

Die Kunst der kleinen Schritte

Ihr Boot attraktiv zu halten, damit tun sich viele Klassenvereinigungen, schwer, gerade bei den Klassikern. Alte Boote sollen nämlich möglichst selbst nach Jahrzehnten wettbewerbsfähig und wertbeständig sein, Neubauten bezahlbar bleiben und die Trends der Zeit nicht verschlafen werden.

Von **Hans-Dieter Möhlhenrich**

Das sind grundlegende Forderungen in vielen Klassen, die die Mitglieder stellen. Für den Klassenvorstand ist es immer ein schwieriger Spagat, Tradition und Ambition, Regatta- und Fahrtensegler, Erhalt und Entwicklung unter einen Hut zu bekommen. Gelingt diese Quadratur des Kreises nicht, veraltet die Klasse, die Mitgliederzahlen brechen weg, und das Boot wird allmählich unattraktiv. Der Typ wird dann zwar noch weitergesegelt, doch die Regattafelder schwinden, der internationale oder nationale Status geht flöten, und der Bau von neuen Booten schläft schließlich ein. Die Klasse hat dann nur noch Nostalgiewert.

Manchmal gelingt es sehr gut, Konservierung und Weiterentwicklung unter einen Hut zu bekommen. Die H-Boote z. B. zeigen, wie das geht. Die Rechte liegen bei der ISAF und Änderungen können von dieser obersten Organisation nur in Zusammenarbeit mit der IHA (Internationale H-Boot Assoziation) gemacht werden.

Gut durch seine inzwi-



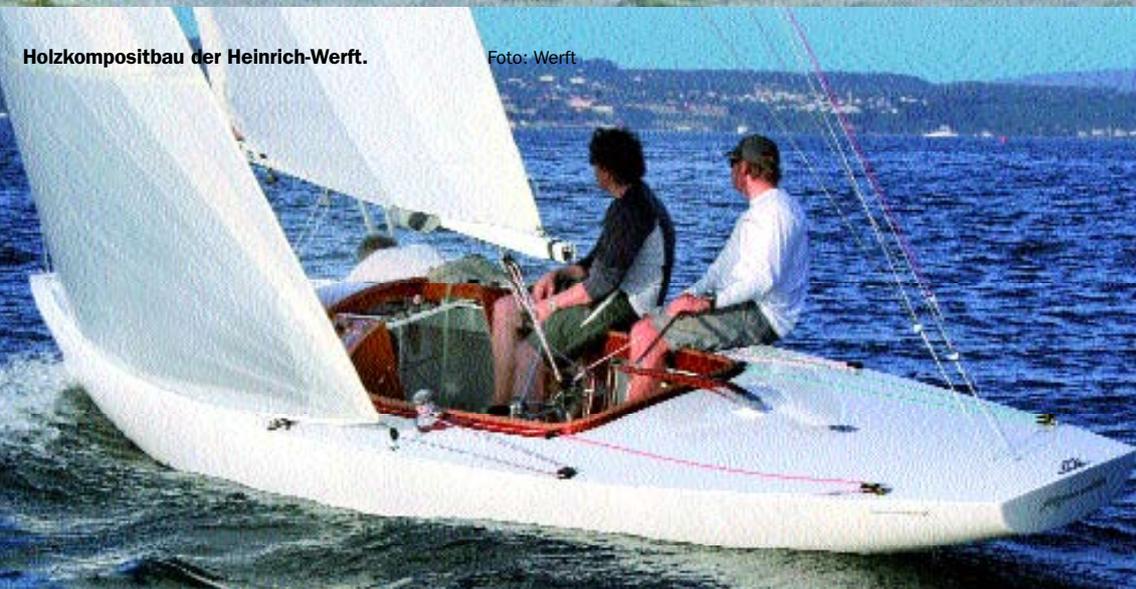
Klassischer Lacustre in Vollholz.

