

# Bayern II



# 1. Gliederung

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 1. Gliederung .....              | 2  |
| 2. Abbildungsverzeichnis .....   | 2  |
| 3. Geschichte der Bayern II..... | 3  |
| 4. Ausstattung.....              | 5  |
| 5. Technische Daten .....        | 7  |
| 6. Bootswart der Bayern.....     | 7  |
| 7. Hangeranordnung am Mast.....  | 8  |
| 8. Fallen am Mast .....          | 12 |
| 9. Segelbestand.....             | 16 |
| 9.1. Großsegel.....              | 17 |
| 9.2. Topsegel.....               | 19 |
| 9.3. Trisegel.....               | 20 |
| 9.4. Reffen.....                 | 21 |
| 10. Auswassern.....              | 24 |
| 11. Winterarbeit.....            | 24 |

# 2. Abbildungsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Abb. 1 Segelanriss von 1911 .....                                    | 4  |
| Abb. 2 Hangeranordnung am Mast .....                                 | 9  |
| Abb. 3 Hangeranordnung am oberer Teil (Top).....                     | 10 |
| Abb. 4 Hangeranordnung am mittlerer Teil.....                        | 10 |
| Abb. 5 Hangeranordnung am unteren Mastteil.....                      | 11 |
| Abb. 6 Backstagverbindung .....                                      | 11 |
| Abb. 7 Mastansicht von Achtern.....                                  | 12 |
| Abb. 8 Backbordansicht des Mastes .....                              | 13 |
| Abb. 9 Steuerbordansicht des Mastes.....                             | 14 |
| Abb. 10 Belegung der Fallen unter Deck.....                          | 15 |
| Abb. 11 Strecker/Spibaumniederholer Stb. unter Deck .....            | 15 |
| Abb. 12 Strecker am Mast   Abb. 13 Strecker unter Deck.....          | 15 |
| Abb. 14 Segellatten   Abb. 15 Reihenfolge der Großsegellatten: ..... | 17 |
| Abb. 16 Malschlag des Großsegels:.....                               | 17 |
| Abb. 17 Topsegel setzen .....  | 19 |
| Abb. 18 Topschot.....  | 20 |
| Abb. 19 Topsegel.....  | 20 |
| Abb. 20 Reffen.....  | 21 |

|                                |    |
|--------------------------------|----|
| Abb. 22 Ballonklüverschot..... | 22 |
| Abb. 21 Schotenführung .....   | 22 |
| Abb. 23 Großschotverlauf ..... | 23 |
| Abb. 24 Heißstropp .....       | 24 |
| Abb. 25 Mast am Kran .....     | 24 |

### 3. Geschichte der Bayern II

Im Jahr 1911 wurde die BAYERN II unter ihrem ursprünglichen Namen WOGÉ V als 8 Meter Renn-Yacht auf der Yachtwerft Abeking & Rasmussen in Lemwerder an der Weser gebaut. Diese internationale Klasse der 8 m R-Yachten war erst 5 Jahre zuvor eingeführt worden.

Heutzutage werden Achter in 5 Klassen vermessen, die „alten“, eher historisch anzusprechenden Achter sind unter der Bezeichnung First-Rule-Schiffe zusammengefasst.

1913 wurde die WOGÉ V von ihrem ersten Eigner Otto C. Ernst an den „Großherzoglich-Badischen Yachtclub Abteilung Überlingen“ verkauft und erhielt dort zunächst als Clubyacht den Namen BODAN.

Der BODAN I wurde vom Lindauer Segler Verein im Jahre 1937 übernommen, wobei er später als Clubschiff des LSC den Namen BAYERN II erhielt.

In den vergangenen Jahrzehnten wurde die Bayern II mehrmals aufwendig überholt und erstrahlt in ihrem Jubiläumsjahr 2011 im besonderen „Festgewand“.

Die Besegelung mit Gaffelgroßtuch samt Topsegel sowie zwei Vorsegeln wird als „Englische Kuttertakelage“ bezeichnet. Statt der Stagfock und des Klüvorsegels kann der größere auch „Kreuzballon“ oder „Genua“ genannt gesetzt werden. Zusätzlich zum Segelsatz gehört ein Spinnacker.

Die Außenhaut ist mit Mahagoni beplankt, Cockpit und Skylight ebenfalls aus Mahagoni heben sich vom Teak-Stabdeck ab.

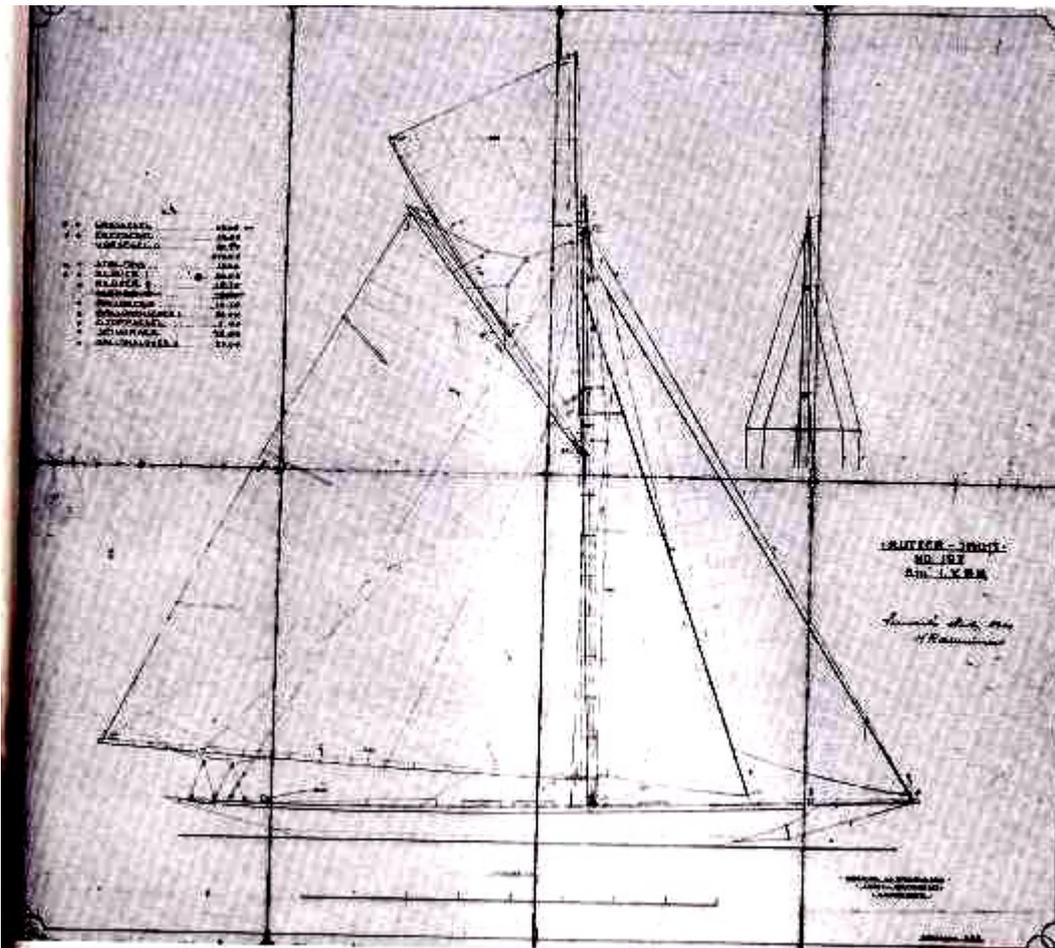


Abb. 1 Segelanriss von 1911



## 4. Ausstattung

- 6 Schwimmwesten (100N)
- 2 Verbandskästen (einer bereits geöffnet)
- Bolzenschneider
- Bootsausweis:

