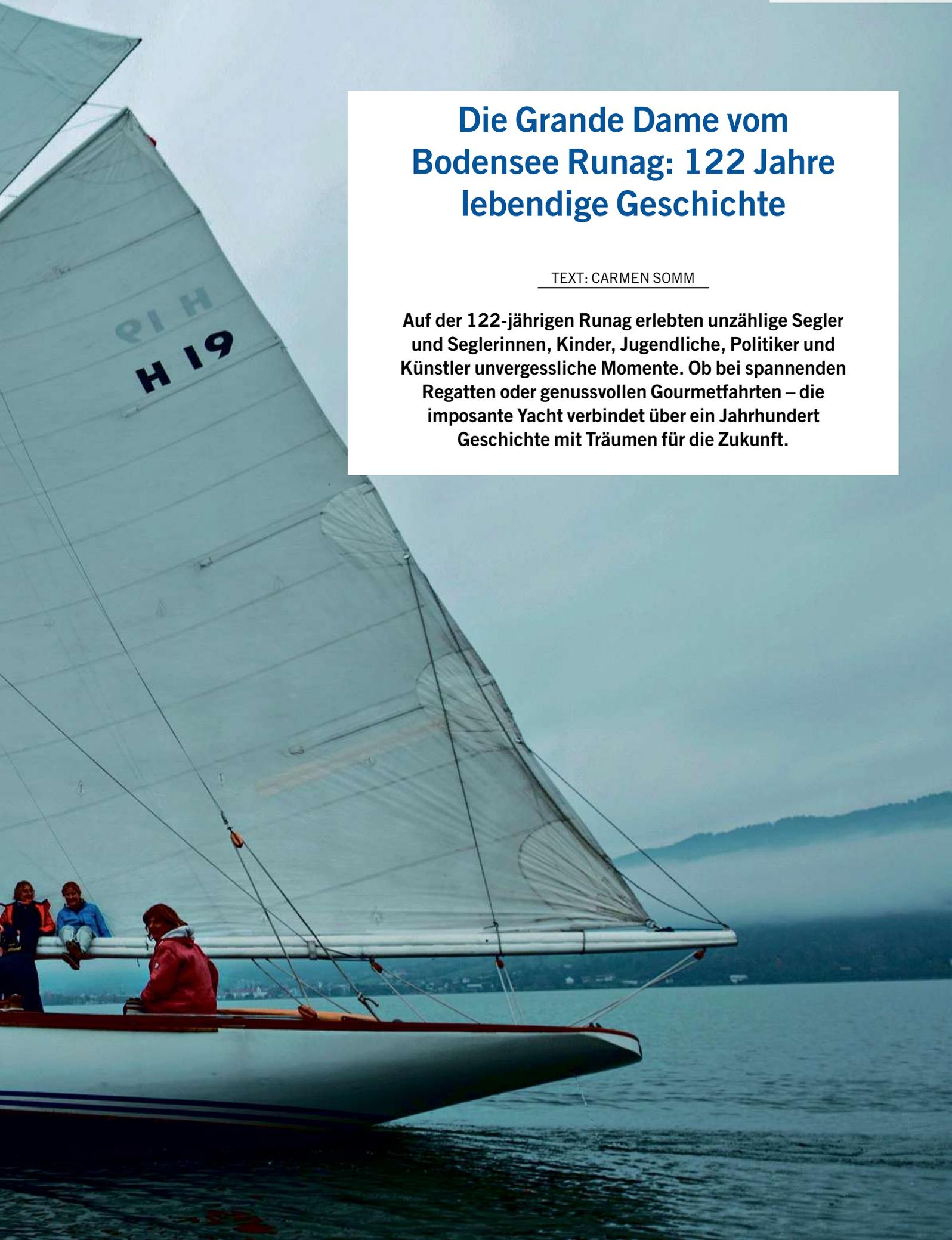
Mehr Online



Die Grande Dame vom Bodensee Runag: 122 Jahre lebendige Geschichte

TEXT: CARMEN SOMM

Auf der 122-jährigen Runag erlebten unzählige Segler und Seglerinnen, Kinder, Jugendliche, Politiker und Künstler unvergessliche Momente. Ob bei spannenden Regatten oder genussvollen Gourmetfahrten – die imposante Yacht verbindet über ein Jahrhundert Geschichte mit Träumen für die Zukunft.





Kapitän Fritz Trippolt hat Schiff und Mannschaft mit einem Lachen im Griff.

© Julius Osner



Voller Einsatz beim Segelsetzen

© Julius Osner



122 Jahre Segelgeschichte treffen sich – Seascope 24

© Julius Osner



Ein Hauch von Wind und 150 Quadratmeter Segelfläche

Ein Rendezvous mit der Grande Dame

Wir sind unterwegs nach Bregenz zu einem ganz besonderen Termin – einen Tag mit der Grande Dame des Bodensees, der **Runag**. Die 122-jährige Yacht begeistert heute wie damals. Ihr Name, **Rünag**, ein gälischer Kosename für „Schätzchen“ oder „kleiner Liebling“, spiegelt die Emotionen wider, die sie seit ihrem Stapellauf 1902 weckt.

Entworfen wurde sie vom damals aufstrebenden Yachtdesigner **Alfred Mylne**, der heute zu den prägenden Gestalten des Segelsports gehört. Mylne war auch maßgeblich an der Ent-

wicklung der berühmten Meterformel beteiligt, die jedoch erst 1906 – vier Jahre nach dem Stapellauf der Runag – verabschiedet wurde.

Ihre Vermessung ergibt einen Wert von 8,0x mR. Die kleinen Anpassungen am Rigg, um sie offiziell als 8mR zu klassifizieren, würden allerdings ihre elegante Silhouette mit dem weit überhängenden Großbaum stören.

Die Entstehung der Runag

Die Yacht wurde bei der **FairfieldShipbuilding and Engineering Company** in Glasgow ge-

baut, wo ihr erster Eigner, **Sir Alexander Gracie**, als Maschineningenieur und Managing Direktor tätig war. Fairfield war keine typische Yachtwerft, sondern für den Bau großer Handelsschiffe, Kriegsschiffe und Passagierdampfer bekannt.

Zwischen den Stahlriesen und Dampfschiffen dürfte die elegante, 16 Meter lange Runag wie ein filigranes Schmuckstück gewirkt haben. Vielleicht erklärt dies, warum Gracie den gälischen Namen **Rünag** wählte – ein liebevoller Kosename für sein „Schätzchen“.



© Julius Osner

Doch bereits 1909 verkaufte er die Yacht, und in den darauffolgenden Jahren wechselte sie ihre Liebhaber und Besitzer in teils kurzer Folge. Es begann eine bewegte Reise durch die Jahrzehnte.

Vergessen und wiederentdeckt

1979 wurde die Runag in Cornwall entdeckt, verwittert und vergessen. Ihr neuer Eigner brachte sie zu einer Werft in Norddeutschland, um sie für Langfahrten fit zu machen.

Dazu kam es nicht, er verstarb, bevor er seine Pläne in die Realität umsetzen konnte. So

kam die Runag 1990 in die Hände von **Fritz Trippolt**, einem Vorarlberger Ingenieur, der sich in die Yacht verliebte und sie an den Bodensee brachte. Diesmal sollte die Beziehung von Dauer sein.

Eine große Liebe: Die Restaurierung

Für die erste Idee, die Runag als Clubschiff für den Yachtclub Bregenz auferstehen zu lassen, fehlte die Unterstützung. Mit einer eingeschworenen Gemeinschaft von sechs Miteignern gelang die umfangreiche Restaurierung. Über **3.300 Stunden Eigenarbeit** investierten sie, um der Runag wieder in ihre ur-

sprüngliche Eleganz zu verleihen. 1992, pünktlich zu ihrem 90. Geburtstag, feierte die Runag ihren zweiten Stapellauf am Bodensee.

Rostige Eisenspanten wurden durch verleimte Holzspanen ersetzt, Hunderte Meter originaler Pitch Pine Planken wurden ausgefräst und neu gestäubelt.

Der originale Eichenkiel blieb erhalten und der später eingebaute Motor wurde entfernt – ein Zeichen für die Rückkehr zur ursprünglichen Tradition als originale Segelyacht.



Bei einem ausgedehnten Vesper mit Vorarlberger Käse und Burgenländer Wein schmökern wir uns durch die Logbücher.

Lebendige Geschichte

Seither ist die Runag auf dem Bodensee nicht nur ein Blickfang, sondern wird auch intensiv gesegelt. Sie nahm an Regatten wie der „Rund Um“, der **8mR-Weltmeisterschaft** in Genf und der Münchner Woche teil.

Doch die Runag ist nicht nur ein Regatta-boat: Ihre Logbücher erzählen von Segelwochen mit Optikindern, Ausfahrten mit beeinträchtigten Menschen und unver-

gesslichen Feierlichkeiten – von Geburtstagen bis zu Hochzeiten.

Die Liste der Mitseglerinnen und Mitsegler der letzten 30 Jahre liest sich wie ein Who is Who aus Politik, Sport, Kultur und Literatur.

2004 genoss der damalige österreichische **Bundespräsident Heinz Fischer** eine Abendausfahrt auf der Runag, während der bekannte Intendant der Bregenzer

Festspiele, der „**fliegende Engländer**“ **David Pountney**, bei einem letzten Schlag Abschied von Bregenz nahm. Der aus Hard stammende Schriftsteller und Grimmlshausen-**Preisträger Michael Köhlmeier** las während einer Segeltour aus seinem Bestseller „Telemach“.

Auch **Olympiasieger Lukas Mähr** verbindet besondere Kindheitserinnerungen mit der Runag – vor allem an das Netz unter dem Bugspriet, das Kinder immer magisch an-



© Julius Osner



Gestärkt werden 150 Quadratmeter Segel gesetzt.

© Julius Osner

zieht. Lukas' Vater Wolfgang hat an der Yacht mit restauriert, mit regattiert und auch die „Zweihand“ mit Fritz zusammen gewonnen.

Legendäre Gourmetfahrten

Die kulinarischen Ausfahrten auf der Runag sind legendär. Auf einem einfachen zweiflammigen Herd zauberten Köche mehrgängige Spitzenmenüs, die jede Gourmetfahrt zum unvergesslichen Erlebnis machten. Ein Auszug aus dem Logbuch:

Menü vom 27. April 1997

1. Weichkäse mit eingelegten Tomaten und Paprika
2. Linsensalat mit Ruccola
3. Nüdele al dente an Gemüse und Knoblauchsauce
4. Flambierte Flugentenbrust an Orangensauce mit Kartoffelrösti
5. Scampi mit Nüdele
6. Felchenfilet gebraten an Petersilie und rotem Pfeffer
7. Flambierte Bananen

Dazu wurden exquisite Weine gereicht – eine perfekte Symbiose aus Segelvergnügen und Genuss.

Während wir gemütlich vespern – mit Vorarlberger Käse, burgenländischem Wein und spannendem Seemannsgarn – schmökern wir uns durch die Logbücher.

Seite für Seite erwachen die Erlebnisse der vergangenen Jahre in unserer Vorstellung zum Leben.



Still spiegelt der See

© Julius Osner

Segelerlebnis unter Vollzeug

Draußen hat sich das Wetter endlich gebessert, ein leichter Wind kräuselt aus Westen. Mit dem Setzen der 150 Quadratmeter Amwind Segelfläche, Gaffel-Großsegel, Topsegel, Fock, Klüver, Stagfock haben wir alle Hände voll zu tun.

Dank der geduldigen Anleitung von Fritz und Christel Trippolt lernt jede schnell, mit den vielen Schoten und Fallen umzugehen.

Für uns J70- und Lacustre-Seglerinnen beeindruckend, alleine das „kleine“ Topsegel ist größer als unser J70-Großsegel, der Großbaum der Runag besteht aus zwei Lacustre-Masten – das sind ganz andere Di-

mensionen. Schon beim ersten Windhauch fährt die Grande Dame los, mühelos segelt sie an der auf dem See dümpelnden Seascape 24 vorbei.

Fast ehrfürchtig, aber begeistert übernehme ich das Ruder. Ich kenne und liebe das Segeln auf Langkielern, doch das Gefühl an der Pinne der Runag ist überwältigend. Auf Ruderbewegungen reagiert die Runag erst verzögert, langsam, aber dann mit unmittelbarer Wucht, unaufhaltsam, konsequent.

Wir nutzen die Brise für eine „Hafenrundfahrt“ unter Vollzeug – Fritz übernimmt das Ruder, fährt ins Hafenbecken, wendet und segelt wieder hinaus auf den See. Eine beeindruckende Demonstration von herausra-

gender Seemannschaft, eine wahre Show – im Herbst allerdings ohne Zuschauer im Hafenkino.

Natürlich hätten wir uns ein oder zwei Windstärken mehr gewünscht. Aber auch so wird uns diese Ausfahrt unvergessen bleiben.

Zurück zu den Wurzeln

Jetzt schläft der Wind vollkommen ein, spiegelglatt liegt der See. Nun heißt es rudern – wie 1902. Mit vier Frauen an den Riemen geht es (möglichst) mit Rhythmus und Kraft zurück in den Hafen.