Foto: Jetzer



Onkel Ernst Pokal beim KYC.

Foto: Jetzer



Holzkompositbau der Heinrich-Werft.

Foto: Werft

schen 80-jährige Geschichte wurde auch der Lacustre gesteuert, der sich mit kleinen Tiefs und Hochs immer noch großer Beliebtheit erfreut und den Status einer nationalen Schweizer Klasse hat, für die Swiss Sailing zuständig ist. Doch im Gegensatz zum H-Boot ist die Lacustre Vereinigung, die gleichzeitig Dachorganisation der Lacustre Vereinigung Bodensee (LVB), Zürichsee (LZB) und Genfer See (Asprolac) ist, allein für die Bauvorschriften und Vermessung zuständig. Seit Jahren kann sie sich über ein bis zwei Neubauten pro Jahr in den Werften rund um den See und in der Schweiz freuen, was letztlich die Konstanz der Klasse beweist.

Dabei war die jahrzehntelange Weiterentwicklung hier wie auch in anderen Traditionsklassen ungleich schwieriger als bei einem Boot, das von vornherein in die Kunststoffära fiel. Denn es musste irgendwann einmal der Sprung vom beplankten Holzboot zur GfK-Fertigung gemacht werden. Doch die Entwicklung geht weiter: Sandwich, Epoxy, Kohlefaser sind nur einige Stichworte, auf die sich die Klassen in Zukunft einstellen müssen.

Die Z 1, der Ursprungs-Lacustre, mit dem Konstrukteur Henri Coppenex 1938 die Bol d'Or gewann, segelt noch heute. Er ist wie damals üblich in Vollholz gebaut. Das waren auch alle Lacustre, die in den Anfangsjahren und danach zum Aufschwung der Klasse beitrugen.

In den 70er Jahren gab man am Bodensee aus Kostengründen den Bau von GfK-Schalen frei. Zwei Fliegen sollten damit mit einer Klappe geschlagen werden: Den Pflegeaufwand, den die Vollholzboote unweigerlich mit sich bringen, wollte man verringern und gleichzeitig mit den in der Herstellung günstigeren Booten Neueinsteiger gewinnen.

Die Bedenken in der Klasse waren anfangs riesig, doch die GfK-Lacustres, die dank Holzaufbau und Teakdeck den Touch des Klassikers behielten, waren zwar schnell, aber nicht schneller als gute

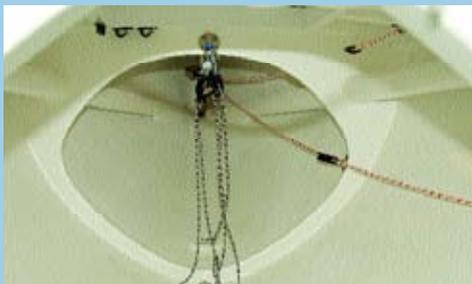
Ein Klassiker mit neuer Struktur

Die Edition Regatta der Heinrich-Werft ist ein Lacustre, der die Bau und Vermessungsvorschriften erfüllt, der allerdings bei der Struktur der Schale neue Wege geht. Seit es den Yachtbau gibt, bildet der Kiel mit Steven, Heckbalken und Achtersteven sozusagen das Rückgrat eines Bootes. Er hat u. a. die wichtige Aufgabe, einen großen Teil der Riggkräfte in Längsrichtung aufzufangen. Hat man beim formverleimten Holzboot bereits weitgehend die früher beim Vollholzboot notwendigen, unzähligen Spanten weggelassen, da sie durch die diagonale Verleimung der Furniere nicht mehr notwendig waren, fällt bei der Edition der Regatta auch noch der Kiel als einst wichtiges tragendes Element weg. Einzig ein sich von vorn nach achtern durchziehendes Band aus GfK deutet noch einen Kiel an und verstärkt die Verklebung im Knick der Schalenmitte.