Bayern  
**Bootsausweis**

8990 Lindau  
Telefon (0 75 482) 63 66

Lindauer Seglerclub  
8990 Lindau (B)  
Segelhafen 3

wird für das  
~~Segelboot~~ - Segelboot - ~~Motorboot~~ ~~Schlauchboot~~

das amtliche Kennzeichen

**LI** 5

zugeteilt. Das Kennzeichen ist auf beiden Seiten des Fahrzeugs an gut sichtbarer Stelle anzubringen. Die Kennzeichen müssen in gut lesbaren lateinischen Schriftzeichen und arabischen Ziffern mindestens 8 cm hoch hell auf dunklem Grund oder dunkel auf hellem Grund sein.

Beschreibung des Fahrzeugs:  
Ohne Maschinenantrieb!

Länge 1265 cm, Breite 230 cm, Segelfläche 110 m<sup>2</sup>  
Werkstoff Holz

Lindau (Bodensee), den 20.02.  
Landratsamt Lindau (Bodensee)  
i.A.  
*L. Höchsmann*  
(Höchsmann)

**Vorgeschriebene Ausrüstung**

|              | Lenzeinrichtung | Schallgerät | Anker + Leine | Rettungsmittel | Paddel o. Ruder |
|--------------|-----------------|-------------|---------------|----------------|-----------------|
| Ruderboot    | X               |             |               |                | X               |
| Tretboot     | X               |             |               |                |                 |
| Schlauchboot | X               | X           |               |                | X               |
| Segelboot    | X               | X           | X             | X              | X               |
| Surfbrett    |                 |             |               | X              |                 |

**ZUR BEACHTUNG**

1. Jede Veränderung an dem Boot und jede Änderung der Eigentumsverhältnisse ist unverzüglich dem Landratsamt anzuzeigen.
2. Bei den durch orangefarbenen Blinkleuchten angezeigten Vorsichtsmeldungen (40 Blitze in der Minute) und Sturmwarnungen (90 Blitze in der Minute) sind die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen zu treffen und die Ufernähe aufzusuchen.
3. Die Ruderboote haben auszuweichen: Vorrangfahrzeugen mit grün-weißer Flagge, Schleppverbänden, Fahrzeugen der Berufsfischer, die einen weißen Ball führen und Segelbooten.
4. Der Aufenthalt von Wasserfahrzeugen aller Art vor den Ein- und Ausfahrten der Häfen und vor den Schiffslandestellen ist nicht gestattet.
5. Boote aller Art dürfen Wasserflächen, die als Badeplätze gekennzeichnet oder wegen des Badebetriebes als solche erkennbar sind, nicht befahren.
6. Bei Nachtfahrten (von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang) müssen Ruder-, Tret-, Schlauch- und kleine Segelboote ein weißes Rundumlicht führen.
7. Fahrten in das Ausland dürfen nur nach vorheriger Zoll- und paßrechtlicher Abfertigung erfolgen.
8. Surfbretter haben die von den Behörden zugewiesenen Bereiche einzuhalten.

Der Originalausweis befindet sich zur Überprüfung im Büro des Lindauer Segler Clubs, Am Segelhafen 3, 88131 Lindau

- Nottröte-/signalpistole
- Lenzeinrichtung/2 Pützen
- Anker im Vorschiff mit Ankerkette
- 2 Paddel/ 1 Bootshaken
- Werkzeugkasten



- Küchenkasten
- Flaggen
- Beleuchtung (Saling, Top)

## 5. Technische Daten



|                   |                   |
|-------------------|-------------------|
| Länge:            | 12,65m            |
| Breite:           | 2,30m             |
| Tiefgang:         | 1,58m             |
| Gewicht:          | 6t                |
| Segelfläche:      | 110m <sup>2</sup> |
| Mit Ballonklüver: | 150m <sup>2</sup> |
| Kennzeichen:      | Li-5              |
| Segelnummer:      | H-6               |

## 6. Bootswart der Bayern

Peter Reichert

Tel.: 0838224858

Mo.: 0041762736396

Email: [peter.c.reichert@web.de](mailto:peter.c.reichert@web.de)

## 7. Hangeranordnung am Mast

Reihenfolge der Hanger am Mast (Nr. 1 wird als erstes aufgezogen):

Unterer Teil (siehe Abb. 5):

1. Klaufall
2. Backstag Bb.
3. Backstag Stb.
4. Unterwant Bb.
5. Unterwant Stb.
6. Dirk Bb.
7. Dirk Stb.

Stahlhaken:

8. Fockfall
9. Vorstag

Mittlerer Teil (siehe Abb. 4)

10. Mittelwant Bb.
11. Mittelwant Stb.

Klüverfallen durch seitliche Rollen

Oberer Teil (siehe Abb. 3):

12. Piekfall
13. Backstag Bb.
14. Backstag Stb.
15. Oberwant Bb.
16. Oberwant Stb.
17. Ballonklüverfall
18. Klüverstag

**Änderung Horsti:**

**Ballonklüverfall über Klüverstag (höhere Fallführung)**

**Dünneres Takelgarn um Hanger ab Nummer 12!!**

Masttop (Stander nach vorne gerichtet)

Topfall (Rolle im Mast, Block nach vorne)

Spifall (Block unterhalb des Standers)