„Das ist unser Statement für gute Seemannschaft“, sagt Fritz mit einem verschmitzten Lächeln.



Neue Kapitel warten

Jetzt sucht die Grande Dame nach jungen Liebhabern, die mit ihr weitere Kapitel ihrer Geschichte schreiben. Kaum zu glauben, aber unsere Großeltern wurden gerade geboren, als die Runag in Glasgow erstmals vom Stapel lief und jetzt sind einige Mitglieder unserer heutigen Crew schon selbst Großeltern.

Die Runag hat schon viele Generationen von Seglerinnen und Seglern gesehen. Wer folgt nach? Der Preis liegt um die € 150.000 und ist Verhandlungssache, was gesucht wird, sind Segelnde, die sich neu verlieben!



Jetzt wird gerudert – wie 1902. 9 Tonnen auf dem Weg in den Hafen



*Auslaufen zu einem herbstlichen Abschluss
der Segelsaison*

© Julius Osner



Runag vor Glasgow 1902

© Sammlung Trippolt

Die Runag:

Länge über alles: 16,30 m

Deckslänge: 13,10 m

Länge Wasserlinie: 8,8 m

Breite: 2,8 m

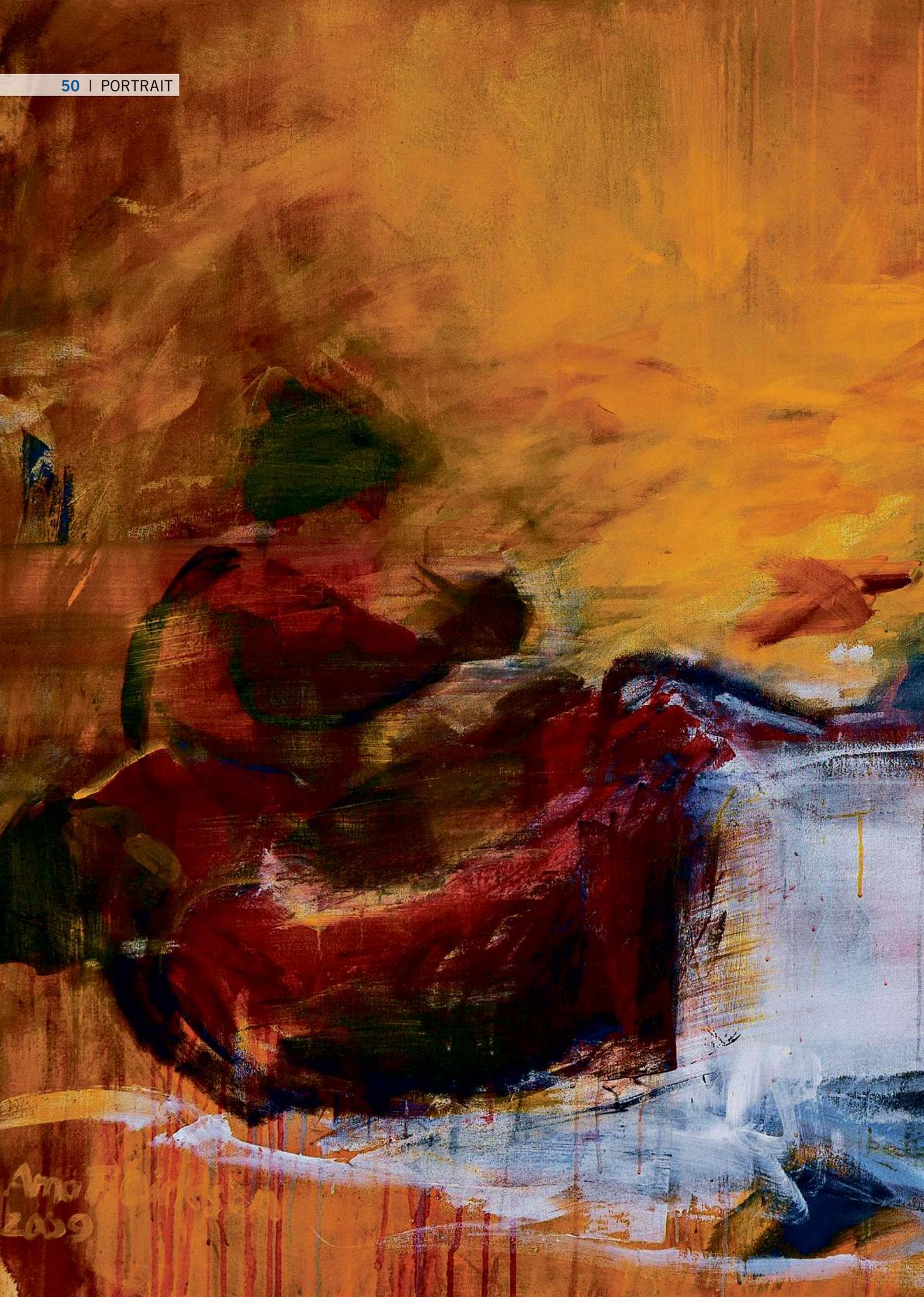
Tiefgang: 1,80 m

Gewicht: 9,3 Tonnen

Segelfläche am Wind: 150 m²

Designer: Alfred Mylne

Bauwerft: Fairfield, Glasgow



Kunst unter Segeln

TEXT: ANETTE BENGELSDORF

„Ein See oder ein Meer, nur Wasser, Wellen, Himmel und Wolken? Bis ins 19. Jahrhundert wurden Gewässer nie ohne ein Wasserfahrzeug gemalt. Sie waren das Thema eines Kunstwerks, nicht die Natur. Und bis heute macht ein Boot die maritime Kunst lebendig. Vor allem Segelboote haben es Künstlern angetan. Als Symbol für Veränderungen im Leben schmückten sie den stillen Sonnenuntergang, spiegeln die Sehnsucht, zu neuen Ufern aufzubrechen oder stehen mit schäumender Gischt für Freiheit und Abenteuer.

Drei Künstler vom deutschen Bodenseeufer gehen das Thema mit verschiedenen Temperamenten und Techniken an und kommen zu Ergebnissen, die so individuell sind wie sie selbst.“

„An der Tonne vorne“ - Arno Dirksen konnte als aktiver Starbootsegler die Sportler 2009 realistisch abbilden.

© Anette Bengelsdorf / Arno Dirksen



Sibylle Buderath in ihrem Atelier

© Anette Bengelsdorf



Friedrichshafen

© Sibylle Buderath



Herbststimmung am See

Wege zum See sind Wege zum Ich

Sibylle Buderath komponiert Stimmungsbilder mit Segeln.

Ihr Garten ist ein Aquarell. Wiese, Bäume, Büsche, Teich. Blumen setzen Lichter im Schatten. Sibylle Buderath lädt auf ihre Terrasse ein. Der Blick in den Garten spiegelt alles wider, was charakteristisch für ihre Aquarelle ist: Farbe, Licht und Schatten, leicht, wie zufällig hingetupft.

Und von großer Ruhe. Ganz gleich, ob sie Blumen malt oder Segelboote auf dem Bodensee. Als Kind, geboren und aufgewachsen in Herford, verbrachte Sibylle die Wochenenden

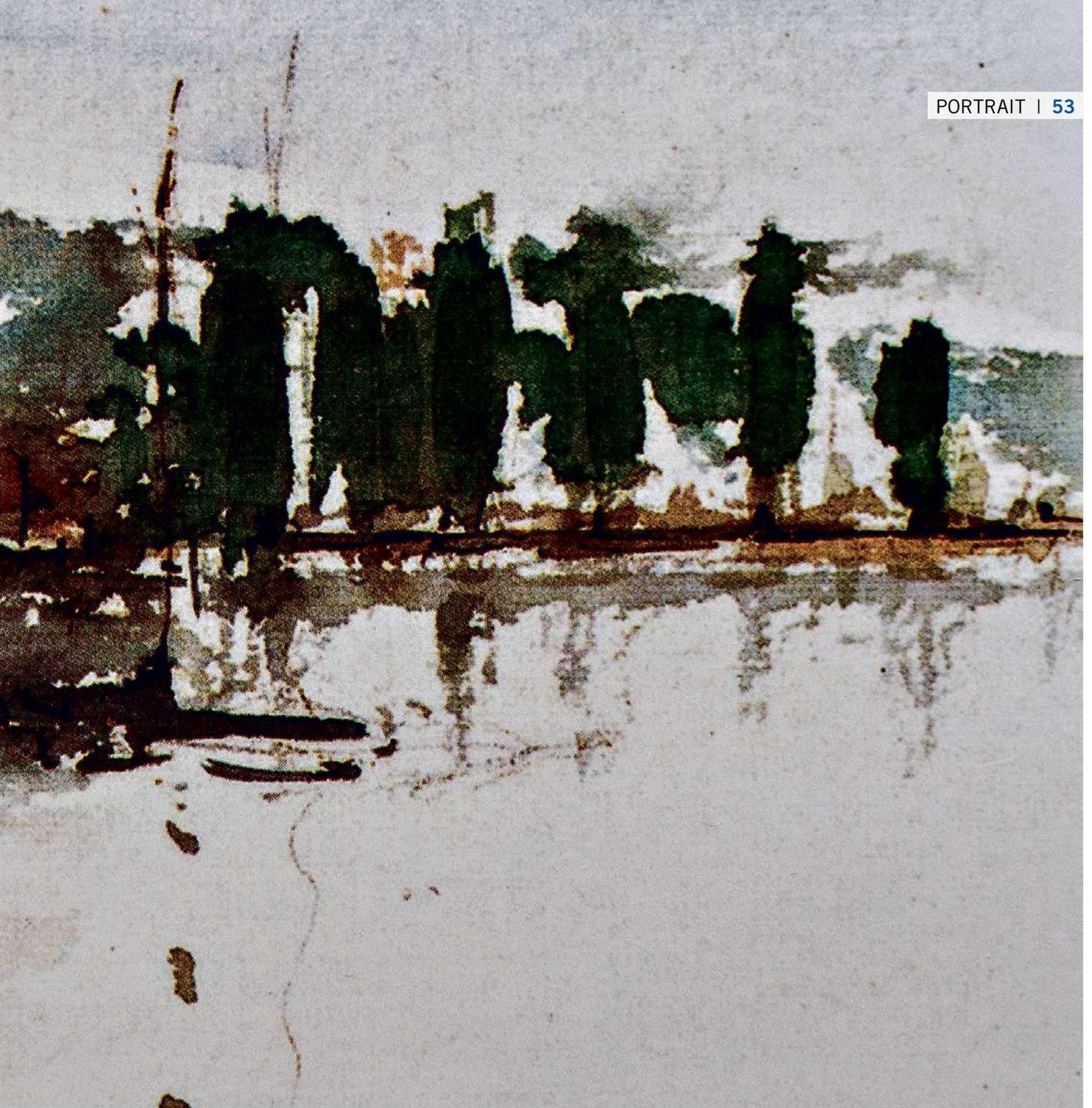
und ihre Sommerferien auf einem Grundstück am Steinhuder Meer. Vorne das Wasser, hinten die Wiese. Das Häuschen, Schilf und Moor formten ihre Leidenschaft. Mit einem Bettlaken am Besenstiel ließ sich das Ruderboot zur Jolle machen, bevor sie einen Pirat bekam.

Das mit dem Segeln ließ sie nicht mehr los. Im Alter von 20 Jahren machte sie einen Segelschein und entdeckte zusammen mit ihrem Mann den Bodensee.

Nicht nur dort verbrachten die beiden ihren Urlaub. Auch die griechischen Inseln boten

sich für ihre Segelreisen an. Schon damals, sagt Sybille Buderath, begann sie, Boote zu skizzieren. Gemalt hat sie immer schon. Inspiriert durch die Werke ihres Großvaters Hans Seyler, einem Maler und Lithografen, war ihr schon in der Schule klar, dass Kunst ihr Leben war. Ihre Begabung förderten Lehrer wie Oskar Koller und der österreichische Maler Rudolf Hradil, deren Handschrift sich in ihren Bildern niederschlägt.

Als sie 1992 an den Bodensee zog, begann ihre Karriere Fahrt aufzunehmen, und eine Ausstellung folgte auf die nächste. Die Insel Mainau hatte es ihr ganz besonders angetan.



© Sibylle Buderath

Dass sie dort ihre Bilder zeigen durfte, war eine ganz besondere Erfahrung für Sibylle Buderath.

Ihr Atelier gibt mit einem Panoramafenster den Blick auf den Garten frei. Pinsel, Kästen mit Aquarellfarben und jede Menge Papier, Bilder gerahmt und ungerahmt entlang der Wände lassen die Produktivität der Künstlerin erahnen.

