

Keine Wanten, keine
Stagen. Gehalten wird
das Rohr nur im Schiff

DWL

TECHNISCHE DATEN

Lüa 14,88 m
Wasserlinienlänge .. 13,70 m
Breite 4,50 m
Gewicht 18,0 t
Ballast 6,2 t
Tiefgang 1,50–2,60 m
Infos www.seaforce49.com

Die Wundertüte

Ein Mann mit Ideen, Zeit und Energie. Der Österreicher Gerd Bauer hat sich sein Traumboot gleich selbst gebaut – mit einem Drehflügelmast aus Kohlefaser



Viel Ausdauer. Gerd Bauer hat den 49-Fußer komplett selbst gefertigt

Gerd Bauer ist vor Begeisterung fast außer sich. „Drücken Sie schon auf den grünen Knopf am Steuerpult – los!“ Die Skepsis ist aber groß. Was wird wohl passieren? Die Seaforce 49 ist schließlich ein Boot voller Überraschungen. Schleudersitz vielleicht? Automatischer Getränkeservice? Oder gar ein Neigekieler? Überspitzte Gedanken natürlich, aber zutrauen mag man diesem Schiff und seinem Erdenker wirklich nahezu alles. „Nur Mut“, drängt der 66-jährige Österreicher weiter.

Wir drücken. Auf dem Vormwind-Kurs. Knarrend öffnet sich der Bolzen eines hydraulischen Schäkels am Baum und wirft die Umlenkrolle der Großschot frei. Das gesamte Rigg schwingt mit dem Wind aus und steht nun wie eine Fahne über dem Bug nach vorn weg. Für Ungewohnte ein äußerst merkwürdiges Gefühl allemal. Mit einem Handgriff öffnet Bauer dann einen Fallenstopper, und das 124 Quadratmeter große Segel fällt fast geräuschlos in die Lazy-Jacks zusammen. „Fertig, so bergen wir hier das Tuch, falls mal Sturm kommt. Und das geht auch ohne Maschine“, erklärt er mit einem breiten Grinsen auf seinem Gesicht. Großes Staunen.

Für diese eindrucksvolle Demonstration hat sich Gerd Bauer noch nicht einmal wirklich von seiner gemütlichen Sitzecke im Cockpit erhoben. Lange Zeit haben er und seine Frau auf dem Massenmarkt nach einem geeigneten Schiff für die Zeit nach dem Berufsleben gesucht. Vor allem sicher und altersgerecht hatte es sein sollen, zudem robust, simpel,

möglichst einfach zu bedienen und mit hohem Komfort ausgestattet. Fündig jedoch wurden die anspruchsvollen Segler aus Bad Deutsch-Altenburg bei Wien nicht. Deshalb hat sich Bauer kurzerhand entschlossen, die Sache lieber gleich selbst in die Hand zu nehmen. Das war vor bald acht Jahren.

Wie man ein Boot baut, wusste Gerd Bauer damals nur aus Büchern und von Werftbesuchen. Das Konzept und die Ideen für seinen ersten eigenen Yachtbau hat sich der ehemalige Landwirt, Fernfahrer und Autohändler letztlich ganz allein erarbeitet. Schiffskonstrukteur Peter Neceda musste die Entwürfe in brauchbare Zeichnungen und Strukturberechnungen überführen. In der Lagerhalle eines ehemaligen Transportunternehmens bei Bratislava in der Slowakei fand Bauer schließlich einen geeigneten Ort, um seine Träume zu verwirklichen. Hier, nicht weit von zu Hause, wurde das Projekt Seaforce 49 fast vollständig in sechsjähriger Eigenarbeit realisiert. 14 000 Stunden hat Bauer selbst damit zugebracht. Dazu kommen noch viele hundert Helferstunden.