Während mehrere Bodenwrangen wie beim Holzboot ganz konventionell die Kräfte des Kiels in den Rumpf einleiten, wurden für die Riggkräfte beim neuen Kompositbau Lösungen des modernen Bootsbaus übernommen. Achtern ist ein Längsschott (Foto oben) eingebaut, das vom Heck bis zum Plichtende reicht und im Heck die Kräfte von Achterstag und Backstagen aufnimmt, also dort für Längssteifigkeit sorgt. Die Quersteifigkeit übernimmt ein zusätzliches Schott. Auf Wunsch der Klasse ist es offen. Wäre es verschließbar, würde es ein Puzzle darstellen, um den Lacustre unsinkbar zu machen. Im Bug übernehmen so genannte „Pushbars“ (Foto Mitte), also Druckrohre und ebenfalls



Achtern ersetzt ein Längsschott den Kiel.



So genannte Pushbars und ein Schott geben dem Boot im Vorschiff Steifigkeit.



Die geschlossene Mastbrücke fängt den Mastdruck auf.

Fotos: hdm

ein Schott die Versteifungsfunktion und leiten die Kräfte des Vortags in den Rumpf. Im Zuge der Neukonzeption der Rumpfstruktur hat Klaus Röder eine neue „Mastbrücke“ (Foto unten) konstruiert. Durch ihre nahezu Kreisform, die einzig im fast planen Decksbereich nicht eingehalten werden kann und deshalb dort mit zwei Diagonalstreben unterstützt wird, werden die Riggkräfte des an Deck stehenden Mastes komplett aufgefangen. Ein Schwachpunkt von manchem Lacustre wird damit komplett beseitigt. Längssteifigkeit geben dem Rumpf außerdem noch die in Kajüte und in der Plicht einlaminieren Sitzbänke aus Schaumsandwich. Hierin unterscheidet sich die Edition Regatta nicht von den modernen



Holzbooten. Dort sind sie allerdings aus Holz. Am formverleimten Rumpf orientiert sich der Aufbau der Kompositenschale. Doch während das Holzboot aus fünf Lagen Mahagoni zusammengeklebt wird, sind es bei der Kompositbauweise vier diagonal verleimte Lagen Rotzeder, die innen und außen mit GfK überzogen sind. Wandstärke und Flächengewicht sind bei beiden Bauweisen identisch. Somit ist garantiert, dass das Kompositboot im Bug- und Heckbereich nicht leichter ist, was deutliche Vorteile bei Seegang brächte. In einer zweitägigen Vermessung haben das die technische Kommission der Klasse und ein Vermesser von Swiss Sailing auch mit Pendeltests überprüft. Das Vakuumverfahren garantiert zudem, dass das Epoxidharz sehr gleichmäßig im Rumpf verteilt ist. Gewichtsmäßig liegt der Kompositbau im Rahmen der Klassenvorschrift. „Wir sind neun Kilogramm über dem untersten Limit“, berichtet Peter Minder, Inhaber der Heinrich-Werft. Weil sich die von Röder

berechneten Laminatpläne an den Gewichtsvorschriften der Klasse orientieren, ist die Regatta Edition auch kein Leichtgewicht, denn mit dieser Bauweise könnte man schon leichter bauen. Da man das in diesem Fall nicht getan hat, kommt das der Rumpffestigkeit, der Belastbarkeit auf Lastwechsel und der Punktbelastung zugute. Laminieren wird der Kompositbau über dem gleichen Block, über dem bereits Holzboote laminiert wurden, allerdings hat ihn die Heinrich-Werft vorher vakuumfest gemacht. Deck und Aufbauten sind identisch aus Holz wie bei den formverleimten Booten. Der Preisvorteil gegenüber letzteren wird ein Argument für die Holzkompositbauweise sein. Er bewegt sich im Bereich von rund 15 000 Euro. Längerfristig wird sich der Kompositbau allerdings mit einem hohen Einsparungspotenzial bezahlbar machen, da der Unterhalt deutlich geringer sein wird. Der Rumpf ist nämlich einfach mit Bootslack lackiert, der leicht auszubessern und zu erneuern ist.