Ihr Motiv hat sie am See in ihrem Skizzenbuch eingefangen. Den See, sagt sie, finde sie dann besonders schön, wenn Boote zu sehen seien. Manchmal fängt die Künstlerin die Stimmung

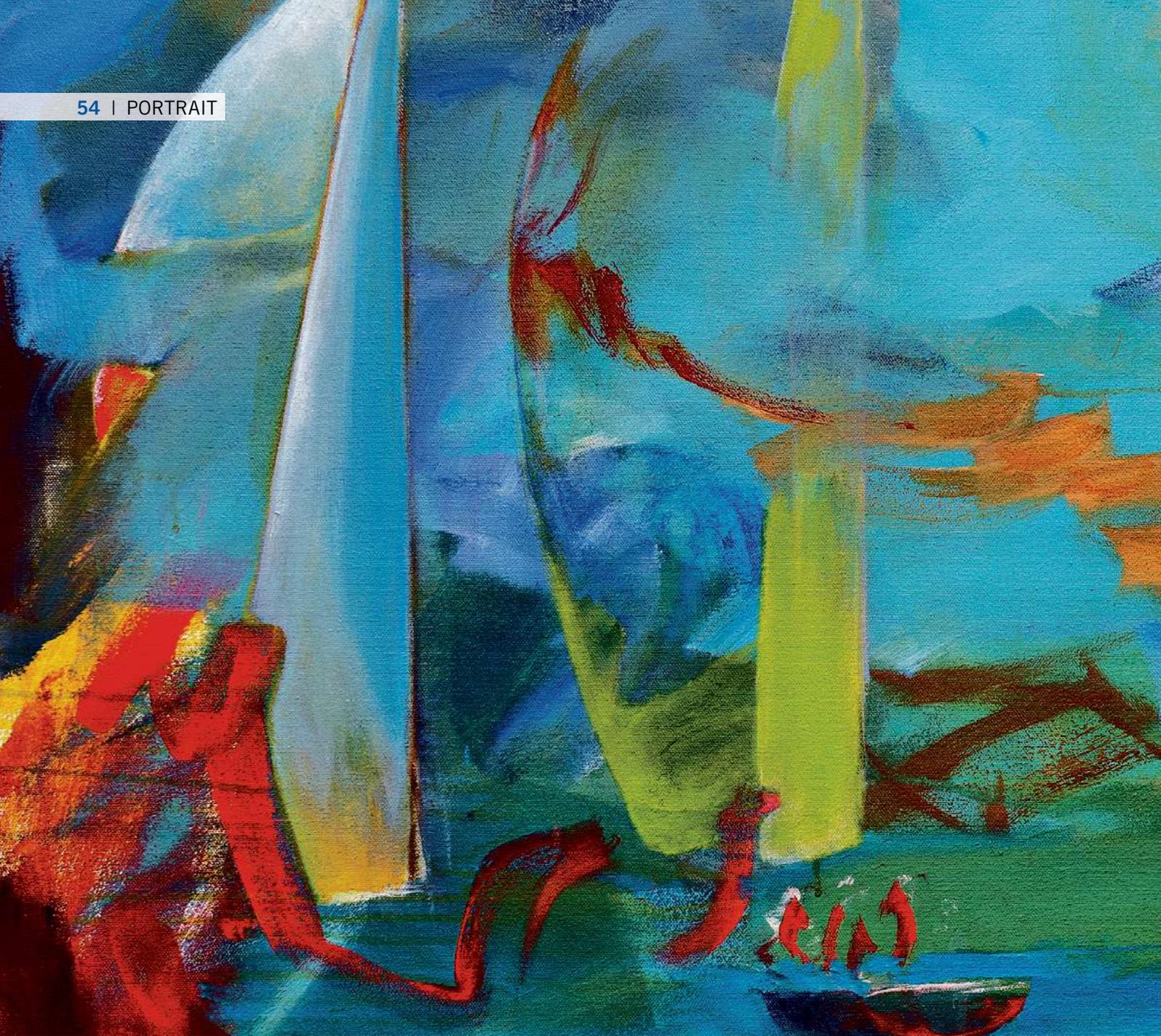
auch mit einem Foto ein. Das Bild selbst entsteht im Atelier. Mit flotten Bleistiftstrichen – und durchaus kräftig – entstehen Hügel am Horizont und Pappeln am Ufer. Schemenhaft liegen Segelboote, deren lange Masten sich im Wasser spiegeln, vor Anker. Sibylle Buderath reduziert, lässt weg und schafft es trotzdem Realität zu erzeugen. Zuerst trägt sie die hellen Farben auf. Das zarte Abendrot des Himmels findet sich im See wieder. Hätten die Boote Segel gesetzt, würden sie ausgespart und damit weiß bleiben können.

Immer Dunkler werden die Farben. Die Pappel bekommt dunkelgrünes Laub, ein Boot

eine dunkelblaue Persenning. Zart und luftig angedeutet entsteht eine Abendstimmung am See, die den Betrachter gefangen nimmt.

Mit Texten von Gisela Munz-Schmidt – „der Wind malt immer neue Farben in die Wellen ...“ – sind zahlreiche Bildbände entstanden; ihre Aquarelle zieren unzählige Kunstkarten, für die sie einen eigenen Verlag gegründet hat.

Segeln geht die Künstlerin nicht mehr. Aber in der Erinnerung sind die Eindrücke hellwach. Es sind Bilder von Sonne, Leichtigkeit und Lebensfreude.



„Hinterhergeschaut“

Das Leben ist ein flüchtiger Zustand

Arno Dirksen folgt beim Malen seinem Pinsel und dem Herz

Beim Malen, da ergehe es ihm oft wie Columbus, gibt Arno Dirksen zu. Der wollte eigentlich nach Indien und landete stattdessen in Amerika. Kein Wunder. Schaut man ihm beim Malen zu, so entsteht der Eindruck, dass der Künstler seinem Pinsel folgt. Mit seinem Bild, das aktuell in seinem Atelier in Überlingen entsteht, will er derzeit nicht in Verbindung gebracht werden.

Da, wo ihn der Pinsel hingeführt hat, wollte er nicht hin, sagt er. Die Kunst ist dann loszulassen und mit offenem Ausgang neu zu gestalten.

Immer wieder widersetzt sich die Arbeit den neuen Anläufen des Meisters. Eine gefühlte

Ewigkeit lang. Erst wenn das Wollen vollständig in den Hintergrund tritt, bringt der Zufall das richtige Ergebnis. Die Farbe, sagt er, habe zutiefst mit dem Herz zu tun. Ergründen lasse sich das nicht. Er zitiert den Lehrer seines Lehrers: „Je mehr man eine Farbe will, desto stärker schwächt man sie.“ Nur eines ist bei Arno Dirksen sicher: Das Bild wird fertig gemalt.

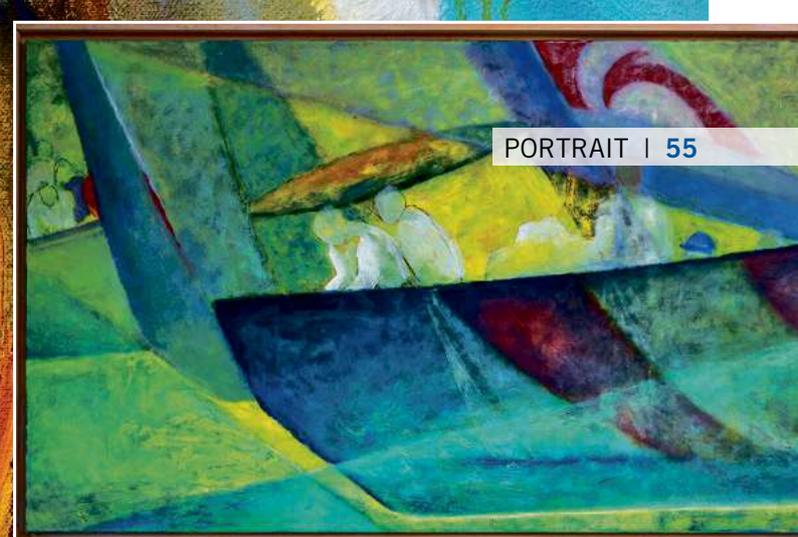
Schon für den 18-Jährigen stand fest, er wollte Seemann auf einem Großsegler werden. Auf dem Schulschiff „Deutschland“ machte er eine nautische Ausbildung zum Schiffsjungen. Sein Traum: Auf der „Passat“ oder „Pamir“ anzuheuern, den letzten frachtfahrenden Segelschulschiffen der deutschen Handelsschiffahrt. Stattdessen landete er zunächst als Urlaubsvertretung auf einem

Frachter und bekam einen Eindruck vom Leben auf See.

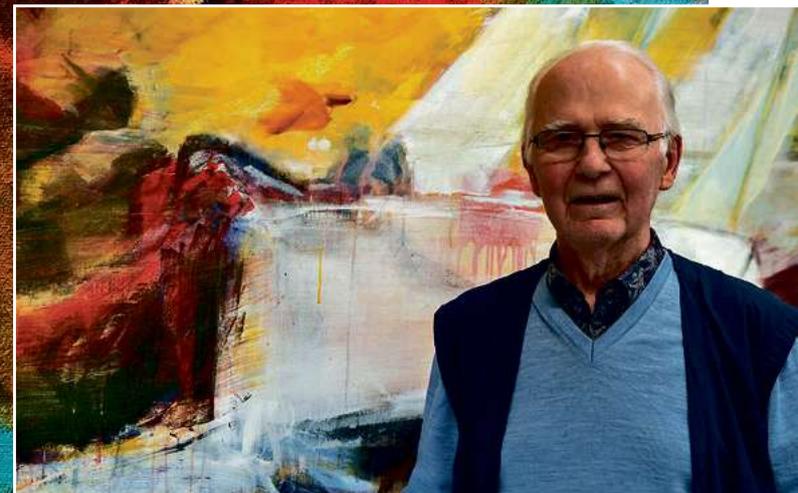
Und das hatte mit seiner romantischen Vorstellung so viel zu tun wie Schmierseife mit Honig. Fortan betrachtete er die Seefahrt aus der Distanz, bei seinen Eltern in Baden-Württemberg.

Als sich der Pamir-Traum endlich erfüllen sollte, trat Kadett Dirksen seinen Dienst nicht an, und die Viermastbark lief ohne ihn nach Buenos Aires aus. Auf der Rückreise, im September 1957, geriet das mit Gerste beladene Schiff in einen Hurrikan und sank. 80 von 86 Mann Besatzung ertranken.

Die meisten von ihnen jugendliche Kadetten, die er persönlich kennengelernt hatte. Dass



Die kubistische Phase in den 90er-Jahren war schnell „ausgelutscht“.
© Arno Dirksen



Arno Dirksen ist 86 Jahre alt und malt noch immer im Stehen.
© Anette Bengelsdorf

© Arno Dirksen

das Schiff ohne ihn unterging, fühlte sich für ihn wie eine Pflichtverletzung an. Er brauchte Demut, um zu verstehen, dass es sich um einen Glücksfall handelte.

Arno Dirksen blieb in Baden-Württemberg, studierte Deutsch, Geschichte und Gemeinschaftskunde und wurde Lehrer in Stuttgart. Doch der Max-Eyth-See erfüllte seine Sehnsucht nach Wasser, Horizont und Weite nicht. Nach ein paar Zwischenstationen kam er in Überlingen an, unterrichtete Kunsterziehung und Fotografie. Er trat in den Yachtclub ein, segelte Starbootregatten, Rundum im 75er und 5.5er.

Er fand zum Theater, arbeitete mit seiner Theater-AG mit Profis und renommierten Bühnen zusammen, und das Segeln rückte in

den Hintergrund. Als er ein abstraktes Bühnenbild brauchte, malte er es selbst und leckte endlich Farbe.

Anstatt den dreidimensionalen Raum eines Theaters zu bespielen, galt seine Leidenschaft jetzt der Fläche. Dirksen wurde Regisseur des Zweidimensionalen, seine Protagonisten waren jetzt Pinsel und Farbe und seine Liebe galt zunächst dem Aquarell.

Ganz im Stil des Kubismus in Flächen zerteilt, trug Arno Dirksen ab 1997 Ölfarbe auf. Eine große Yacht segelt kantig mit einer Menge Besatzung am Betrachter vorbei. Später – die kubistische Phase war schnell „ausgelutscht“ –, als er sich dem Expressionismus zuwandte, tupfte er die Farbe unscharf auf und Öl trocknete ihm zu langsam.

Jetzt kam Acrylfarbe ins Spiel und Dirksen entfernte sich immer weiter vom Konkreten. Ein Starboot fährt auf den Betrachter zu. Der Vorschoter hängt an der Bordwand, stützt seinen Kopf mit der Hand ab. Dirksen kennt die Herausforderungen des Starbootsegelns und stellt sie 2009 noch erkennbar dar.

Auf einem Werk von 2022 weht dagegen ein anderer Wind. Schemenhaft verwischt, überlagert das Blau des Windes Boot, Segel und Crew.

Arno Dirksen ist jetzt 86 Jahre alt und möchte sich frei machen von allem Konkreten. Er will nur noch Leichtigkeit. „Das Leben ist ein vorübergehender Zustand“, sagt er. Diese Flüchtigkeit bildet sich in seinem Spätwerk bestechend deutlich ab.