Im wahrsten Sinne des Wortes dreht sich bei der Seaforce 49 ziemlich alles um einen komplett freistehenden, unverstärkten und flexiblen Profillügelmast. Auf dem olympischen Finn-Dinghy stehen ähnliche Masten, nur eben im kleinen Format. Das komplette Rigg mit seinem Park-Avenue-Großbaum hat Gerd Bauer, der vorher noch nie so was gemacht hat, ebenfalls selbst hergestellt, im Vakuumverfahren mit



Völlig losgelöst. Im Notfall schwenkt das Rigg nach vorn aus

Kein Aufwand. Fall auf, und das Großsegel sackt in die Mulde des Baums





Kohlefaser. Zur Aushärtung und in Ermangelung eines entsprechend langen Autoklaven hat er sich in seiner Halle ganz einfach ein Wärmezelt gebastelt. Erstaunlich, wie gut das Resultat geworden ist. Die Oberflächen sind nahezu perfekt, und der Mast hat

Decksdurchführung. Dreht der Mast beim Segeln seitlich aus, steht das Rigg also immer leicht nach Luv geneigt, was natürlich die Segeleigenschaften positiv beeinflusst. Für einen flachen Vormwind-Kurs kann das Segel dann sogar überplatt (mehr als

**Und sie segelt auch.
Hoch am Wind fehlt
jedoch das Vorsegel**

Sinnvolle Lösungen, egal wo man hinsieht. Die Seaforce ist einzigartig, Konkurrenz gibt es nicht

auch schon den einen oder anderen Sturm schadlos überstanden. Die Strukturberechnungen für dieses spezielle „Swing Rigg“ stammen übrigens vom niederländischen Konstruktionsbüro Van de Stadt.

Zwei drehbare Lager halten den Profilmast in Position. Wegen der ungeheuren Hebelwirkung sind diese jedoch gewaltigen Kräften ausgesetzt. Die Querbelastungen liegen am Kiel um fünf Tonnen, an der Decksdurchführung sind es zirka sieben. Das Problem hat Bauer mit den größten erhältlichen Ruderlagern für Megayachten gelöst – „ganz einfach“, wie er sagt. Der eigentliche Clou bei diesem Rigg ist jedoch ein Knick nach vorn von etwa fünf Grad im Bereich der

90 Grad Ausdrehung) und das Boot damit mit etwas Luvkrängung gefahren werden. Die effiziente Technik ist Laser- und Finnseglern bestens vertraut.

Eine starke Hydraulik regelt die Ausdrehung des Masts zum Großbaum, damit kann Bauer auf Knopfdruck das Profil im Segel regeln. Auch der Baumniederholer funktioniert hydraulisch und wirkt mit brachialer Kraft. Für die Mechaniken hat sich der Eigner auf dem Markt für Straßen- und Baumaschinen umgesehen. Der Niederholer zum Beispiel stammt ursprünglich von einem Schaufelbagger.

Auf dem ganzen Schiff gibt es nicht nur keine störenden Wanten, sondern es sind auch fast keine >

Mastenbau auf die einfache Art. Das Resultat ist verblüffend gut





**Schwenkbare Zentrale.
Der Clou: Das Steuerpult
bleibt stets horizontal**



Leinen zu sehen. Ein Vorsegel gibt es nicht, ein Spinnaker ist ebenfalls nicht an Bord. Einzig zwei gut versteckte Reffleinen sowie die unvermeidliche Großschot erinnern noch an nautisches Handwerk. Zwei mächtige elektrische Winsen im Cockpit übernehmen im Bedarfsfall aber auch hier die Arbeit der Mannschaft.

Noch mehr grobe Mechanik gibt es im Inneren des Bootes. Eine ebenfalls hydraulisch gesteuerte Spindelmechanik *liftet* den Kiel mit Bleibombe um satte 1,10 Meter Hub von 2,60 auf 1,50 Meter Tiefgang. An der aufwändigen Konstruktion allerdings hat sich Bauer beinahe die Zähne ausgebissen. „Wenn ich so ein Schiff nochmals bauten sollte, dann nur

Eigenartiger noch: Die gesamte Steuersäule lässt sich seitlich umklappen. Unter Einsatz von viel Muskelkraft allerdings, aber immerhin. Der Rudergänger nimmt also seinen gesamten Arbeitsbereich dann immer gleich mit an seine bevorzugte Steuerposition in Luv oder in Lee – unter Maschine und beim Hafenmanöver zweifellos ein gewaltiger Vorteil. Speziell dabei ist, dass das eigentliche Schaltpult mit all seinen Knöpfen und Hebeln immer waagrecht steht und nicht mitkippt. Dafür hat Bauer eine ausgeklügelte Mechanik über einen gekoppelten Kettenantrieb erfunden. Auch das funktioniert einwandfrei. Bauer überlegt sogar, sich die Einrichtung patentieren zu lassen.