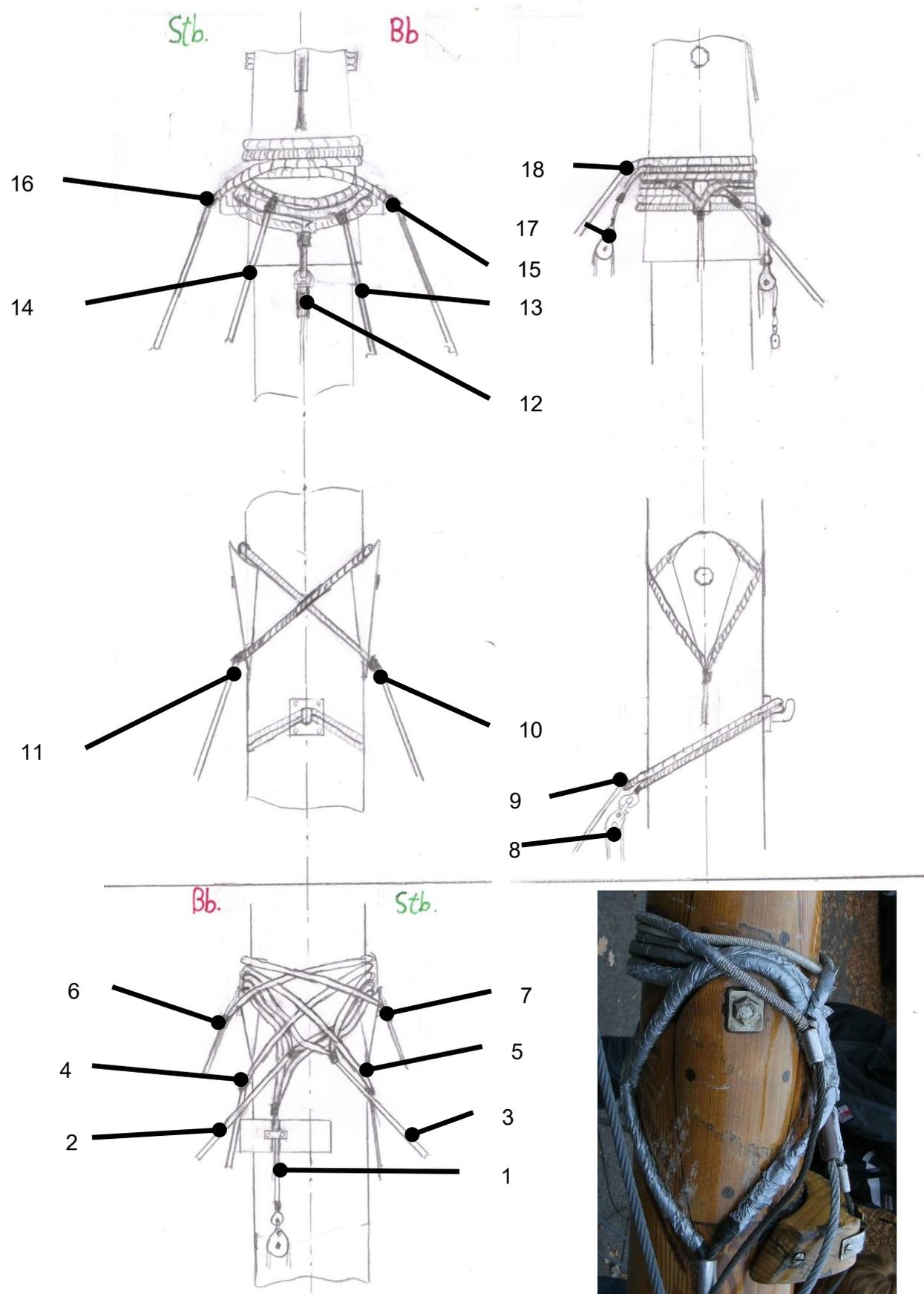
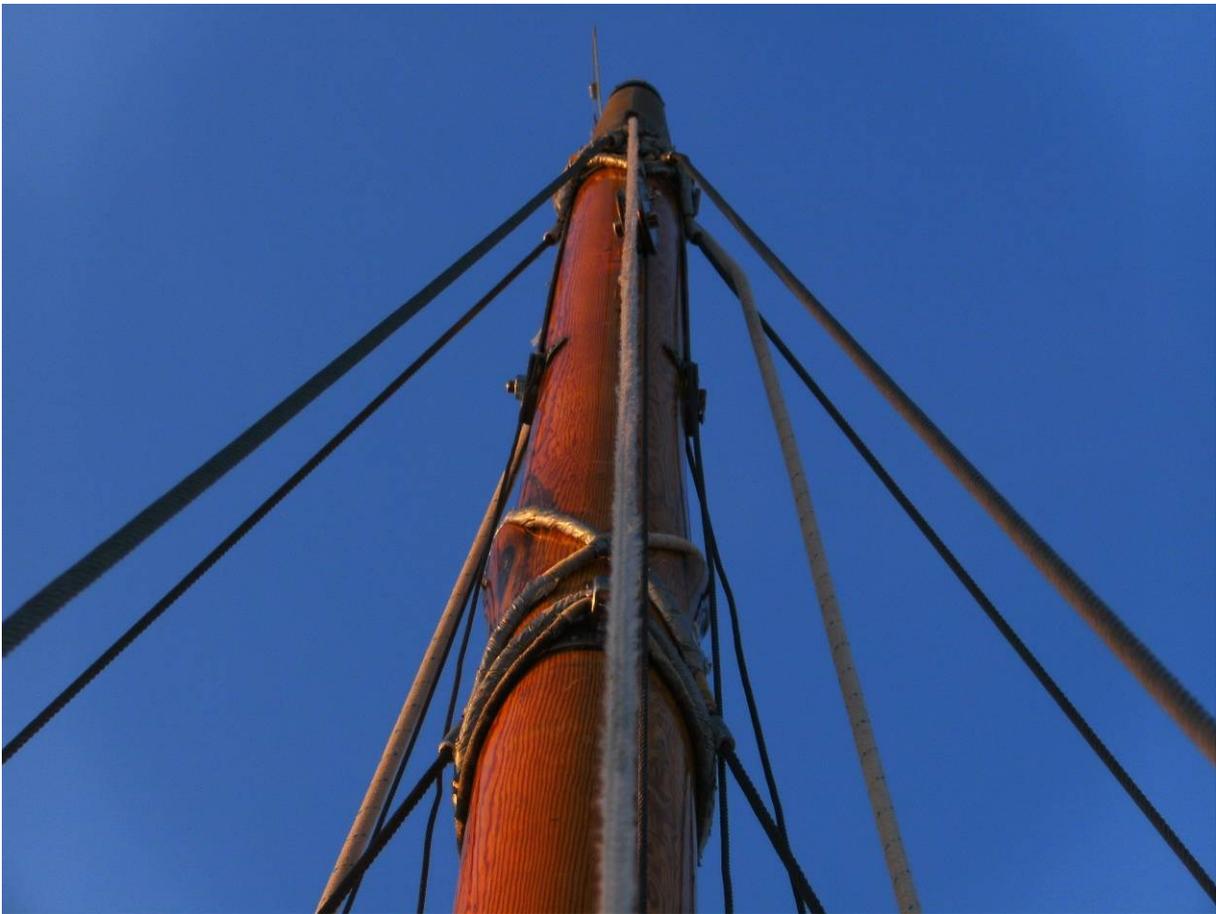