Details, wie zum Beispiel Boote und Segel, malt die Künstlerin mit den Fingern und auch mit der ganzen Hand.

© Anette Bengelsdorf



Das Ölfarben-Arsenal ist ein Kunstwerk für sich.

© Anette Bengelsdorf



Für die Abendstimmung sorgen goldene Reflexe.

Künstlerin und Geschäftsfrau mit Leidenschaft

Segelyachten werden von Simone Albert mit den Fingern gemalt. Im ältesten Stadtteil von Konstanz, der Niedenburg mit ihren engen Gassen und windschiefen Fachwerkhäusern, öffnet sich die Tür zu Simone Alberts Atelier.

Brigitte Bardot räkelte sich auf einem Campingstuhl, Marilyn Monroe lächelt den Betrachter verführerisch an. Dazwischen lehnen Bilder mit teuren Sportwagen am Boden, die ein Porträt von James Dean mit seinem typischen Schmolzmund ergänzt. Auf einer Staffelei steht ein ganz anderes Bild. Blau, von seiner hellsten

Nuance bis nahezu schwarz, zeigt es Segelyachten, die in der Nacht im spiegelglatten Wasser vor Anker liegen. Im Atelier ist heute kein Publikumsverkehr.

Deshalb nutzt Simone die Zeit, um an ihrem aktuellen Segelbild zu arbeiten. Dafür braucht die Künstlerin Ruhe. Ihre Pop-Art-Bilder, ihr Brot- und Butter-Geschäft, sagt sie, könne sie eher so nebenher gestalten.

Etwa sechs Wochen braucht sie, um Yachten in ein Kunstwerk zu verwandeln. Dabei beginnt alles mit Schwarz, Grün oder am liebsten Rot, das sie als allererste Schicht auf die Leinwand

spachtelt. Darüber kommt das Blau. Je nach Stimmungslage mal heller, mal dunkler. Mit Kreide ritzt sie das Motiv in die noch feuchte Ölfarbe ein.

Heute arbeitet die 59-Jährige an der letzten Phase. Yachten und Segel entstehen. Und das geschieht ausnahmslos mit den Fingern, auch mal mit der ganzen Hand. So werde das Bild plastisch, erklärt sie. Pinsel würden dagegen alles überdecken.

Zeitdruck ist ihr ärgster Feind. Das Schlimmste, findet sie. Denn das Bild muss Zeit haben, sich zu entwickeln. Sie ist mit Leib und Seele dabei,



© Simone Albert

überlässt vieles dem Zufall. So wird jedes Bild zum Unikat, reproduzierbar sei nichts. Abhängig von ihrer Stimmungslage kann das Kunstwerk mal richtig Unruhe verbreiten. Und dann wieder steckt sie fest, legt das Bild ein paar Wochen weg, bevor sie es fertigstellen kann.

Schon als Kind konnte Simone malen. Sie kopierte Bilder von Künstlern und die Landschaften von Hermann Hesse. Mit 21 Jahren verließ Simone ihre Heimatstadt Chemnitz, um im Westen ihr Glück zu finden.

Sie studierte Betriebswirtschaft und Management und blieb in Konstanz hängen. Eine schö-

ne Stadt. Arbeitete für eine Softwarefirma und in einem Architekturbüro. Nebenher wurde gemalt. 2007 eröffnete sie ihr erstes eigenes Atelier, töpferte, gab Kurse und entdeckte das Segeln und die Kunst, Yachten auf die Leinwand zu bannen. Als 2015 das Geschäft in der Inselgasse vermietet wurde, konnte sie nicht widerstehen. Ein Traum mit Bäumen im Innenhof.

Simone Albert ist geschäftstüchtig. Die Betriebswirtin managt alles selbst, ihre Website, ihre Ausstellungen.

Drei Galerien in Hamburg, Köln und Donau- eschingen vermarkten ihre Bilder mit Erfolg.

Die Frau lebt seit 18 Jahren gut davon. Mit viel Fleiß und großer Leidenschaft. Derzeit sind prachtvolle Segelmotive im eleganten Foyer des Inselhotels zu sehen. Die untergehende Sonne zaubert goldene Reflexe an den Himmel und in den See.

Stolz ist sie auf eine ganz besondere Kundin. Yolanda Hadid, Model und Mutter von Gigi und Bella Hadid, kommt einmal im Jahr nach Konstanz und residiert im Inselhotel.

Eines Tages stand sie bei Simone Albert im Atelier und wollte Segelbilder kaufen, passend für ihr Wohnzimmer in den USA.





Schätze aus der „Kellerwerft“

TEXT: ANETTE BENGELSDORF

Kleben, sägen, tüfteln: Modellbootsbau setzt weitaus mehr als nur Spieltrieb voraus.

Das Forschungsschiff „Albatros“ läuft ohne Rempel in seinen Liegeplatz ein und die Besatzungsmitglieder stoßen mit ihrem wohlverdienten Bier aus der Flasche an. Ein Seemann spielt Mundharmonika und der Leuchtturm blinkt. Als auf Deck der Wetterballon aufgeblasen wird, kommt es jedoch zum Unglück.

Beim Montieren des Laserreflektors passiert dem Matrosen ein verhängnisvoller Fehler und der Ballon platzt. Der Schiffshund wird aus seinem Schlaf gerissen, jault auf und springt von Panik getrieben über Bord. Zum Glück ist der Kran sofort einsatzbereit, und der Hund kann an seiner Schwimmweste aus dem Wasser gezogen werden. Doch die Unglücksserie setzt sich fort. Offenbar hat die Maschine einen Schaden. Etwas explodiert, Rauch steigt aus der Luke des Maschinenraums auf. Hustend klettert der Maschinist ins Freie, der Brand wird gelöscht und der Mann repariert den Schaden.

In „Albatros“ stecken 5.500 Stunden

Heinz Althaus steht an seiner Fernbedienung am Schuppisweiher in Goldach und führt alles vor, was sein Schiffsmodell kann. Es rattert, blinkt und hupt und spielt alle nautischen Signale ab.

Ein Soundmodul, 23 Motoren und 25 Servos, also Geräte, mit denen in einem funkferngesteuerten Modell Steuerbefehle in mechanische Bewegung umgesetzt werden können, bringen Leben in das 16 Kilo schwere Forschungsschiff, das 125 verschiedene Funktionen auf Lager hat.

Alles habe vor 30 Jahren mit einem simplen Baukastenmodell begonnen, erklärt Althaus. Dann baute der Modellbootbauer aus Winterthur nach und nach die unterschiedlichsten Funktionen ein. Inzwischen habe er etwa 5.500 Stunden in den Ausbau von „Albatros“ investiert. „Man muss mindestens dreimal auf den Kopf gefallen sein, um so etwas zu machen“, sagt er und lächelt schelmisch unter seiner Schirmmütze hervor. Nicht alles, was dem Tüftler in den Sinn kommt, wird auch umgesetzt. Manche Ideen, gibt er zu, verschwänden auch in der Ausschusskiste.



Vom Original kaum zu unterscheiden: Die MS „München“ dreht auf der Modellbaumesse in Friedrichshafen ihre Runden.

Bereits drei Mal ist er mit Albatros Weltmeister im Modellbootbau geworden. Und das in der Königsdisziplin, der Klasse der Funktionsschiffe.

Nach der Begutachtung der Bauqualität durch ein Team von Wertungsrichtern wird dabei die Fahrtechnik bewertet. Dabei muss das Fahrzeug einen Parcours mit Tonnen durchfahren, ohne diese zu berühren oder auszulassen.

Rempelfreies Einparken in den Liegeplatz gehört genauso dazu wie die fehlerfreie Vorführung aller vorhandenen Funktionen.

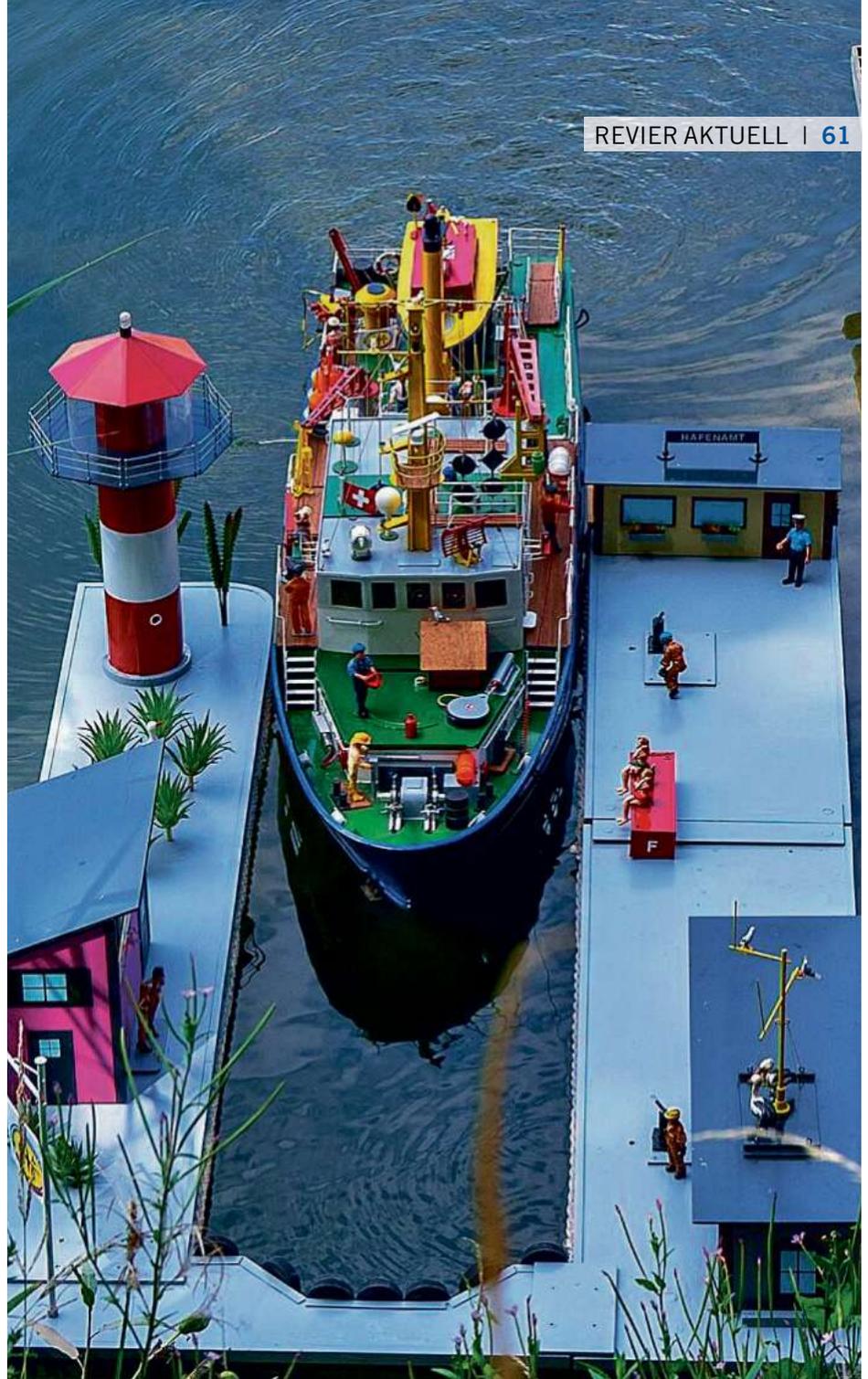
Die Alemannischen Schiffsmodell-Freunde treffen sich

Plötzlich dröhnt die Titelmelodie der Pirates of the Caribbean über den Teich. Nach dem Geschicklichkeitsfahren der Schiffe gehen die Sea Jets an den Start.

Wie ein Schwarm wildgewordener Hornissen pfeifen sie um die Bojen. 40 Meter sind es vom Start zum Ziel. Der Bojenrichter, mit einem Rundenzähler ausgerüstet, registriert die Runden und Tonnenberührungen und teilt die entsprechenden Strafpunkte aus. 92 Modelle mit 74 Startern sind im August beim Alemannentref-

fen am Schuppisweiher (Goldach) angetreten. Das Treffen der Alemannischen Schiffsmodell-Freunde findet einmal jährlich an wechselnden Gewässern der Mitgliedsvereine aus dem alemannischen Sprachraum in Deutschland, Österreich, Schweiz, Frankreich und Liechtenstein statt.

Sie sind ein Zusammenschluss von 19 Vereinen und 34 Einzelmitgliedern, die sich einst vom Nauticus und seinem strengen Regelwerk trennten. Der Nauticus ist die Interessenvertretung der deutschen Schiffsmodellbauer und Schiffsmodell-



Mit dem umfangreichen Detail-Funktionsmodell der „Albatros“ wurde ihr Erbauer bereits dreimal Modellbootbau-Weltmeister.

sportler und ist dem Weltverband für Schiffmodellbau und Sport „NAVIGA“ angeschlossen.

Die Mehrheit der Modelle, sagt Obmann Christoph Cerny, würden heute mit Baukästen gebaut. Früher seien mehr Planmodelle nach originalen Schiffsbauplänen mit handgefertigten Teilen entstanden.

