

Alles für die schlanke Linie



Written by Jan Maas

on 1. Februar 2012

Filed under Werften

Gleich neben den Salatfeldern auf der Insel Reichenau baut die Werft I. Beck & Söhne seit 40 Jahren Schärenkreuzer. Heute ergänzen moderne Daysailer das Angebot

Aus der Entfernung sieht es aus, als wüchsen die Masten im Salat. Die Felder der Gemüsebauern auf der Insel Reichenau reichen fast hinunter bis ans Bodenseeufer, wo die Yacht- und Bootswerft I. Beck & Söhne liegt. Es ist ruhig auf der kleinen Insel. Vögel singen. Vom Erholungsheim nebenan dringen die Rufe spielender Kinder herüber. Hin und wieder fährt auf der Hauptstraße oben am Hang ein Traktor vorbei.

Der kleine Werfthafen mit Blick auf das Schweizer Ufer bietet 20 Wasserliegeplätze für kleinere Boote um einen Meter Tiefgang. Eine traditionelle Slipbahn führt neben der Werkstatt ins türkis schimmernde Wasser. Eine weitere Slipbahn reicht direkt in die Neubauhalle dahinter. Auf Lagerböcke umzurüsten lohnt sich bei insgesamt 50 Landliegeplätzen nicht. Platz zum Anbau gibt es nicht mehr. Deswegen läuft der Lagerbetrieb hier immer noch ab wie vor 60 Jahren: mit Winde und Schienen.

Die Uhren gehen auf „der Reichenau“ zwar etwas anders, aber stehen geblieben ist die Zeit nicht. In der dritten Halle am See steht Inhaber Rolf Winterhalter und trägt Gelcoat auf die Außenhaut eines weißen 30er Schärenkreuzers auf. Ein Regattaschaden, ein kleines Loch nur, aber zur nächsten Wettfahrt am Wochenende soll der Rumpf wieder fertig auf dem Trailer stehen. Der blonde Werftchef greift sich eine Lampe und befestigt sie an der Trittleiter. Die Abwärme hilft dem Kunststoff, gut auszuhärten. Winterhalter verschwindet im Büro. Ein Kundentermin. Mehrmals am Tag wechselt er vom Schreibtisch zur Hobelbank und zurück.

Die Geschichte der Beck'schen Schärenkreuzer begann Ende der 60er Jahre, als der Vater des jetzigen Inhabers als Geselle auf der Bootswerft arbeitete. Damals lagen einige klassische 30er am Bodensee. Einen davon restaurierte Friederich Winterhalter. Begeistert ließ er sich vom schwedischen Konstrukteur Knud Reimers einen modernisierten und für den Bodensee optimierten Riss anfertigen – die Schärenkreuzer-Klassen sind Konstruktionsklassen.

Winterhalters Meisterstück in Vollholz wies gegenüber den Klassikern ein volleres Vorschiff, einen breiteren Rumpf und ein breiteres Heck auf. Geschadet hat das nicht: Die „Bijou“ gilt bis heute als einer der schnellsten 30er. „Der neue Reimers-Riss war eine Allround-Konstruktion“, erläutert Rolf Winterhalter. „Bei den Konstruktionsklassen ist es immer so, dass die einzelnen Boote bestimmte Stärken und Schwächen haben. Es gibt neue Risse, die bei viel Wind schneller sind, aber bei wenig Wind langsamer. Bei wechselnden Bedingungen fährt man mit einer Allround-Konstruktion besser.“

Den zweiten Rumpf nach dem neuen Riss baute Vater Winterhalter in Leistenbauweise. Bevor das Boot in die USA verkauft wurde, nahm er eine Form davon ab, nach der die GFK-30er bis heute gebaut werden. Am Bodensee wurde aus der Konstruktionsklasse eine nationale Einheitsklasse auf Basis des Reimers-Risses. „Die Regattasegler werden sauer, wenn ihnen ein moderner Riss davon segelt“, erklärt Rolf Winterhalter. „Durch die Einführung der Einheitsklasse sind auch alte Boote durchaus noch konkurrenzfähig.“ Winterhalter selbst segelt mit der Baunummer 6 regelmäßig auf den Regatten vorneweg.

Die am Bodensee entwickelte Idee, Schärenkreuzer in Kunststoff zu bauen, sorgte dafür, dass neue Boote zu erschwinglichen Preisen angeboten werden konnten. Damit konnte die ursprüngliche Idee der Schärenkreuzer – anders als die Mannschafts- und kostenintensiven Großyachten ein Volksboot zu sein – wiederbelebt werden. Vereinzelt Vorbehalte gegen den noch neuen Baustoff waren schnell ausgeräumt und der GFK-Bau wurde bald auch in Schweden aufgegriffen.