Abb. 2 Hangeranordnung am Mast



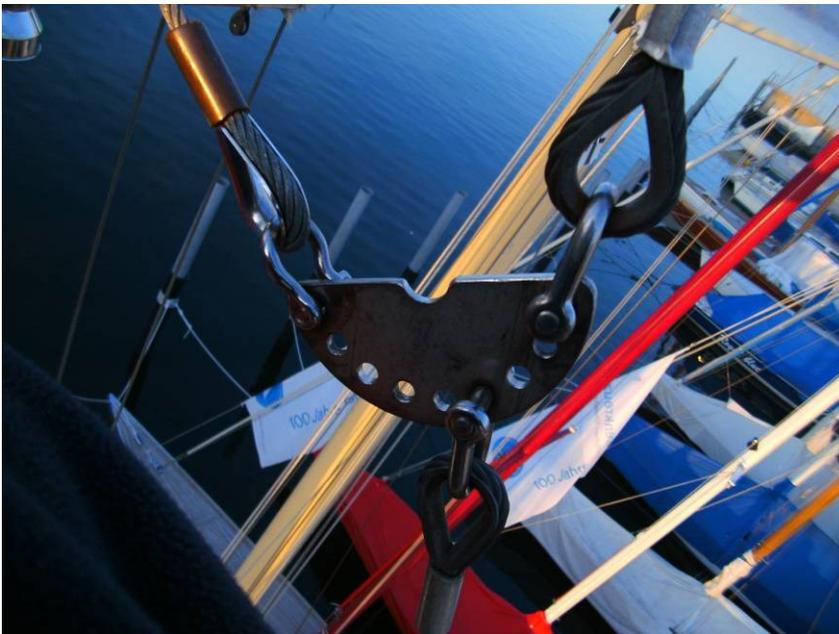
**Abb. 3 Hangeranordnung am oberer Teil (Top)**



**Abb. 4 Hangeranordnung am mittlerer Teil**



**Abb. 5 Hangeranordnung am unteren Mastteil**



**Abb. 6 Backstagverbindung**

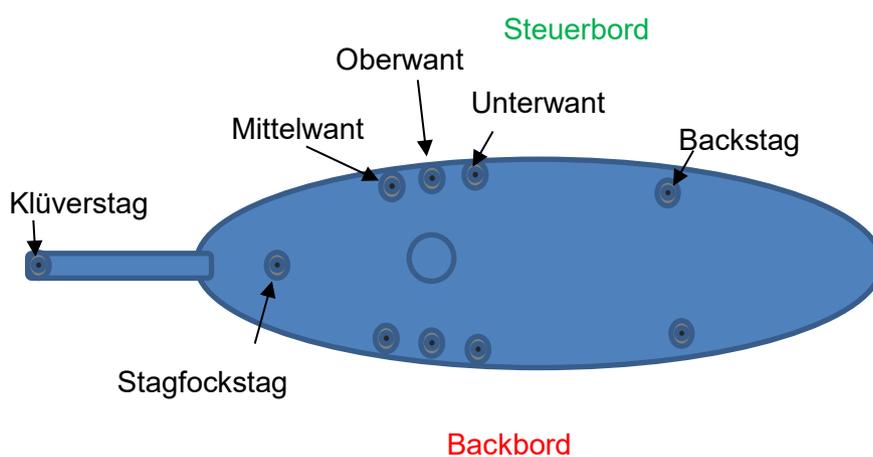
Die Lochplatte, in Abb. 6 dargestellt, verbindet die den oberen mit dem unteren Backstaghanger. Die drei Schäkkel sollten so an der Lochplatte befestigt werden, dass der Verschluss nach außen gerichtet ist und nicht z.B. das Hissen des Topsegels behindert. Diese Schäkkel sollten nach dem Mastsetzen erneut überprüft werden.



**Abb. 7 Mastansicht von Achtern**

Piek- und Topfall verlaufen zwischen Backstag und Dirken hindurch.

## 8. Wanten am Deck



Einstellung der Wanten:

Die Oberwanten und das Klüverstag sollten so eingestellt werden, dass die Mastspitze gerade ist (nicht nach vorne kippt) um eine leichte Luvgerigkeit zu erreichen. **Weitere Kommentare?**