Aber die Modellbootbauer würden immer älter werden und Nachwuchs sei schwer heranzuziehen. Das bestätigt auch Ina Wolf. Sie ist Präsidentin des Modellskipper Clubs Konstanz. Dieser, sagt sie, sei

zwar breit aufgestellt, habe aber inzwischen keine aktiven Segler mehr. Ein Grund, weshalb es in Süddeutschland auch so gut wie keine Segelregatten mehr gebe.

Also wird gebaut. Das Konstruieren mache ihm noch jede Menge Spaß, sagt Cerny. Er baut die Modelle, verkauft sie und schafft sich vom Erlös den nächsten Motor an.

Die Pläne waren unvollständig

Wie viel Feinmotorik, Geduld und Enthusiasmus nötig ist, um nach Originalplänen historischer Schiffe ein Modell zu bauen,

führt Klaus Prystaz vor. Er ist Vorsitzender der Minisail Classic, einem internationalen Freundeskreis, der Segelschiffsmodelle möglichst originalgetreu nachbaut und diese ferngesteuert segelt. Dabei beschränkt sich der 64-Jährige nicht nur darauf, dem Original möglichst nahezukommen.

Als er „William Ashburner“ baute, stellten sich die Pläne als unvollständig heraus. Mit Originalfotos aus dem National Maritime Museum in Greenwich und entsprechender Fachliteratur konnte er den Dreimast-Toppschoner rekonstruieren.



Dieses Boot wird klassisch über Mallen gebaut.



Bei diesem Modell besteht der Rumpf aus Styrodur.



Die fertige Speiche hat die Größe eines Streichholzes.



Solche Modelle, sagt Prystaz, seien zwar unsinkbar und sehr haltbar, doch für eingefleischte Holzwürmer keine Option.

Sie leimen ihre Planken lieber klassisch über Spanten oder ein Mallengerüst.

Ist der Rumpf gebaut und die Decksplanken in Sikaflex verlegt, geht die Arbeit erst richtig los. Aufbauten, Oberlichter, Niedergänge, Ladeluken, Steuerhäuser, alles will originalgetreu nachgebaut sein.

Keine Frage der Geduld

Und dann erst die Feinarbeit. Fertige Teile sind kaum erhältlich und würden dem Qualitätsbewusstsein der Modellbootsbauer ohnehin nicht gerecht.

Klaus Prystaz, der mit zwölf Jahren sein erstes Baukastenmodell zusammenklebte, zeigt, wie er die Steuerradspeichen für „William Ashburner“ aus Birnbaum- oder Apfelbaumholz angefertigt hat. Diese Obsthölzer entsprechen dem Farbton von Mahagoni, sind aber viel leichter

und weisen eine feinere Maserung auf als das Tropenholz. Die kleine Drechselbank hat er mit einem sogenannten Pantografen gekoppelt. Das alte Instrument – es wurde bereits 1603 erfunden – ist ein Gerät, mit dem sich Zeichnungen oder Schablonen im gleichen, größeren oder kleineren Maßstab übertragen lassen.

Mit einem Führungsstift fährt er die Schablone der Speiche, die er auf das Zehnfache vergrößert hat, ab. Das Gelenkparallelogramm überträgt das Muster auf den Stahl der Drechselbank



Figuren machen das Modell lebendig.



Mit „Richard“ haben Taucher Steine aus der Ostsee gefischt. Der Erbauer hat an jedes Detail gedacht.



Auf dem Vorschiff sitzt ein Matrose und liest die Elbinger Post von 1912.

und formt so die Speiche in der Größe eines Streichholzes. Nur die Ankerkette seines Toppsegelschoners habe er gekauft, sagt Prystaz. Stegketten seien dann doch zu schwierig herzustellen.

Dafür sind die Segel handgemacht. Aus feinstem Baumwollbatist, wie er für Daunendecken Verwendung findet. Das Tuch legt er auf einer Folie aus, streicht es mit Tapetenkleister ein. Ist dieser trocken, ist das Tuch steif, verzieht sich nicht und kann zur einfacheren Bearbeitung ge-

knickt werden. Die einzelnen Bahnen werden durch Falten simuliert und festgenäht, für die authentische Optik werden Flicker eingesetzt.

Als Ösen klebt er kleinste, mit Garn umwickelte Drahringe ein. Zum Schluss kann der Tapetenkleister wieder ausgewaschen werden. Eine Frage der Geduld?

Nein, sagt Prystaz. Modellbootbauer fänden es spannend, mit verschiedenen Materialien zu arbeiten. Fertig zu werden sei dabei nicht das

oberste Ziel. „Wenn man am Abend ein kleines Ziel erreicht hat, ist die Freude groß und man verspürt Genugtuung“, sagt der Mann, der keinen Handwerksberuf erlernt hat.

Ein Kampfbastler ist er nicht. Ihm ist wichtig, dass er weder unter finanziellem noch unter zeitlichem Druck arbeiten muss.

Ein Modell im Auftrag zu bauen, ist für ihn deshalb keine Option. Einen Markt dafür gebe es ohnehin nicht, weiß er. Also werden sie gesegelt.



Original oder Modell? Man muss schon mindestens zweimal hinschauen.



„Albatros“ hoch am Wind.

Die Details machen das Modell

Am letzten Aprilwochenende trafen sich dafür 25 Teilnehmer aus den Niederlanden, Frankreich, der Schweiz, aus Bremen oder Bayreuth zur Degersee Classic. Wie viel Enthusiasmus braucht es, um für ein verlängertes Wochenende 2000 km zu fahren? Entlang des Ufers haben sich die Skipper mit ihren Fernsteuerungen aufgestellt.

Auf dem idyllischen See legen sich bei Kaiserwetter mit Wind aus Südost die Traditionsegler auf die Backe. Nur der mächtige Rahsegler, ein niederländischer Huker, ein typisches Nordsee-Fischerboot des 17. und 18. Jahrhunderts, hat Mühe mit dem Höhelaufen. Er hat jede Menge Abdrift, braucht deshalb viel Platz und ist extrem anspruchsvoll zu segeln.

Leichtfüßiger kommen ein 30er-Schärenkreuzer, ein Folkeboot und ein schwedischer Neptunkreuzer daher. Dazwischen kreuzt „Liv“. Mit seinen 21 Kilogramm Verdrängung gehört er nicht gerade zu den Rennziegen auf dem See.

Dafür ist der Seenotretter von Collin Archer mit jeder Menge liebevoller Details ausgestattet. Das Original lief 1894 vom Stapel, rettete in 37 Dienstjahren 132 Menschenleben und barg 41 havarierte Boote.

Ein Plattbodenboot mit Seitenschwertern legt am Ufer an. „Richard“, eine sogenannte Lomme, ist ein gaffelgetakelter Zweimaster und fährt zusätzlich zur Fock am langen Klüverbaum einen Innen- und einen Außenklüver.

Neben dem Ruder werden auch die Seitenschwerter und alle Segel über Winden ferngesteuert. Lommen wurden in der Ostsee, vor allem in der Danziger Bucht und im Frischen Haff eingesetzt. Neben dem Transport von Gütern wurde mit ihnen, mangels anderer Abbaustellen, nach Steinen gefischt, die man in Ostpreußen zum Hafenbau benötigte. Taucher wurden mit Pressluft über Schläuche versorgt, die wertvollen Findlinge mithilfe riesiger Zangen mit einem Kran nach oben befördert.

Nicht nur an Taucheranzug und die Zange hat der Modellbauer gedacht. Auf dem Vorschiff sitzt ein Matrose und liest die Elbinger Post von 1912. Auch das Baumaterial orientiert sich am Original. Der geklinkerte Rumpf ist aus Eiche, Deck und Rigg sind aus Nadelholz gebaut. Etwas Besonderes



ist das Deck. Dieses wurde bei Lommen nicht kalfatert. Die Fugen zwischen den Decksplanken wurden statt mit Werg und Teer mit mehrfach gefalteten Segeltuchstreifen dicht gemacht.

Auseinandersetzung mit der Geschichte des Schiffs

Wie Funde belegen, haben Menschen schon seit Jahrtausenden Modelle von Booten und Schiffen gebaut. Solche Modelle waren nicht nur Spielzeug, sondern hatten wie zum Beispiel im alten Ägypten auch spirituelle Funktion.

Und dann gibt es Erbauer von Modellen, die technisch-wissenschaftliche, ökonomische oder historische Zusammenhänge veranschaulichen wollen.

Auf der Suche nach einem neuen Projekt ist Klaus Prystaz auf „Harriet McGregor“ gestoßen, einen 40 Meter langen Clipper, der 1870 im Tasmanischen Hobart gebaut wurde und bis zu seinem Ende zwischen Hobart und London pendelte. Und dieses Ende wurde in der Literatur falsch beschrieben. Die Wahrheit fand Prystaz durch akribische Recherche heraus. Jetzt zeichnet er anhand von Fotografien aus Australien die Pläne des Schiffs, vom Liniennriss bis zum Deckslayout, um es später bauen zu können.

Zwei bis drei Jahre Arbeit stecken in einem solchen historischen Modell. Auch weil sich die Modellbauer intensiv mit der Geschichte ihrer Schiffe auseinandersetzen. „Ich würde nie ein Schiff bauen, von dem ich nur die Pläne habe“, sagt Prystaz. „Da-

rauf habe ich keine Lust.“ Prystaz ist auch Mitglied im Arbeitskreis historischer Schiffsbau. Ein Zusammenschluss von Modellbauern mit unterschiedlichstem Hintergrund. Kapitäne, Ingenieure, Museumsmitarbeiter tauschen sich aus, beschaffen Fotos und historische Dokumente.

Auf dem Degersee kommt das Schaussegeln zum Ende. Regatten sind kein Teil des Programms. Zu verschieden sind die Modelle und niemand hat Interesse an einem solchen Wettbewerb.

Die Minisail Classic will Gemeinschaft und Austausch pflegen und dabei schöne Bilder aufs Wasser zaubern. Sehen die Modelle auf Fotos aus wie echt, dann sind die Erbauer zufrieden.

Mit Stil und Sonnenenergie: Die Lasai 22 GL

TEXT: CARMEN SOMM

Die flüsterleise Lasai, ein solar-elektrischer Daycruiser mit elegantem Design und innovativer Technik, kommt an den Bodensee. Mit der Nominierung als bestes Elektroboot für den Best of Boats Award 2024 schafft es eine junge baskische Werft ins Rampenlicht. Wir haben das Boot, dessen Linien bei der America's Cup-Schmiede Redondo Studio optimiert wurden, für Sie gefahren.





Alles im Blick – der Bug spiegelt sich im Hardtop.

© Peter Nietsch



Apéro im Bug

© Peter Nietsch



Sonnenbaden im Herbst

© Peter Nietsch

Die letzten Sonnenstrahlen laden die Batterie.

Ein sonniger Tag auf dem Zürichsee

Es ist ein herrlicher goldener Herbsttag, als wir von Schmerikon aus auf den spiegelglatten Zürichsee auslaufen. Die Lasai 22 GL präsentiert sich mit ihrer eleganten Rumpfform, die bei Redondo Studio auf Energieeffizienz optimiert wurde.

Die 44 kWh-Batterie ist noch zu 88 % geladen – vor uns war bereits ein anderer Interessent auf Probefahrt gewesen. Bei voller Ladung hätten wir eine Reichweite von 70 nautischen Meilen (ca. 130 Kilometern). Mit der optionalen 60 kWh-Long-Range-Batterie lässt sich die Reich-

weite auf 100 NM steigern, wohlverstanden bei einer Cruising-Geschwindigkeit von 6 Knoten (ca. 11 km/h).

Reichweite und Nutzungskonzept

Konstanz bis Bregenz und zurück mit einer Batterieladung wären also möglich, aber wer möchte schon über vier Stunden pro Strecke mit 6 Knoten unterwegs sein?

Das ist auch nicht das Nutzungskonzept, das sich die Erbauer vorgestellt haben. Vielmehr richtet sich die Lasai 22 GL an eine Zielgruppe, die mit Spaß auf dem See unterwegs ist, in einer Bucht zum Ba-

den oder Sundowner ankert oder kurz zum Abendessen über den See und zurück fährt. Ein Nutzungsverhalten, das auch am Bodensee weit verbreitet ist. Wichtig ist dabei, sich keine Gedanken darüber machen zu müssen, ob die Batterieladung für die Rückfahrt ausreicht.

Philosophie der Werft

Die junge baskische Werft Lasai hat es sich zur Aufgabe gemacht, all ihr Know-how, ihre Erfahrung und die neueste Technologie einzusetzen, um solar-elektrische Boote zu entwickeln, die einen minimalen ökologischen Fußabdruck hin-



© Peter Nietsch

terlassen. Diese Verpflichtung zur Nachhaltigkeit zeigt sich in vielen Details der Lasai 22 GL.

Komfort und Ausstattung

Der Decksbelag der Lasai 22 GL besteht aus synthetischem Teak aus PE/EVA-Schaumstoff (SeaDek®).