Zwar werden auch heute noch 30er in Holz gebaut, aber von den rund 40 30ern, die bei Beck gebaut worden sind, sind beispielsweise nur 3 formverleimt. In den 70er

Jahren liefen bei Beck zum Teil vier GFK-30er im Jahr vom Stapel. Inzwischen hat sich der Rhythmus zwar deutlich verlangsamt, aber dafür kamen neue Modelle hinzu.

Den 22er und den 40er Schärenkreuzer bietet die Werft in familienfreundlichen Tourenversionen an. Mit dem typischen Schärenkreuzer mit großen Überhängen und niedrigem Freibord, an den jeder Segler sofort denkt, haben die Tourenversionen allerdings nicht mehr viel zu tun, gibt der Chef zu. Der 40er zum Beispiel ist zwar eine elegante Yacht mit langen und schlanken Linien, hat aber ein freistehendes Ruder und bietet bei einer Länge von 13 Metern Platz für sieben Kojen – auf den klassischen Schärenkreuzern undenkbar.

Von den 40ern konnten bisher zwei Stück verkauft werden. Aber auch bei den andern Schärenkreuzern ist die Nachfrage zurzeit eher gering. Das erklärt Rolf Winterhalter mit den veränderten Ansprüchen vieler Segler. Der 22er bietet bei einer Länge von 11,40 Metern selbst in der Tourenversion nur begrenzten Komfort in der Kajüte. Oft siegt daher das Raumangebot der Konkurrenz über die Ästhetik der Schärenkreuzer. „Und wer einen Daysailer sucht“, meint der Bootsbauer, „der kann gleich einen 990er nehmen.“

Mit diesem Riss, den Winterhalter selbst konstruiert hat, liegt die Werft offenbar im Trend. Wie sein Vater knapp 30 Jahre zuvor baute Rolf Winterhalter Ende der 90er den ersten Rumpf komplett aus Holz, um davon eine Form für den Kunststoffbau abzunehmen. Seitdem verkauft er im Schnitt jedes Jahr einen Neubau, die meisten davon aus GFK. „Holzrümpfe wären viel teurer“, begründet der Werftchef. „Nicht nur der Rumpf, auch die Folgearbeiten beim Ausbau sind aufwändiger.“

Kurz nachdem Rolf Winterhalter mit der Produktion seiner Daysailer angefangen hatte, traf 1999 ein Tiefschlag den Betrieb: das Bodenseehochwasser. Die Werft stand kniehoch unter Wasser, eine Marke am Tor zeigt den Pegelstand: 5,65 Meter. Von der staatlichen Hochwasserhilfe ist Winterhalter enttäuscht: „Einen günstigen Kredit hätte man auch so bekommen können, wenn man sich umgesehen hätte. Und Grundschulden mussten wir genauso aufnehmen wie für jeden anderen Kredit auch. Aber hinterher ist man immer schlauer. Jetzt wissen wir, was es bedeutet, wenn Regierungen von Katastrophenhilfe sprechen.“ Im nächsten Jahr will er den Kredit abgezahlt haben.

Neben den Schärenkreuzern und Daysailern nimmt die Bootswerft Beck querbeet Neubaufträge an. Für die Fischereigesellschaft lieferte Winterhalter ein Arbeitsboot zum Betreuen der Fischzuchtanlage. Außerdem werden jedes Jahr ein oder zwei Stück von den Fischergondeln verkauft, die den Booten nachempfunden sind, die traditionell von den Berufsfischern benutzt werden. Auch die Fischergondeln werden zumeist in GFK hergestellt. „Alle zehn Jahre bauen wir auch mal eine aus Holz, die sind aber teuer“, meint Winterhalter.

Alles in allem hat der Betrieb also gut zu tun zu tun. „Einen guten Bootsbauer würden wir sofort einstellen“, sagt der Werftchef, aber gute Mitarbeiter zu finden, sei nicht so einfach. „Wer sein Boot auf die Werft gibt, hat hohe Ansprüche. Die Arbeit selbst kann zum Beispiel gut sein, aber wenn nachher noch Staub in der Kajüte ist, ist das schlecht. Hier haben schon Kunden ihre Rechnung reduziert, weil sie einen ganzen Tag putzen mussten. Aber wenn wir keine guten Leute finden, nehmen wir halt weniger Aufträge an.“

Zurzeit arbeiten zwei Bootsbauer, ein Lehrling und ein Meister auf der Werft. Zeitweise arbeitet auch noch der Seniorchef mit. Der steht in der Werkstatt an einer Hobelbank und verleimt Holzpokale für das traditionelle Rennen der Fischergondeln rund um die Reichenau. Die Arbeit bringt ihm sichtlich Spaß. „Mein Großvater war Küfer“, erzählt Friederich Winterhalter. „Mir hattet viel helfen müssen als Schüler. Da war auch alles krumm und rund, wie bei den Bootsbauern.“

(Erschienen in segeln 10/2010)