**Auch zum Klüverbaum**

## 9. Fallen am Mast

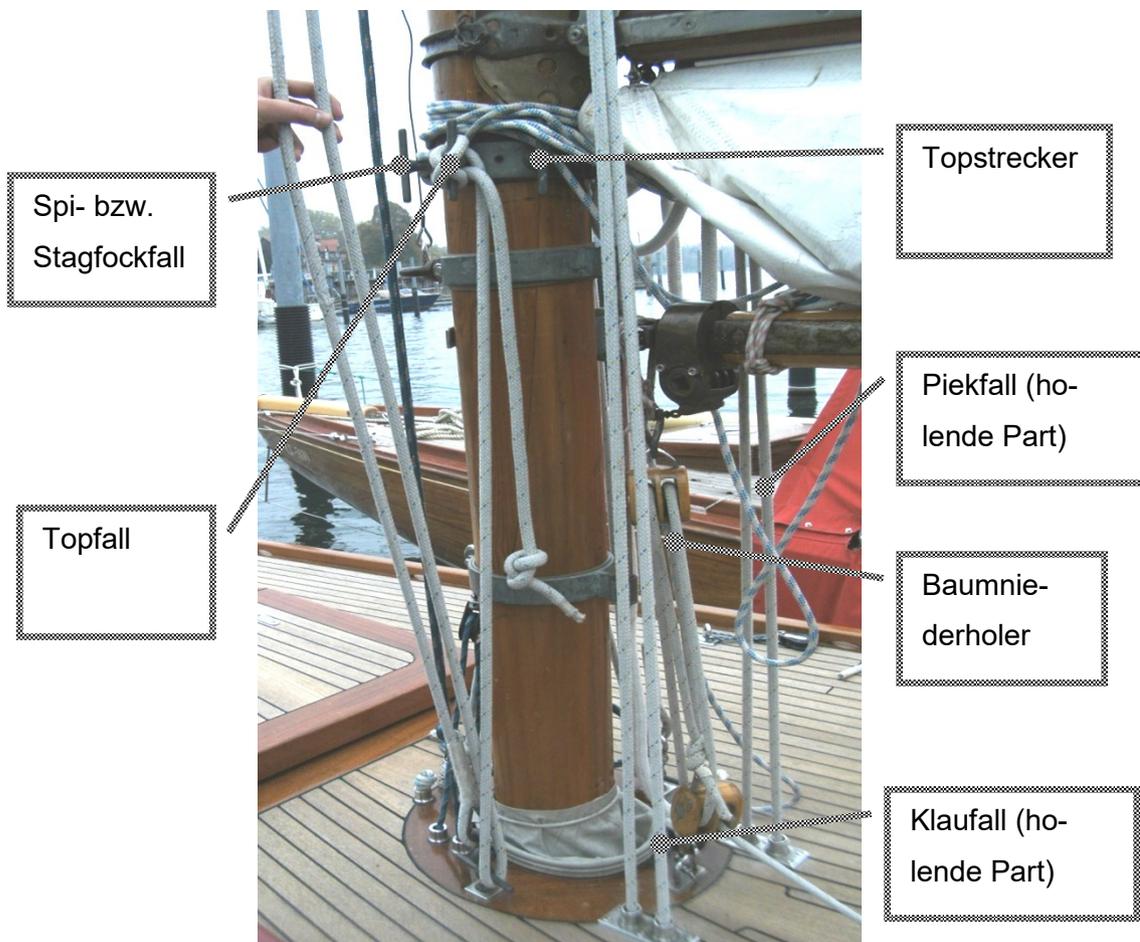
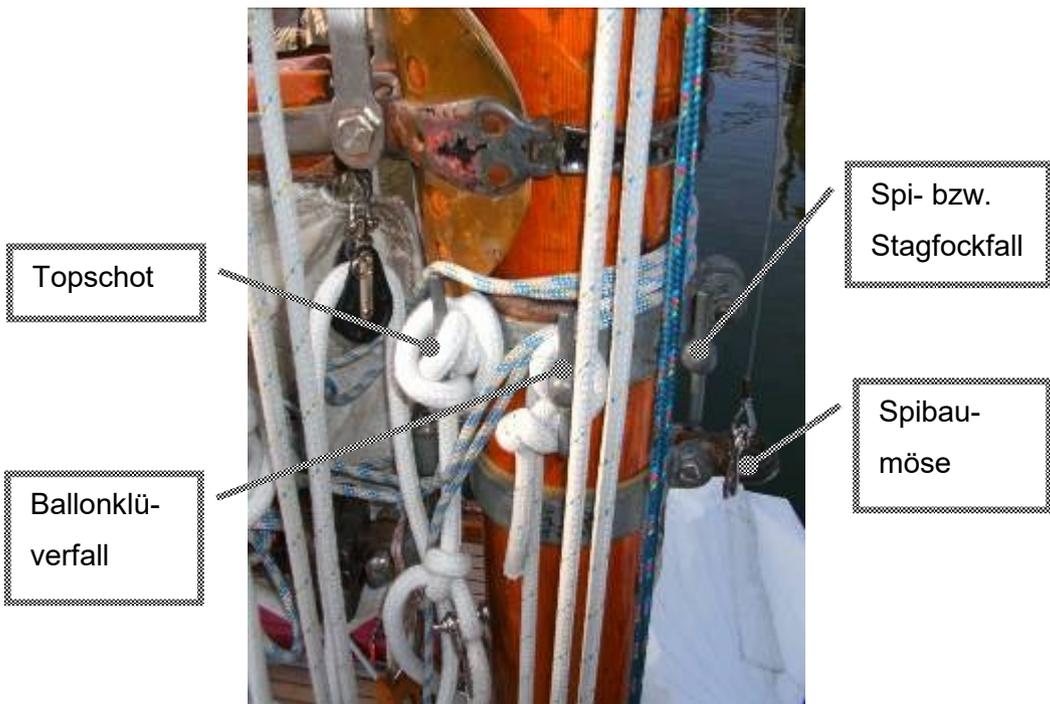