Dieses Material, das man beispielsweise von Turnschuhsohlen kennt, erlaubt es, die traditionelle Teakholz-Optik beizubehalten, ist aber wasser- und schmutzabweisend, bietet sehr gute Anti-Rutsch-Eigenschaften und ist pflegeleicht.

Durch seine Langlebigkeit und den Verzicht auf schädliche Chemikalien trägt SeaDek zur Nachhaltigkeit des Bootes bei. Die Verwendung von Tropenholz kann so vermieden werden.

Der markante Buganker aus poliertem Edelstahl ist nicht nur ein Eyecatcher, sondern erlaubt auch einfaches und komfortables Ankern auf Knopfdruck. 30 Meter Kette reichen allemal für die schönsten Ankerbuchten am Bodensee. Sobald der Anker hält, lädt die großzügige Badeplattform mit Badeleiter zum Schwimmen ein.

Sie ist Teil des Rumpfes und verlängert die Wasserlinie um 84 Zentimeter. Die herbstlichen Wassertemperaturen halten mich jedoch vom Sprung ins Wasser ab. Stattdessen genieße ich ein Sonnenbad auf der bequemen Liege achtern, die flexibel zu einer zweiten Sitzbank umgebaut werden kann.

Im Bug sitzt man auch bequem zu viert um den versenkbaren Tisch. Brennt die Sonne im Sommer zu heiß, lässt sich das solarbestückte Hardtop vorne und hinten mit einem schattenspendenden Bimini erweitern



Die Solarzellen auf dem Hardtop liefern 800 Wp.

© Peter Nietsch

Solarenergie und Ladeoptionen

Die Leistung der Solarzellen auf dem Hardtop beträgt 800 Wp. Bei leeren Batterien und Sonnenschein könnte man damit mit 2 Knoten nach Hause tuckern.

Hauptsächlich laden die Solarzellen jedoch die Batterien, während die Crew beim Baden, Sonnen oder auf Landgang ist.

Liegt das Boot während der Arbeitswoche am Liegeplatz, füllen sich die Batterien durch Sonnenenergie. Um am nächsten Morgen wieder mit voller Kapazität auszu-
laufen, steckt man die Lasai an die Steckdose – bei am Steg üblichen 16 Ampere sind die Batterien nach acht Stunden vollgeladen; mit Schnellladestationen geht es schneller.

Die verbauten LFP-Batterien (Lithium-Eisenphosphat) bieten höhere Sicherheit gegen Überhitzen und können auch vollge-

laden am Ladestrom angeschlossen bleiben.

Darüber hinaus zeichnen sich LFP-Batterien durch eine längere Lebensdauer aus und ermöglichen mehr Ladezyklen als herkömmliche Lithium-Ionen-Batterien. In puncto Nachhaltigkeit punkten sie mit dem Verzicht auf seltene und konfliktbehaftete Rohstoffe wie Kobalt und Nickel.

Das erleichtert nicht nur die Beschaffung der Materialien, sondern vereinfacht auch das Recycling am Ende der Lebensdauer, da weniger toxische Stoffe enthalten sind. Insgesamt tragen die LFP-Batterien somit zu einer verbesserten Umweltbilanz des Bootes bei.

Fahrspaß und Leistung

Anfangs werfe ich immer wieder einen Blick auf die Ladeanzeige – ist Vollgasfah-

ren mit entsprechendem Verbrauch überhaupt drin?

Ich will es wissen und fahre das Boot, wie es mir Spaß macht und wie wir es für unsere Fotos und Videos brauchen – immer wieder Vollgas, Slalom und geradeaus. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 15 Knoten erreichen wir auch bei voll aufgedrehten Gashebeln für die beiden 15 kW-Aquamot-Motoren nicht. 12 Knoten ist das Maximum, was unser Simrad-Bildschirm anzeigt.

Die Motoren arbeiten auch bei Volllast mit einem leisen Schnurren, übertönt von Wind- und Wassergeräuschen. So können wir uns normal unterhalten oder Musik vom Smartphone über die Soundanlage des Bootes hören. Das Handy kann dabei über die USB-Anschlüsse im Ablagefach geladen werden.



Batterien aus der Automobiltechnik erlauben es, flott unterwegs zu sein.

© Peter Nietsch



Vollgas zurück in den Hafen

© Peter Nietsch

Manövrierfähigkeit

Das Boot lässt sich gut manövrieren. Wenn man am Lenkrad dreht, werden die beiden Unterwassermotoren (Pod-Motoren) über einen **Seilzug** gesteuert und drehen sich, um das Boot in die gewünschte Richtung zu lenken. Die Lenkung ist leider etwas schwergängig und hat zu viel Spiel – ein Problem, das Marco Buholzer, der den Vertrieb von Lasai im deutschsprachigen Raum aufbaut, bereits an die Produktion zurückgemeldet hat.

Für enge Hafenmanöver steuert man das Boot ohnehin über die Schubkraft der Motoren. Indem ein Motor vorwärts und der andere rückwärts läuft, lässt sich die Lasai auf der Stelle drehen.

Fazit

Nach über einer Stunde intensiver Probefahrt geht es mit Vollgas zurück in den Hafen. Wir hatten viel Spaß mit dem Boot, und die Batteriekapazität habe ich zwischenzeitlich aus den Augen verloren – zu Recht! Nach all dem unbeschwerten Motorbootspaß haben wir noch 68 % Batteriekapazität übrig; der Nachmittag hat gerade mal 20 % der Ladung verbraucht.

Unser Testboot war großzügig mit Optionen ausgestattet und kostet so, wie wir es gefahren haben, 120.000 Euro (exkl. MwSt.). Die größere Long-Range-Batterie würde mit nochmals 14.000 Euro zu Buche schlagen, muss aber nach unserer Erfahrung nicht sein. In der Standardausführung beträgt der Preis der Lasai 22 GL 92.390,- Euro exkl. MwSt.



Mitfahren

Spezifikationen:

- Länge über alles: 6.80 m
 - Installierte Motorleistung: 2 x 15 kW = 30 kW
 - Höchstgeschwindigkeit gem. Hersteller: 15 Knoten
 - Reisegeschwindigkeit: 8 Knoten
 - Reichweite/Batterielaufzeit (bei 6 Knoten): 70 NM/100 NM*
 - Max. Kapazität der Batterien: 44 kWh/60 kWh*
 - Leistung der Solarmodule: 800 Wp
 - Länge der Wasserlinie: 6.80 m
 - Maximale Breite: 2.22 m
 - Gewicht (Leergewicht, ohne Hardtop): Ab 980 kg
 - Anzahl der Passagiere: 6
 - CE-Kennzeichnung: C6
- *) 100 NM mit optionaler 60 kWh Batterie



Die Lasai 22 GL im Riss © Lasai Werft

Vertrieb:

Out of the Box Consulting
Marco Buholzer
marco@outofthebox.li

Helbling Bootswerft
CH-8716 Schmerikon
www.werft-helbling.ch

Best of Boats Award 2024: Die besten Motorboote im Fokus

TEXT: CARMEN SOMM

Seit 2014 gehört der Best of Boats Award zu den renommiertesten Auszeichnungen der internationalen Motorbootbranche. Die IBN ging mit den Finalistinnen der Kategorie Elektroboote auf Probefahrt. Jetzt steht die Gewinnerin fest.

Am 28. November wurden die BOB-Auszeichnungen im Rahmen der BOOT & FUN Berlin in den Kategorien Best for Beginners, Best for Family, Best for Fun, Best for Performance, Best Electric und Best Big Boats vergeben. Eine unabhängige Jury aus erfahrenen Fachjournalisten verschiedener Länder testete und bewertete die Boote unter realen Bedingungen, um die herausragendsten Modelle in unterschiedlichen Kategorien zu ermitteln. Der Schwerpunkt lag dabei auf der Praxisorientierung und den Bedürfnissen der Bootsfahrer. Mehr zum Award auf IBN-Online.de und über den QR Code.

Besonders im Fokus stand in diesem Jahr die Kategorie Elektroboot, die aufgrund ihrer Beiträge zu Nachhaltigkeit und Umweltschutz immer mehr an Bedeutung gewinnt.

In loser Folge stellen wir Ihnen die drei Finalistinnen in dieser Kategorie vor. Die Lasai 22 GL präsentieren wir in diesem Heft, über die Frauscher x Porsche eFantom haben wir im August 2024 berichtet, und die De Antonio E23 ist in einer kommenden Ausgabe geplant. Diese Boote setzen neue Maßstäbe in Bezug auf Technologie, Design und Umweltfreundlichkeit und geben einen spannenden Ausblick auf die Zukunft der maritimen E-Mobilität.



De Antonio E23 – Elektroboot des America's Cup 2024

© De Antonio

De Antonio E23: Das offizielle Elektroboot des America's Cup 2024

Die Ernennung zum offiziellen Elektroboot des America's Cup unterstreicht die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Modells im Wassersport. Während der Wettkämpfe wurde die E23 als Begleitboot eingesetzt, um die Teams und die Organisation emissionsfrei zu unterstützen und damit den ökologischen Fußabdruck des Cups zu verringern.

Als Finalistin in der BOB Elektroboot-Kategorie ist die E23 eines der ersten Serien-Elektroboote, das speziell entwickelt wurde, um Leistung und Reichweite durch eine optimierte Rumpfform zu verbessern. Das Boot ist als Katamaran mit einem integrierten Foil konzipiert, das zusätzlichen Auftrieb bietet, den Widerstand verringert, die Geschwindigkeit erhöht und dadurch die Reichweite verlängert. Diese Innovationen machen die E23 besonders effizient und heben sie von anderen Elektrobooten ihrer Kategorie ab. Ausgestattet mit einem leistungsstarken Elektromotor

ermöglicht die E23 eine geräuschlose und emissionsfreie Fahrt. Das durchdachte Decklayout maximiert den Nutzraum und bietet komfortable Bedingungen für Aufenthalte an Bord. Mit einer Länge von 23 Fuß kombiniert das Boot kompakte Maße mit einem großzügigen Platzangebot—ideal für Tagesausflüge und Freizeitaktivitäten auf dem Wasser.

Das IBN Magazin plant im nächsten Jahr einen ausführlichen Fahrbericht über die De Antonio E23. Dieser Bericht wird detaillierte Einblicke und Erfahrungen vermitteln, die weitere Facetten dieses innovativen Elektrobootes im Einsatz auf dem Bodensee beleuchten.



Die Frauscher x Porsche auf dem Bodensee

© Julius Osner

Frauscher x Porsche eFantom: Klimafreundlicher Luxus auf dem Bodensee

Die Frauscher x Porsche eFantom ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit zwischen Frauscher und Porsche. Das Elektroboot kombiniert Porsches Technik mit Frauschers Erfahrung im Bootsbau und überzeugt durch Leistung und Design.

Mit 400 kW Leistung erreicht die eFantom bis zu 95 km/h und bleibt dabei flüsterleise, man hört nur den Fahrtwind. Das Design in Porsche-Eisgrau und der von Porsche entworfene Steuerstand sorgen für echtes Sportwagen-Feeling auf dem Wasser.

Bei einer Probefahrt auf dem Bodensee zeigte die eFantom ihre Stärken: emissionsfreie Beschleunigung, hohe Stabilität und ein komfortables Fahrgefühl. Der Mercury Racing 3XR Z-Antrieb bringt das Drehmoment optimal ins Wasser.

Die eFantom zeigt, wie automobiler Forschung im maritimen Bereich genutzt werden kann.

Der vollständige Bericht zur Frauscher x Porsche eFantom erschien im August 2024 und kann als ePaper über IBN-Online.de bestellt werden.

In Zuversicht miteinander voran!

TEXT: KLAUS LOHMÜLLER

Die bald 50-jährige Vereinsgeschichte geht auf die Idee eines Schweizer zurück, der Vereinssitz ist in Deutschland und die Vereinsboote fanden ihren Platz in Österreich. Die so gewachsenen Strukturen sind ein lebendiges Beispiel dafür, dass der Bodensee Menschen mit gemeinsamen Zielen – nicht nur über Landesgrenzen hinweg – verbindet. Im Sommer wurde dafür ein neues Boot in die Vereinsflotte aufgenommen und die Vereinsführung sowie die Angebote wurden dezentral neu organisiert. Künftig soll das Inklusionssegeln „made am Bodensee“ auch auf Berliner Seen angeboten werden.



Die Schiffer-Gilde e.V. ist ein gemeinnütziger Verein, dessen Zweck darin besteht, das Zusammenleben von Menschen mit und ohne Behinderung im Sinne des Inklusionsgedankens zu fördern.

Über die Schiffergilde

„Ah – das Blindensegeln!“ Manch einer assoziiert die Schiffergilde damit. Und es stimmt insofern, als darin auch der Ursprung des Vereins liegt. 1976 warb der damalige Schweizer Eigner der in dieser Zeit am Bodensee liegenden 8mR Yacht „Germania III“ damit, Blinden auf seinem Boot das Segeln beibringen zu wollen.