Der Jugend-Lacustre der Klassenvereinigung beim Goldcup im Konstanzer Trichter.

Foto: Urs Heiz

alte Vollholzboote. Das jedenfalls stellte nicht nur der Österreicher Fritz Trippolt mit seiner „Satyr“ jahrelang auf der Regattabahn unter Beweis.

Auf Massivholz und GfK folgte in den 80er Jahren die Holzfurnierbauweise. Sie kombiniert das Baumaterial Holz mit moderner Bootsbau- und Klebetechnik. Aus dünnen Furnieren, die mit Epoxy verleimt werden, laminieren die Bootsbauer langlebige, deutlich pflegeleichtere Rümpfe, die, weil sie keine Plankenstöße haben, dicht sind, im Winterlager nicht aufgehen und trotzdem wie klassisch beplankte Vollholzboote aussehen. Diese Boote sind zudem sehr steif, so dass die üblichen Bedenkenträger schon für alle alten Lacustre das Ende nahen sahen. Es war wieder nicht so, die Ergebnisse auf der Regattabahn bewiesen das Gegenteil.

Doch handwerklich ist das zeitaufwändig und daher teuer. Die Zeit für eine weitere Neuerung kam, als die Klassenvereinigung der Heinrich-Werft in Kreuzlingen den Vorschlag machte, eine neue Form für GfK-Lacustre zu bauen, da die alte nicht mehr brauchbar war. Eine hohe Investition, die sich bei vielleicht zwei Booten pro Jahr kaum amortisieren lässt. Die renommierte Schweizer Werft schlug daher als Alternative eine Kompositbauweise vor und wollte den Lacustre damit gleichzeitig ein Stück weiterentwickeln.

Um die neuen Ideen zu realisieren, hat die Werft den Yacht designer Klaus Röder (www.yacht-design.de) beauftragt. Der hat für den Kompositbau gleich eine moderne Innenstruktur entwickelt (siehe Kasten links), die den Schalenbau vereinfacht und trotzdem einen festen

und langlebigen Rumpf ergibt. Die Grundideen des Lacustres und die Vorgaben des Konstrukteurs Coppex sollten auf jeden Fall beibehalten werden. Mit diesem Konzept konnte die Werft die Klasse überzeugen. Zunächst befristet auf vier Jahre hat die Klasse der Werft eine Serie von fünf Booten genehmigt. Bewährt sich das Konzept, soll diese Bauweise eventuell allgemein freigegeben werden. Dann können auch andere Werften nach den Vorgaben Röders und der Heinrich-Werft bauen.

Die so genannte Edition Regatta ist eine Kombination von Holz- und Kunststoff, bei dem der Bootsrumpf aus Schichten von Holz und Hightechfaser-Gelegen verbunden durch Epoxy-Harz aufgebaut wird. Es entstehen Rümpfe, deren Herstellung sich nach Klassenvorgaben noch in einem vernünftigen

Kostenrahmen bewegt und die einerseits sehr pflegeleicht, andererseits steif und langlebig sind.

Durch die Kompositbauweise verspricht sich die Lacustre-Klasse also nicht nur günstigere Herstellungskosten, sondern langfristig den Erhalt der Klasse. Es habe sich gezeigt, dass ein Interesse an günstigen und pflegeleichten Kunststoff-Lacustres besteht, den der Gebrauchbootmarkt nicht abdecken kann. Zwar sind bei der IV rund elf Boote angeboten, darunter allerdings nur drei in GfK. Letztlich entscheidender Grund ist und bleibt allerdings, dass die verwendete Form zur Herstellung von Kunststoffschalen ersetzt werden und dem heutigen Stand der Bootsbau-technik angepasst werden muss. Im Zuge dieser Weiterentwicklung hat die IV auch die Entwicklung und Produktion eines einheitli-

chen Decklayouts und eines Einheitsmastes vorangetrieben. Der Mastbauer Markus Klemm baut die einheitlichen Aluminium-Masten und Riggteile in Serie, so dass das Rigg für den Schweizer Klassiker deutlich günstiger angeboten werden kann. Der Einheitsmast soll auch zur

Chancengleichheit auf der Regattabahn beitragen.