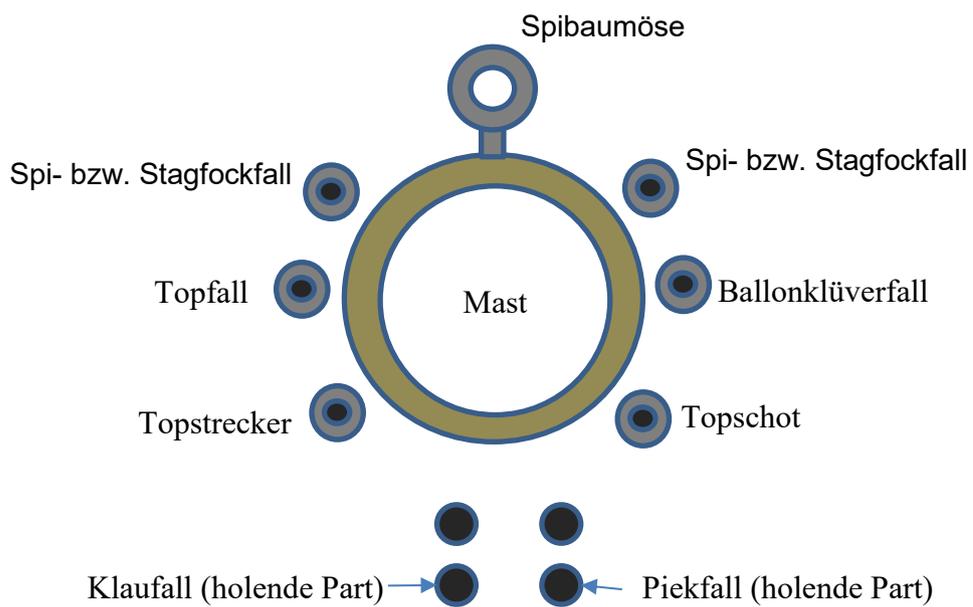
Abb. 8 Backbordansicht des Mastes

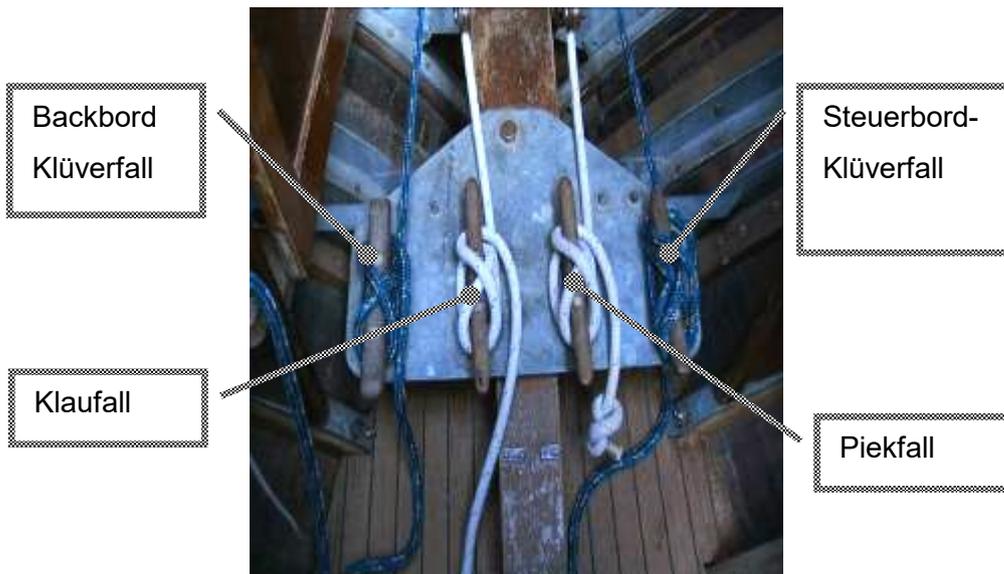


**Abb. 9 Steuerbordansicht des Mastes**

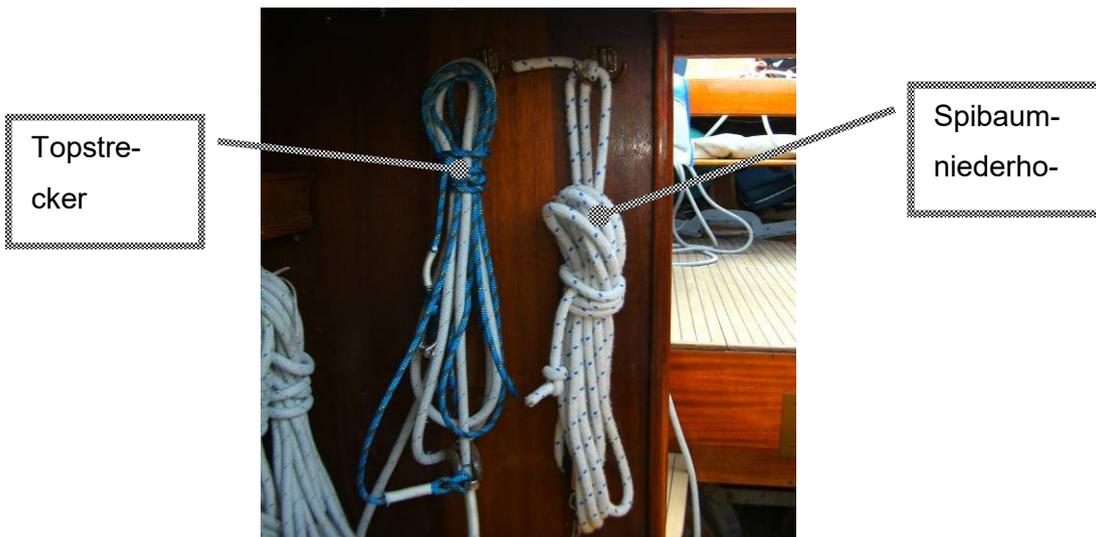
Abb. 9 und 10 zeigen, an welcher Position die Fallen belegt werden.

Draufsicht, Fallen am Mast:





**Abb. 10 Belegung der Fallen unter Deck**



**Abb. 11 Strecker/Spibaumniederholer Stb. unter Deck**



**Abb. 12 Strecker am Mast**



**Abb. 13 Strecker unter Deck**

Die Strecker in Abb. 12 zur Übersetzung des Klüverfalls sollten vor dem Einhängen ins Fall auseinander gezogen werden. Wegen der Schwerfälligkeit der Strecker ist dies am Besten unter Deck möglich, siehe Abb. 13.

## 10. Segelbestand

- Großsegel
- Topsegel
- Trisegel in grünem Sack

Vorsegel von Mtech Sail in roten Säcken mit x Streifen:

- Leichtwetterballon 2015      1 weisser (Regatten bis 2-3 Bft → dann wechseln!!!)
- Leichtwetterballon (2006 rot ohne Streifen)
- großer Ballonklüver (alt)      1 weißer

- kleiner Kreuzballon (ab 3Bft) 2 weiße
- Stagfock I                              1 blauer
- Stagfock II                              2 blaue



- Klüver I                                  1 grüner
- Klüver II                                2 grüne



Spinnacker:

- Ultramarin (Regatta weiss, Beilken)                              grauer Sack



- Manufaktur Nymphenburg (hellblau, Beilken)                              gelber Sack
- kleiner Spi (neu weiss, Beilken)    gelber Sack
- Weiß-blau (alt/wässert, Vogelmaier)    hellblauer Sack

## 10.1. Großsegel

Großsegellatten: die Segellatten werden mit dem „dünnen“ Ende in das Segel eingeführt!



Abb. 14 Segellatten (neue Bilder?)

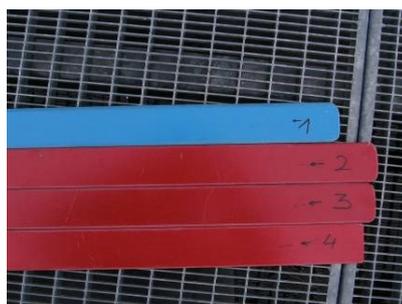


Abb. 15 Reihenfolge der Großsegellatten:

1: oberste Segellatte; 2-3: mittlere Segellatten; 4: untere Segellatte.

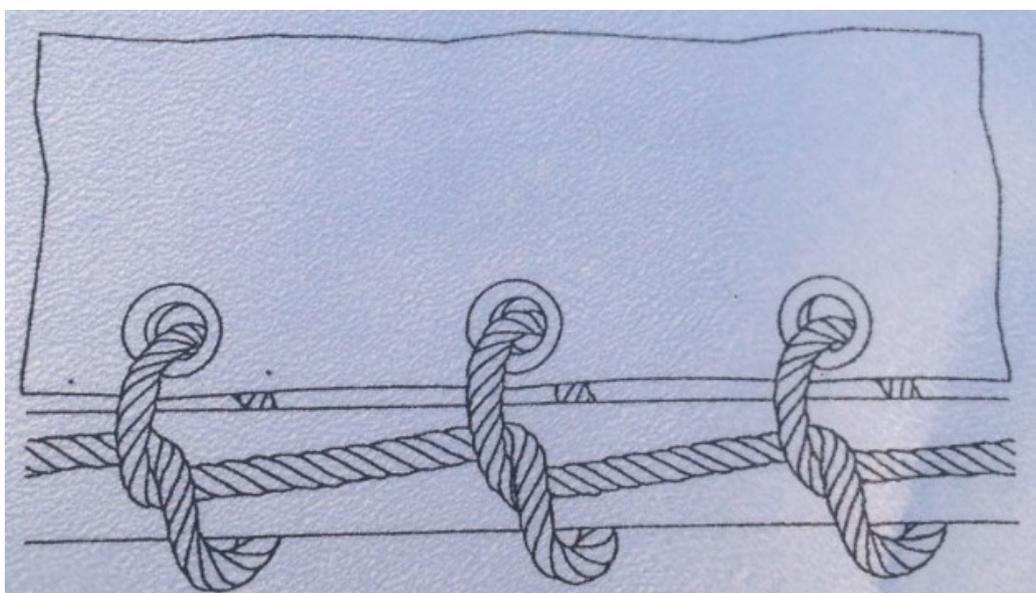


Abb. 16 Marlen (weiteres Bild mit Bayernsegel?)