Ein Jahr später – unterstützt durch die Berichterstattung der IBN – nahmen 14 sehbehinderte Teilnehmer an einer Segelwoche auf dem See teil, die von 12 Skippern auf deren Booten mitgenommen wurden. Das Spektrum der Boote reichte von der Zehn-Tonnen-Yacht bis zur Einhand-Jolle. Die positiven Erfahrungen führten zu einer weiter steigenden Teilnehmerzahl im Folgejahr, weshalb schließlich der Verein „Schiffer-Gilde e.V. für die Förderung des Segelsports und anderer Unternehmungen zur Integration von Behinderten und Nichtbehinderten“ gegründet wurde.

Anfang der 1980er-Jahre wurden mit einem Jugend-Wanderkutter, einer Wibo und vier Jollen vereinseigene Boote angeschafft und das pädagogische Konzept weiterentwickelt. Auch Menschen mit anderen Behinderungen und psychisch Erkrankte oder verhaltensauffällige Jugendliche wurden seither bei Tagesfahrten und unzähligen Segelfreizeiten mit ins Boot genommen.

Auf dem Hintergrund des Inklusionsgedankens wird dabei immer darauf geachtet, die Teilnehmergruppen möglichst heterogen, also gut „durchmischt“ zu halten: So sitzen fast immer junge und alte Menschen mit und ohne Behinderung in einem Boot. Jede und jeder bringt dabei seine Persönlichkeit und die entsprechenden Eigenheiten ein.

Veränderungen als Chance nutzen

Bis 2021 war die Flotte der Schiffergilde auf zwei Segelkutter für Gruppenausfahrten mit bis zu 12 Teilnehmerinnen und Teilnehmern und Platz für jeweils bis zu zwei Rollstühlen, zwei Schwertzugvögeln zur Ermöglichung individueller Segelerlebnisse und einer Kiel-yacht (Sundwind 311) für Törns mit kleineren Gruppen angewachsen.

Trotz langjähriger Zusammenarbeit mit Studierenden der Pädagogischen Hochschule Ol-

denburg und dem Engagement langjährig ehrenamtlich tätiger Schiffsführerinnen und -führer sowie Freizeitbegleiterinnen und -begleiter hatte der Verein stets die Herausforderung zu meistern, dass die meisten Mitglieder und Helfer, die sich engagiert einbrachten, eben nicht am Bodensee zu Hause sind – was für eine kontinuierliche Betreuung der Boote jedoch erforderlich ist.

Außerdem machte die allgemein-gesellschaftliche Entwicklung, dass sich zwar viele gerne, durchaus kompetent und auch engagiert – aber eben „nur“ temporär und nicht letztverantwortlich – engagierten, auch nicht vor der Schiffergilde Halt.

Gleichzeitig waren auch ein Rückgang der Teilnehmerzahlen bei den Segelfreizeiten sowie zunehmende Herausforderungen bei der Verfügbarkeit barrierefreier und bezahlbarer Unterkünfte zu verzeichnen. Schwere Herzen entschied man daher, zunächst einen der beiden Kutter zu verkaufen, er segelt heute am Starnberger See.

Bootsname ist Programm

Weitere Überlegungen führten schließlich zu einem neuen Konzept, das verstärkt Kurtörns mit kleineren Gruppen auf der Yacht vorsieht.

Dazu konnte die Schiffergilde preiswert eine größere, gebrauchte Cometone 111 erwerben, die Törns mit bis zu elf Teilnehmerinnen und Teilnehmern ermöglicht.

Zur Unterstützung der Finanzierung und um weniger Arbeitskraft der Mitglieder zu binden, wurden auch die Jollen verkauft. Dem Vereinszweck entsprechend erhielt das neue Boot den Namen „Miteinander“. Der bisherige Eigner freut sich, dass es als bisheriger „Kristallisationspunkt der Familie mit sieben bis acht Kindern an Bord“ auch künftig Menschen verbindet und das „Miteinander“ fördert.

Das „Problem“, dass viele Helferinnen und Helfer und im Vorstand aktive Mitglieder weit überregional verortet sind, entpuppte sich letztlich als Chance. Ein in Berlin lebender Schiffergilde-Skipper konnte erfolgreich Kontakte zur Verwaltung eines kirchlichen Freizeithauses mit direktem Wasserzugang knüpfen.

Der Segelkutter „Miteinander“ wird ab der Saison 2026 nach Berlin verlegt und der Verein somit faktisch dezentral neu organisiert. Manchmal braucht es den Mut, alte Strukturen zu überwinden und neu zu denken.



Für Kurtörns mit Gruppen bis zu elf Personen hat die Schiffergilde im Sommer eine Cometone 111 in die Vereinsflotte aufgenommen. Sie löst die bisher genutzte Sundwind 30 ab. © Klaus Lohmüller



Mission: Selbstvertrauen

TEXT: KLAUS LOHMÜLLER

„Mini-Zwölfer“ sind wegen ihrer einfachen und sicheren Handhabung für den Einsatz mit ungeübten oder beeinträchtigten Bootsführern besonders geeignet. Vor 20 Jahren hatte Tobias Gielen sie erstmals an den Bodensee, nach Moos, geholt und den Integrativen Segelverein Bodensee e.V. gegründet.

Gielen war damals pädagogischer Mitarbeiter in einer Einrichtung für körperlich und geistig behinderte Menschen. Was mit einer Projektwoche für seine Werkstattgruppe auf geliehenen Booten begann, wuchs mit den Jahren zu einer Gemeinschaft von 45 Mitgliedern, von denen sich 15 aktiv engagieren.

Wöchentlich treffen sich Vereinsmitglieder zum Montagssegeln. Bereits hierbei wird Integration und Inklusion gelebt, denn fünf Vereinskameraden sind selbst schwerbehindert. Aber man bleibt nicht unter sich: An fast allen Wochenenden während der Saison gibt es entsprechende Tagesangebote, meist für Gruppen aus regionalen und kommunalen Einrichtungen.

Darüber hinaus werden in den Ferien auch Wochenfreizeiten und zusätzliche Tagesangebote für Sonderschulgruppen geplant und durchgeführt. Das ist nur mit einem sehr großen Engagement und persönlichen Abstrichen schaffbar.

Highlights und „Aha-Erlebnisse“

Zum 20-jährigen Vereinsjubiläum nach seinen bisherigen persönlichen Highlights befragt, freut sich Gielen daher sehr, dass in den vergangenen drei Jahren neue aktive Mitglieder gewonnen werden konnten und der Verein auf der diesjährigen Interboot vom Segelverband Baden-Württemberg mit dem Förderpreis „Segeln im Ländle“ bedacht wurde. Wertschätzung und Unterstützung erfährt der ISB auch durch die Gemeinde

Moos, in Form einer möglichst niederschweligen Bürokratie. Die hat es unter anderem auch ermöglicht, unkompliziert einen Personenlifter auf dem Steg installieren zu können, mit dem Rollstuhlfahrer leicht in die Boote gehoben werden können: ein weiteres Highlight für Gielen.

Ebenso wie die gebrauchte Variante, die der Verein von einem Segler als Sachspende angeboten bekam. Sie ermöglicht durch den abnehmbaren Aufbau auch das Segeln mit einer Gruppe oder wenn spätestens ab drei Beaufort der gesunde seemannschaftliche Verstand davon abrät, Ungeübte oder Menschen mit Assistenzbedarf allein aufs Wasser zu lassen. Ansonsten ist es aber genau das,



© Integrativer Segelverein Bodensee

was das pädagogische Konzept des ISB ausmacht: Dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer die Erfahrung machen, selbst für ihr Boot verantwortlich zu sein und das Ruder in der Hand zu haben. Das stärkt das Selbstwertgefühl. Jede Aktion ist so auch immer wieder ein Aha-Erlebnis, auch für ihn, schwärmt Gielen und berichtet direkt von einer solchen Erfahrung, die er mit einem Jugendlichen gemacht hat, der von einem Aufmerksamkeitsdefizit-Syndrom mit Hyperaktivität (ADHS) betroffen war.

„Der Junge, auf den man besonders achten musste, weil er nicht an einer Sache dran bleiben konnte und dann auch schnell weglief, blieb beim Abtakeln die ganze Zeit neben dem Boot stehen, sah dabei zu, wie die Segel aufgerollt werden und wollte genau wissen, wie's geht.“ Gielen ist sicher: „Segeln entschleunigt und man kann dabei ganz bei dem Menschen sein, den man begleitet“, und er betont: „Unser Angebot läuft ganz bewusst nicht unter dem Schlagwort ‚therapeutisches Segeln‘, aber es sind doch auf alle Fälle immer wieder solche Effekte sichtbar.“

Segelpädagogik – verschiedene Konzepte

Selbst erleben

Im Mittelpunkt steht die einzelne Person und deren individuelle Erfahrungen. Es geht darum, dass die Teilnehmerin oder der Teilnehmer Selbstwirksamkeit erlebt und dadurch positiv bestärkt wird: „Ich kann (selbst) segeln!“ Entsprechend kommen daher in der Regel leicht und sicher zu segelnde Einhand-Kielboote wie der Mini-12er oder Jollen mit Ballastschwertern zum Einsatz.

Beispiele: ISB (Moos), FIDS (Langenargen/Friedrichshafen), Sailability (Arbon)

Gruppendynamik

Im Mittelpunkt steht die Erfahrung und das Lernen, sich als Individuum mit den eigenen Erfahrungen und Fähigkeiten in eine Gemeinschaft einzubringen, die Bedürfnisse anderer zu achten und sich selbst gegebenenfalls auch einmal zurückzuhalten. Dabei soll erlebt werden, dass man gemeinsam Dinge schaffen kann, die allein kaum möglich sind. Größere Boote wie Marinekutter, die auch mit Riemen gepullt werden können, und offene Daysailer oder Tourenyachten sind für diese Zwecke am besten geeignet.

Beispiele: Verein Sozialpädagogisches Segeln (Wallhausen/Friedrichshafen), Schiffergilde (Lindau/Bregenz)

Integration

Eine in sich geschlossene, externe Gruppe oder eine Einzelperson, die nicht zu einer Gruppe gehört, wird als solche in eine bestehende Gruppe oder gemeinsame Tätigkeit einbezogen. Es kommt dementsprechend tendenziell eher das Konzept des Selbsterlebens zum Tragen.

Beispiel ISB: Die Klasse einer Sonderpädagogischen Schule kommt nach Moos und nutzt die Boote und das Know-how des Vereins. Die Schüler und Begleitpersonen bleiben als bestehende Gruppe aber unter sich. Oder (in Reinform): Eine

Gruppe oder Einzelperson wird –mehr oder weniger passiv –auf einem Boot mitgenommen.

Inklusion

Die einzelnen Mitglieder einer externen Gruppe oder teilnehmende Einzelpersonen werden aktiv in eine bestehende Gruppe oder das Geschehen einbezogen. Aus zwei Personenkreisen wird eine Gemeinschaft, in der jede Person, ihren Möglichkeiten entsprechend, ihren Teil zum Erreichen eines gemeinsamen Ziels beiträgt. Es kommt dementsprechend tendenziell eher das gruppenspezifische Konzept zum Tragen.

Beispiel Schiffergilde und VSS: „Wer übernimmt die Steuerbord- / Backbord-Vorschot? Wer die Besan- / Großschot? Wer zieht am Fall / der Dirk? Wer ist für den hinteren / mittleren / vorderen Fender auf Steuerbord / Backbord zuständig ...“



Sprechtafel des Integrativen Segelvereins Bodensee zur Kommunikation mit taubstummen Menschen



Märchenhaft: Stein am Rhein

Die Märlistadt verzaubert

TEXT: KLAUS LOHMÜLLER

Seit über 20 Jahren bildet die malerische Altstadt von Stein am Rhein mit ihren Fachwerkhäusern und bemalten Fassaden die Kulisse für die Märlistadt (schweizerdeutsch: „Märchenstadt“), in deren Mittelpunkt jedes Jahr ein anderes Märchen steht.

Mein Highlight im Dezember (05.12.–02.01.)

Wenn auch über 30 Anbieter zum Essen, Trinken und gemütlichen Beisammensein einladen und garantiert schöne Geschenkideen zu finden sind, ist der Märlimarkt nur ein Teil des Ganzen. Bei der Märlistadt handelt es sich nämlich nicht um einen Weih-

nachtsmarkt, sondern einen „festlich geschmückten Ort, wo sich Menschen zum gemütlichen Zusammensein treffen können“, erklärt der Gewerbeverein Stein als Veranstalter.

Zahlreiche Veranstaltungen und Beiträge von Künstlern, Schulen und Vereinen im

Märlihuus („Märchenhaus“) und anderen Orten der Märlistadt verleihen ihr einen vielfältigen und persönlichen Rahmen.