Solche Kontinuität und ständige Runderneuerung allein schützt eine Klasse aber längst nicht davor, dass sie im Laufe der Jahre unattraktiv wird und ins Abseits gerät. Was tun, um junge Segler für den Lacustre zu begeistern,

der ja nicht gerade das Image eines modernen Funbootes hat? Die Lacustre-Klasse konnte dank großzügiger Sponsoren eine auch für andere Klassen zukunftsweisende Idee umsetzen: Sie kaufte einen gebrauchten Kunststoff-Lacustre und bietet ihn Jugendlichen aus

den Klubs als Regattaboot an. Auf der Interboot 2007 wurde das Projekt vorgestellt und die 135 auf den Namen „Jeunesse“ getauft. Den Betrieb des Jugendbootes mit allem, was an Aufgaben damit zusammenhängt, hat Daniel Oes übernommen.

Ein tolles Nachwuchs-Projekt

IBN: Wie ist der Betrieb des Lacustre-Jugendbootes organisiert?

Daniel Oes (YCK): Für das Projekt hat die Klasse den Jugend-Regatta-Förderverein e.V. gegründet. Er ist Eigner des Bootes und wird von Dr. Rolf Reinhardt geleitet. Felix Somm (YCK) zeichnet für das Sponsoring verantwortlich. Er führt als erfahrener Segler und Schiedsrichter das Training durch. Als Vorstandsmitglied der LV nimmt er auch Koordination und Information wahr.

Ich führe als Vorstandsmitglied der LV und Verantwortlicher für die Nachwuchsförderung das Jahresprogramm, Organisation Training, Teambildung, Betreuung der Teams an den Regatten, Einweisung und Ausbildung der Nachwuchssegler entsprechend ihrer Kenntnisse und Ziele aus. Als Bootsverantwortlicher kümmere ich mich um den Unterhalt, die Überführungsfahrten und die Organisation von Liegeplätzen etc.

Wo ist der Standort des Bootes?

Die „Jeunesse“ verfügt über keinen festen Liegeplatz. Die Plätze werden jeweils je nach Trainings- bzw. Regattaort mit Unterstützung der Klubs vor Ort organisiert. Die Hauptbasis 2009 befindet sich infolge des geografischen Schwerpunktes der Wohnorte der heutigen Nachwuchssegler in der Konstanzener Bucht. Der YC Kreuzlingen

stellt großzügig einen Liegeplatz zur Verfügung und ermöglicht somit, dass das Jugendboot zwischen den Regatten im Wasser bleiben kann. Der Lacustre kann dann von den Nachwuchssegler und -seglerinnen für individuelles Fahrtensegeln und Training genutzt werden. Die Überführungen auf Wasser und zu Land werden von den Mitgliedern des Jugend-Regatta-Fördervereins und von Sponsoren erledigt, koordiniert durch mich.

Wird es für Regatten und auch zum Fahrtensegeln abgegeben?

Der Jugend-Regatta-Förderverein bietet über die Saison ca. 16 mehrtägige Trainingsveranstaltungen bzw. Regattateilnahmen, die wir ebenfalls als Training ansehen, an. Das Jugendboot steht den aktiven Mitgliedern auch für das Fahrtensegeln zur Verfügung.

Woher kommen die Jugendlichen?