Zuerst wird das Großsegelunterliek am Großbaum unter maximaler **Spannung** angeschlagen. Dabei ist es hilfreich den Abstand der Großbaumenden durch eine Biegung zu verkürzen. Zum Beispiel kann der Baum an zwei Punkten (Mastbeschlag und Dirk) aufgehängt werden und Mittschiffs (Kielschwein) abgespannt werden. Danach wird die Marlleine vorgelegt und gespannt. „Marlen: Das Grossegel wird an Gaffel und Baum mittels einer Reihleine angemarlt. In gar vielen Fällen sieht man, dass der Marlschlag falsch gemacht worden ist, bricht die Reihleine, dann geht er auf. Der Marlschlag muss ein Überhandschlag sein, aber ein richtiger, wenn man die Reihleine loslässt, so geht der steifgeholtte Marlschlag nicht auf.“

Fallen anschlagen:

Piek und Klau werden so angeschlagen, dass das Topfall nach Steuerbord hin klar läuft. Die Bolzen der Schekel von Piek und Klau werden von Backbord aus eingeschraubt damit später das Topsegel nicht hängen bleiben oder beschädigt werden kann.

Grosssegel setzen:

Um das Grosssegel zu setzen werden als erstes die Dirken gelöst. Die Piek kann um einen Winkel von etwa 40° angesetzt werden um zusammen mit dem Vorsegel (Stagfock) eingeschränkt manövrierfähig zu sein. Jetzt kann kurz ein weiteres Mal der Verlauf der Topschot kontrolliert werden. Ausserdem sollte die Reihleine gelöst werden um ein Verkanten des Gaffelschuhs zu verhindern. Die Reihleine ist über den Nagelkranz am Mast zu legen damit sie während dem Setzen nicht einhängen kann (dies muss während dem Setzen immer wieder kontrolliert werden). Als zweites wird mit ausreichend Schwung ein Aufschiesser gefahren und im Wind gleichzeitig Piek und Klau gehisst. Die wichtigste Aufgabe ist das Führen der Gaffel und der Segellatten innerhalb der zwei Dirken hindurch (hier kann mit der Luvdirk und der Topschot gearbeitet werden).

Segel setzen im Hafen:

Zum Beispiel bei Ostwind oder Südwind im LSC kann das Grosssegel im Hafen gesetzt werden. Dazu wird mit ausreichend Raum zum Abfallen im Wind an der vorderen Klampe belegt. Das Grosssegel kann nun im Wind gesetzt werden. Die Grossschot muss zeitgleich aktiv geöffnet werden. Das Vorsegel (je nach Windstärke) kann kurz vor dem Ablegen gesetzt werden um das Abfallen einzuleiten. Während dem Ablegen wird in Windrichtung verholt und das Abfallen unterstützt ohne Rückwärts zu treiben. Während dem Abfallen ist es bei viel Wind und nur mit Stagfock wichtig, dass das Grosssegel ausreichend gefiert ist und keinen Druck aufbauen kann. Auf dem richtigen Kurs werden beide Segel eingestellt um möglichst schnell Fahrt aufzunehmen.

Grosssegelpersenning:

Die Grosssegelpersenning (2016, entworfen von Rainer) wird wie in folgender Abbildung dargestellt am Mast befestigt. Die Persenning wird innerhalb der Fallen, direkt am Mast anliegend, angebracht. Dafür müssen das Ballonklüver- und Topfall am Deck mit einem Kopfschlag belegt werden.



## 10.2. Topsegel



**Abb. 17 Topsegel setzen**

Führen des Streckers: Das Topsegel muss unter Backstag und Dirk geführt werden, indem die Stenge über den Mast ins Segel gedrückt wird. Deshalb sollte das Großsegel nicht zu weit aufgefiert sein. Aber auch nicht zu dicht geholt werden, da dann der Topstander leicht im Hahnepoot hängen bleiben könnte. Ist das Top unterhalb der Dirk kann es über den Mast (Streckler vor dem Mast) nach Luv gedrückt werden um ein einfädeln des Topstanders unter der Topschot zu verhindern. Anschliessend kann der Streckler im Grossegel (hinter dem Mast) geführt werden um den Topstander am Hahnepoot vorbei zuführen.

Führen der Topschot: Die Topschot sollte soweit nachgeholt werden, dass das Topsegel gespannt ist. Dabei sollte die Topschot nicht zu lose sein und nicht zu stark angeholt, damit die Rah nicht zwischen Schot und Großsegel gelangt. Falls dies geschieht kann die Topschot nicht durchgesetzt werden und das Topsegel muss erneut gehisst werden.

Ist das Topsegel in seiner vorgesehenen Position wird das Topfall zuerst durchgesetzt, dann der Strecker und dann die Schot.



**Abb. 18 Topschot**

Die Part zum Top darf nicht zwischen der Part zum Mast und der Gaffel laufen. Vor dem Auslaufen muss dies durch spannen der Part zum Mast überprüft werden!