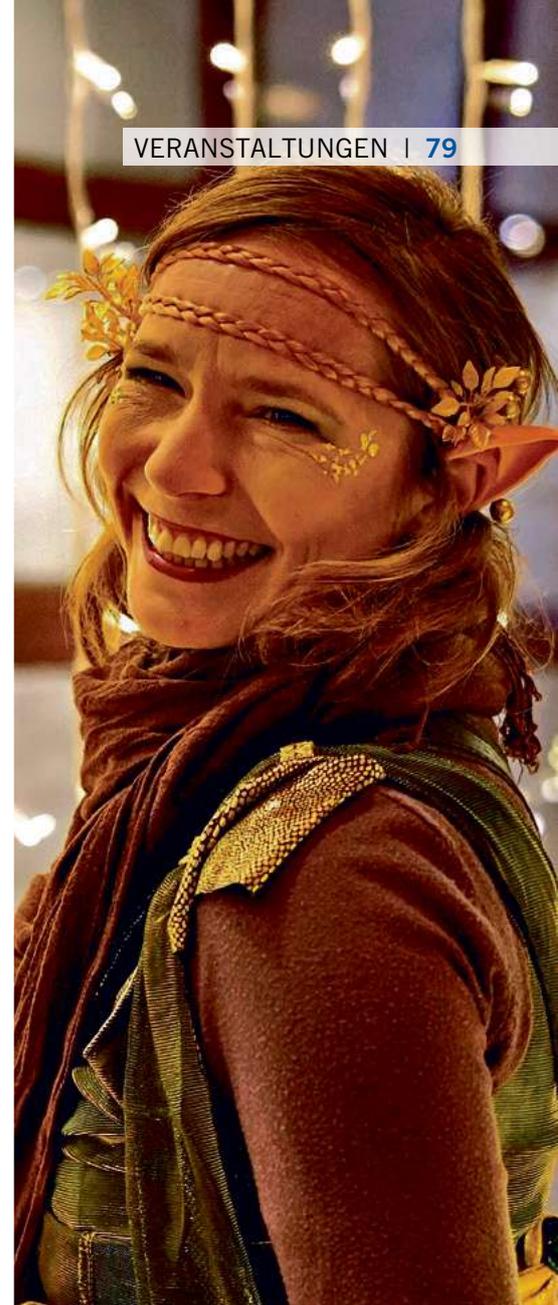
Mittel- und Kernpunkt der Märlistadt bildet der Märliweg. Ein Rundgang durch die Altstadt (ca. 30–60 Minuten) führt an 20 eigens von der Künstlerin Yvonne Semken ge-



© Bruno Sternegg



Mit dem Nachtwächter unterwegs durch die Mittelalterstadt © Biliiana Peneva



Geführter Märchenrundgang

© Biliiana Peneva

malten Bildern vorbei, die in diesem Jahr das Märchen von König Drosselbart erzählen. An den Wochenenden (Freitag–Sonntag) im Dezember und zusätzlich an den letzten beiden Veranstaltungstagen, am 01. + 02. Januar, wird das Märchen im Rahmen geführter Rundgänge erzählt.

Großer Beliebtheit erfreut sich auch der abendliche Rundgang mit dem „Staaner Nachtwächter“, der sein Publikum auf informative und unterhaltsame Weise mit in das Leben im mittelalterlichen Stein am Rhein nimmt.

Am dritten Adventswochenende findet im Areal des Klosters St. Georgen der beliebte mittelalterliche Handwerkermarkt statt. Der geschichtsträchtige Ort bietet eine einmalig authentische Kulisse. Wem der Met nicht zusagt, der findet „um die Ecke“ beim Märli- markt auf dem Rathausplatz und dessen Ver-

längerung ganz sicher etwas gegen Hunger und Durst. „Zwischen den Jahren“ wandelt sich am 28. und 29. Dezember der Platz um den Sportboothafen und die Schiffslan- destelle in den Wilden Westen. Musik, Tanz, Lagerfeuerromantik und „tierische“ Vorfüh- rungen prägen die beiden Tage. Die Märli- stadt ist nach Aussage der Veranstalter mitt-

lerweile eine der größten und bekanntesten Veranstaltungen im Dezember in der Nord- ostschweiz.

Mein Tipp: Wegen des vielfältigen Veran- staltungsangebots unbedingt vorher das Pro- gramm checken!

■ www.maerlistadt.ch

Events und Veranstaltungen im Dezember und Januar

- | | |
|---|--|
| 08.11.–06.01. ÜB on Ice Überlingen | 04.12.–05.01. Märlistadt Stein a. Rhein |
| 15.11.–23.12. Bregenzer Weihnachtsmarkt | 05.12.–08.12. Radolfzeller |
| 19.11.–06.01. Christmas Garden | Christkindlemarkt |
| Insel Mainau | 07.12.–08.12. Schaffhauser |
| 28.11.–22.12. Lindauer Hafenweihnacht | Weihnachtsmarkt |
| 28.11.–23.12. Weihnachtsmarkt am See | 08.12. Weihnachtsmarkt Rorschach |
| Konstanz | 12.12.–15.12. Weihnachtszelt Kreuzlingen |
| 29.11.–22.12. Bodensee-Weihnacht | 12.12.–22.12. Überlinger Weihnachtsmarkt |
| Friedrichshafen | 28.12.–30.12. Winter-Festival Meersburg |

Segelboote



Senorita Helmsman

Bj 1979.
L.960/B.2,36/Tg 1,50m,
Gew.2,7 T, Motor Volvo
Penta MD5B.
Div. Segel und Harbeck
Tandem Trailer vorhanden.
Bodenseezul. bis 05.2027
VB 12 000,- ☎01234/56789

Frauscher H-Boot

Jg 1982, inkl. Strassen-Trailer
Bodenseezul. AB-Motor
Honda BF4.5 Jg 2001.
Werftgepflegt, guter Zustand,
viel Zubehör, Preis VB
0041763455266



Nord.Folkeboot + Trailer

Gepflegtes Folkeboot
überkomplett (Persenning,
Kuchenbude, Jütenlage, 80
km/h Straßentrailer TÜV neu,
etc) Liegepl. Staad
VHB 15.000,- €
☎+49 (0)171 8107110



15er Jollenkreuzer

formverleimter, werft-
gepflegter 15er JK mit AB
und kompletter Regatta-
Ausrüstung zu verkaufen.
VB 17.500€
email: P-1340@t-online.de



Dehler 34, JV-Design

Bj.2002,Top Ausstattung,
EU & CH versteuert,
L.10,20 B.3,20 T.1,48
Übernahme LP am Bodensee
möglich, VHB EUR 110.000,-

☎ +41 79 3339 520;
Mail:rudy.eykmann@aon.at



Lacustre 155 (Bj. 1977)

Wunderschöne Lacustre,
Rumpf GFK, Deck/Aufbau
Teak u. Mahagoni, mehrfache
Besegelung, Rollfock, 2023
neues Ruder, Weber Hafen-
Trailer, optional Torqeedo E-
Motor, sehr guter Zustand,
VB: 54.000,- Euro.

E-Mail: kling.a@t-online.de



Lacustre + Liegeplatz

Sehr guter Zustand, Wirz /
Steinach, Bj. 1981, GFK,
Teakdeck, Holzausbau, SWD
Einbaumotor, 2 Satz North
Segel, Bartels
Rollfock, SQ1000
Winschen, Rod Wanten und
Ronstan-Sealoc
Wantenspanner, Bodenseezu-
lassung neu etc.
Liegeplatz gem. Satzung
YCLA / Winterlager bei
Bedarf, VHB 45.000
€, lacustre-verkauf@gmx.de



Rebell 31

Zu verkaufen altershalber
renoviert, gut gepflegt, Motor
überholt, Hafenhänger
Fahrtenschiff Rebell 31. L
9.20 m, B 2.90 m, T. 1.65 m
Motor VP MD7A/110S, 13 PS
detailliertes Exposé mit
Bildern anfordern,
Preis CHF 25'000
+41 79 629 81 12,
pit_red@bluewin.ch



Sunbeam 29

Erstwassg. 2000, TÜV 5/26,
Flg-Kiel, Groß/Pers/Sprayh/
Bim-Kubu Hillebr.u.Teakdeck
neu 2021,, € 55.000,
✉ginothesailor@gmail.com

Motorboote



Saver 620 Cabin

Motorboot mit
Bodenseezulassung,
Außenborder 100 PS, Bj.
2018, wenig gefahren ca. 40
Stunden, zugelassen bis
7 Personen, Neuwertig, viel
Ausstattung, Camperverdeck,
Hafenpersenning, Vollplane,
Trailer.

Neupreis 67.000,- €,
VB 38.000,- €

☎+49 (0)1772552737

E-Mail:
mr-handelsvertretungen
@gmx.de



Swisscraft Bj.1960

Wunderschönes Oldtimerboot
inkl. strassenzugel. Trailer.
7.25 x 2.48 m, Bodenseezul.
Rumpf vollverleimt
Bug- und Heckstrahler (Jet
Thruster). Neuwertiger Motor
V8 mit Einspritzung.
VB CHF 57000,-

☎+41793573445
js@joetec.ch

Wassersport

Liegeplatz gesucht

Suche Liegeplatz zu kaufen/
mieten Österreich bis Lindau
für Motorboot 7x2.55m
00491703134693
winniauskombach@t-
online.de

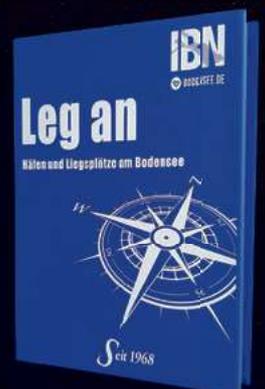
GISA TEX
MATRATZEN NACH MASS
phone 07121 9090 390 · www.gisatex.de



EINER HIER HAT WOHL SCHON SEIN WEIHNACHTS- GESCHENK AUSGEPACKT

DIE NASE VORN HABEN:
DAS NEUE LEG AN
VERSCHENKEN:

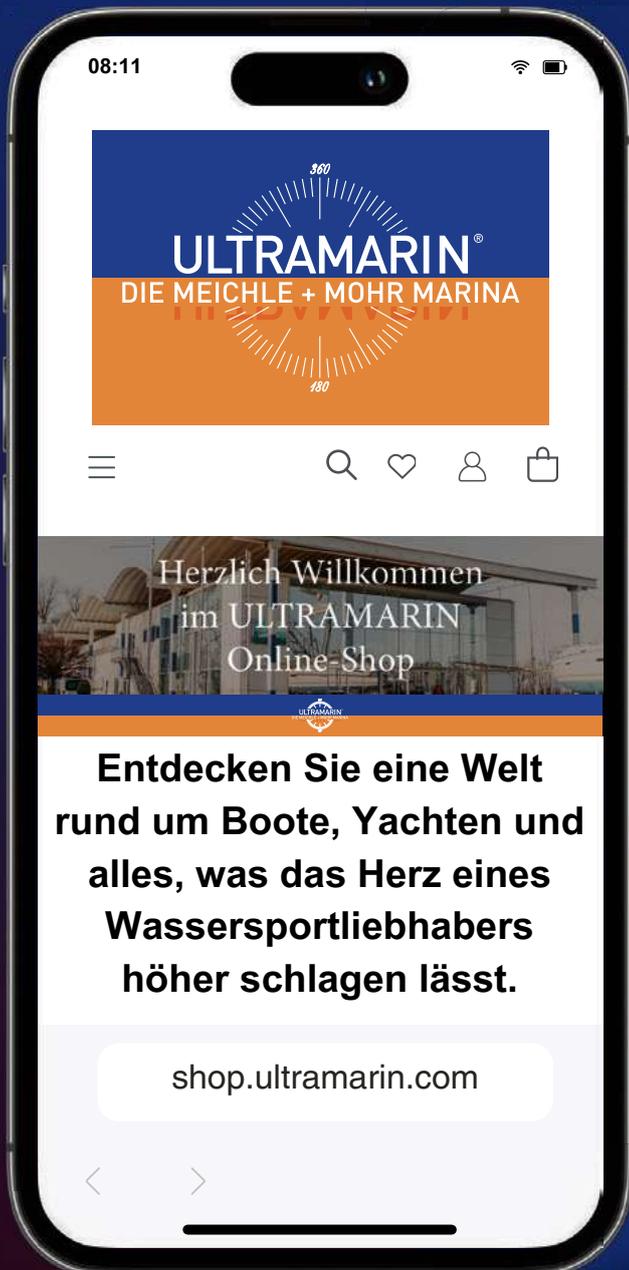
labhard-shop.de



Labhard Medien



Entdecken Sie unseren neuen Online-Shop



Erleben Sie unser Sortiment vom Sofa aus!



shop.ultramarin.com

10% Rabatt
auf Ihre Bestellung.

Code: Advent10

Die Aktion endet am 23.12.2024

Ihr Spezialist für Bootsversicherungen in der Schweiz.

- Die All-Risk Deckung, die fast alle Gefahren deckt. Was nicht versichert ist, wird beim Namen genannt.
- Rasche und kompetente Schadenabwicklung – damit Sie so schnell wie möglich wieder in See stechen können.
- Leistungsstark und fair.

Gerne erstellen wir Ihnen
eine persönliche Offerte.

NAUTIMA[®] SWISS

Kompetenzzentrum
Felix Lindemann
Postfach 18 · 9423 Altenrhein
Büro: Poststrasse 1 · 9422 Staad
Tel 0041 (0)71 850 03 03
info@nautima.ch · nautima.ch


Mannheimer