Der Jugend-Regatta-Förderverein eröffnet Jugendlichen nach der ersten Jollenphase einen ‚zweiten Bildungsweg‘ zum Yachtsegeln. Während der Ausbildung, Lehre oder Studium können sich Jugendliche das Yachtsegeln nicht leisten. Hier setzt der Jugend-Regatta-Förderverein ein, indem er Nachwuchssegler die Möglichkeit zum Segeln und Trainieren auf einer Rennyacht eröffnet. Mit der

Unterstützung des Jugend-Regatta-Fördervereins können die Jugendlichen Erfahrung im Yachtsegeln und an Yachtregatten sammeln. Ideale Voraussetzung: Erfahrung als Jollensegler.

Wie und wo werben Sie die Jugendlichen?

Die Jugendlichen werden über die Klubs am Bodensee und Zürichsee und über die Universitäten in Konstanz und Zürich angeworben.

Wie viele Jugendliche waren das 2008?

Bisher ist der Teilnehmerkreis noch relativ klein. In der ersten Saison 2008 bildeten ca. zehn Nachwuchssegler den Trainings-Pool. Das ambitionierte Regatta-Jahresprogramm 2008 wurde von drei Teams erfolgreich und mit Spaß gesegelt.

Wie war der Umgang mit dem Boot, gab es Bruch? Wie hoch ist der finanzielle Aufwand?

Die Segler sind verpflichtet mit Eigenleistung den Unterhalt und die Bootspflege zu leisten. Die Eigenverantwortung wurde durch die motivierten Segler super wahrgenommen. Sie betrachten während der Benutzung der „Jeunesse“ das Boot als ihr eigenes. Um mich aber bei der Betreuung dieser Aufgabe zu entlasten, wird mittelfristig ein Teammitglied aufgebaut, das die Funktion eines Schiffverantwortlichen übernehmen kann.

Die Regattasaison 2008 konnte ohne Schaden und Kollision abgeschlossen werden. Dieses Ziel ist für mich sehr wichtig. Das Budget des Jugend-Regatta-Fördervereins liegt bei rund 13 000 Euro pro Jahr.

Dieser Betrag wird über Sponsoren und Spender gedeckt werden müssen. Defizite trägt bisher die Lacustre Klassenvereinigung über eine Defizitgarantie.

Wie ist die Aussicht für 2009?

Motiviert und angetrieben von der ersten Segelsaison des Lacustre Jugendschiffes haben wir für die Saison ein intensives Programm mit Training, Regatten und Touren am Zürichsee, Bodensee und Starnberger See geplant. Den Saisonhöhepunkt 2009 bilden der Bootshaus20 Goldpokal in Konstanz und die Lacustre-SM in Lindau sowie die Far Niente. Für die Segelsaison sind aber noch Plätze zu vergeben.

Wie ist Ihre erste Bilanz?

Für mich ein tolles, zukunftssträchtiges Projekt, eine erstklassige Chance für Nachwuchssegler und -seglerinnen auf der Lacustre Einheits-Yacht in den Yachtsport einzusteigen.

Informationen und Anmeldung:

daniel@oes.ch

Dieser Winter zittert!

FACHMARKT/SEGELSCHULE/YACHTHÄNDLER/YACHTWERBEIT/MOTORSERVICE/TANKSTELLE/HOTEL/RESTAURANT/BAR
DIE MEICHLE + MOHR MARINA WASSERSPORT IM GROSSFORMAT

ULTRAMARIN
WASSERSPORT

Der Winter hat Angst. Denn bald ist wieder Frühling. Das heißt: Zeit für den Bodensee, Zeit für den Wassersport. Und ULTRAMARIN erwartet Sie. Noch mehr Vorfreude gefällig? Dann schauen Sie rein: ultramarin.com

ULTRAMARIN / MEICHLE + MOHR MARINA / IM WASSERSPORTZENTRUM 16 / 88079 KRESSBRONN-GOHNEN / FON 07563-9660-0 / WWW.ULTRAMARIN.COM