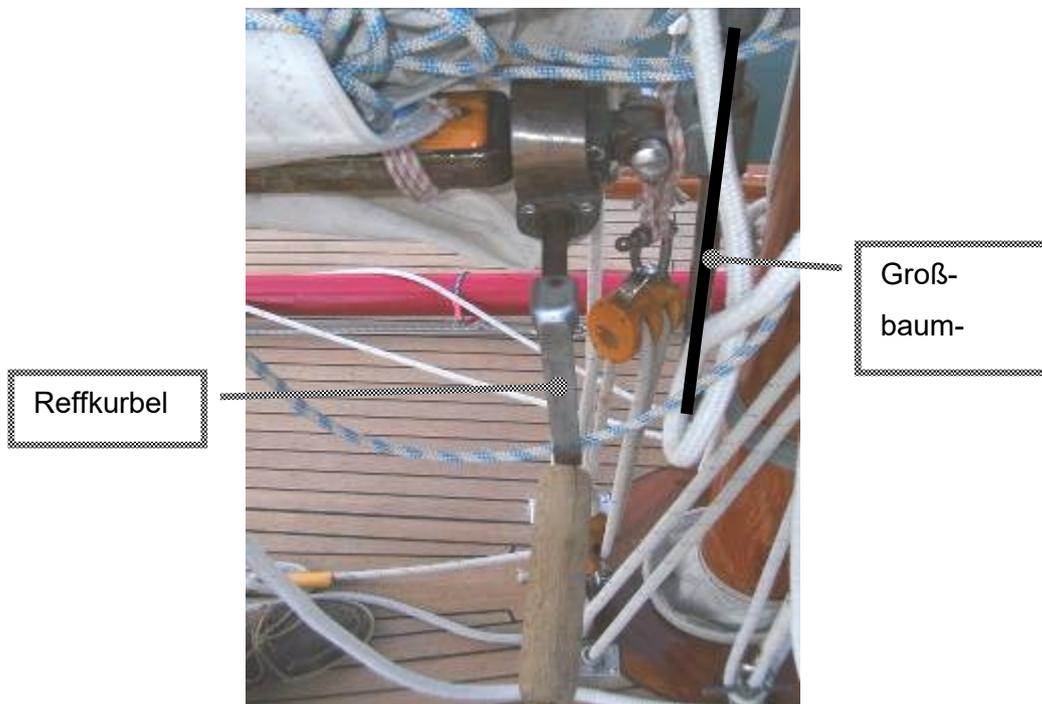
**Abb. 19 Topsegel**

Es ist zu beachten, dass sich beim Anschlagen die Rahöse Abb. 19 im oberen Bereich der Rah und im oberen Bereich des Segels befindet. Die Richtung der Stenge ist durch den Topstander gegeben.

### 10.3. Trisegel

In das Klaufall werden die Stagreiter des Trisegels eingehängt und mit dem Piekfall gehisst. Das Trisegel wird mit zwei Benzeln an Mast und Großbaum befestigt. Beide Ballonklüverschoten werden in das Schothorn eingehängt und darüber gesegelt.

## 10.4. Reffen



**Abb. 20 Reffen**

Druck im Großsegel, Dirken ansetzen, Reihleine lockern, Baumniederholer öffnen und Reffkurbel vorsichtig nach vorne geben. Den Großbaum auf der Schiene nach oben kurbeln. Danach Piek und Klau gleichzeitig ablassen, damit der Gaffelschuh nicht verkantet, bis der Großbaum an das untere Ende der Schiene rutscht. Beim Rollen ist auf die Dirken am Ende des Großbaumes und die Verbindungsleine Grossschotwagen und Baumende zu achten, da sie leicht mit eingedreht werden. Deshalb sollte vor dem Auslaufen die drehenden Teile auf ausreichende Schmierung überprüft werden.



**Abb. 21 Schotenführung**

Die Klüverschot wird innerhalb der Stagfockschot ausgelegt. Der Spibaum befindet sich zwischen Stagfock- und Klüverschot. (Bild aktualisieren mit neuer Spibaumhalterung)



**Abb. 22 Ballonklüverschot**

Eine Part der Ballonklüverschon ist mit einem Palstek an der Backstag befestigt. Läuft dann wie in Abb. 21 dargestellt durch eine Rolle mit Schekel, welche in das Segel (hier an der Unterwant) eingehängt wird und wieder zurück durch eine zweite Rolle auf die Klampe. Oft wird der Palstek an der dieser zweiten Rolle befestigt.

Für Regatten kann in die stehende Part der Schot ein Strecker eingebaut werden für eine feine Segeleinstellung mit geringem Kraftaufwand.



Die Grossschot wird durch drei Rollen an Deck und drei am Grossschotwagen geführt. Die durchlaufende Grossschot sollte so gefahren werden, dass beide Enden ausgeglichen lang sind. Das unterste Auge am Baumende wird zur Befestigung des Grossschotwagens verwendet damit beim Reffen die Befestigungsleine nicht mit in das Segel eingerollt werden kann. Dies kann nur vor dem Auslaufen durchgeführt werden!!



**Abb. 23 Großschotverlauf**

## 11. Auswassern



Heißstrop  
seitlich be-  
festigen

**Abb. 24 Heißstrop**

Der Heißstrop wird seitlich befestigt um ein Kippen des Bootes um die Längsachse zu verhindern. **Neues Bild! (Heissstrop weiter unten sichern!)**



Kran ca.  
3m unter  
der Saling

**Abb. 25 Mast am Kran (Bild ändern, Kran weiter unten fixieren)**

Der Kran wird ca. 3 m unter der Saling in eine Schlaufe, die am unteren Teil des Mastes befestigt wurde, eingehängt.

## 12. Winterarbeit

- Material:

- Lack für Mast und Spiren: Epifanes Bootslack klar



mit passender Verdünnung

Überstreichbar nach 24 Std.

- Rohes Holz, mit Pinsel

| x-Schicht | Verdünnen | Trocknung | Schleifen mit                       |
|-----------|-----------|-----------|-------------------------------------|
| 1         | 50%       | 24 Std.   | Naßschleifpapier 220<br>ohne Wasser |
| 1         | 25%       | 24 Std.   | Trockenschleifpapier 280            |
| 1         | 15%       | 24 Std.   | Trockenschleifpapier 280            |
| 4         | 0-5%      | 24 Std.   | Naßschleifpapier 400                |

- Verarbeitungshinweise: Temperatur während der Verarbeitung und der Trocknung mindestens 8C° und relative Luftfeuchtigkeit maximal 85%. Nicht in vollem Sonnenschein oder starkem Wind arbeiten. Unter diesen Umständen findet eine schnelle Verdunstung des Lösungsmittels statt, wobei ein optimaler Verlauf verhindert wird oder zu viel Lösungsmittel beigefügt werden muss. Nur saubere und trockene Qualitätspinsel verwenden.

- Lack für die Außenhaut → richtige Farbkombination/-nummer ?? → Reinhard Brucker
- Lack für das Unterwasserschiff: VC17



- Maschinen:
  - Handschleifblock
  - Exzenter?
  - Schwingschleifer
- Sicherheitsvorkehrungen: Schutzbrille, Atemmaske, Handschuhe
- Zahlenschlosskombination des Spindes in der Halle in Zech: 808

Bestellung von Material über den Takelmeister (Mengenrabatt...)

Tipps für die Winterarbeit:

Ausbesserung von Rissen im Lack

## **13. Aktueller Messbrief und Segelmasse**

Segel Masse der Bayern vom 24. Juni 2015

Grossegel:

Vorliek: 6,60 m

Achterliek: 12,50 m

Gaffel: 6,150 m

Unterliek: 9,25 m

Diagonale: 11,07 m

Roach: 0,20 m

Topsegel:

Vorliek: 7,85 m

Achterliek: 6,75 m

Oberliek: 3,75 m

Ballon Klüver #1

Vorliek: 12,15 m

Achterliek: 11,30 m

Unterliek: 9,10 m

Ballonklüver #2

Vorliek: 11,80 m

Achterliek: 10,00 m

Unterliek: 6,95 m

Klüver #1

Vorliek: 11,75 m

Achterliek: 9,72 m

Unterliek: 4,15 m

Stagfock:

Vorliek: 9,15 m

Achterliek: 8,35 m

Unterliek: 3,35 m

Vermesser Markus Rösch

Registriernummer 92