Erprobte Baggermechanik statt filigranes Hightech. Bauer setzt auf Solides und Bewährtes

mit Festkiel.“ Dennoch: Auch hier funktioniert die Mechanik ausgezeichnet.

Neben dem eigentümlichen Rigg sticht auf der Seaforce 49 insbesondere die ungewöhnlich wuchtige Steuersäule mit einer Vielzahl von Knöpfen, Hebeln und elektronischen Gerätschaften ins Auge. Captain Kirk hätte sich ganz bestimmt sehr wohl gefühlt. Tatsache ist, dass sämtliche Steuerungen und Funktionen für Rigg-Hydraulik, Hubkiel, Bugstrahlruder, Anker, Maschine, Heckklappe und Elektrowinsch auf dem martialisch anmutenden Kommando-stand zusammenlaufen. Auch Kartenplotter, Windlupe, Speedometer und Echolot finden darauf Platz. Zwischen all dem wirkt der herkömmliche Analogkompass dann schon fast wie ein nautisches Relikt aus alten Tagen.

Damit man auch ordentlich am Ruder drehen und gleichzeitig die Knöpfe drücken kann, ist das Steuerrad korbartig um die Steuersäule und deren Schaltpult herum geformt. Denn drücken muss man – oder vielmehr darf man – beim Segeln tatsächlich oft und viel. Auf Knopfdruck kann das große Segel in nahezu jede beliebige Form und Position gezerrt werden. Verspielte Menschen würden daran ihre helle Freude haben. Wesentlich ernsthafter und nüchterner sieht das der Erschaffer Gerd Bauer selbst, dem es in erster Linie darum geht, alle möglichen Funktionen aus nur einer einzigen Position bedienen zu können. „Ich denke altersgerecht und möchte mit meinem Boot noch möglichst lange segeln können, wenn nötig, auch allein.“ Sein erklärtes Ziel ist es, das Cockpit beim Segeln nie wirklich ver-

**Knöpfe statt Leinen. Am
Steuerrad lässt sich das
gesamte Boot bedienen**



lassen zu müssen. Das hat er mit seiner Konzeption jedenfalls schon mal erreicht.

Damit gibt sich Bauer aber noch nicht zufrieden. Er würde dasselbe Boot im Kundenauftrag auch noch mal fertigen. „Das nächste dauert dann nicht mehr so lang, jetzt weiß ich ja, wie es geht“, lacht der findige Österreicher, der offensichtlich genauso gern bastelt, wie er segelt. Und er hat für die Seaforce 49 schon mal schon vorab eine Version mit einem herkömmlichen Rigg gezeichnet und durchgerechnet. Nur für den Fall, dass sich einer danach erkundigen sollte. Und der Preis? Er drückt sich zunächst so ein bisschen um die Antwort. „Etwa 700 000 Euro, ohne Mehrwertsteuer – verdienen tue ich daran dann allerdings noch nichts.“

Die Preiskalkulation macht Bauer schließlich auch vom Standard des Innenausbaus abhängig, wo sich auf seinem Schiff, der „Nicolandra“, das Ideen-Feuerwerk ungewöhnlicher, aber genial realisierter Details fortsetzt. Zum Beispiel der Innensteuerstand. Der ist hier vielmehr eine zweite, komplette Kommandozentrale unter Deck. Als Hocker fährt – auf Knopfdruck, klar – ein Element aus der Sitzgarnitur im Salon hoch. Pneumatisch unterstützt, versteht

sich. Wer in erhöhter Position den Sitz umdreht, hat einen wunderbaren Überblick durch das Panoramafenster vorn am Aufbau.

Die Führung durch den Innenausbau könnte noch Stunden dauern, wollte Bauer jedes ungewöhnliche Detail erklären. Davon gibt es nämlich Hunderte. Und er hätte bestimmt zu jeder der Feinheiten auch noch eine witzige Geschichte zu erzählen. Ganz besonders stolz ist der Erfinder auf seine Heizung. Denn die funktioniert nicht, wie auf den meisten Booten üblich, über ein Gebläse mit erwärmter Luft, sondern vielmehr über ein umfassendes Netz von Warmwasserleitungen, die in allen Schiffsbereichen ausgewachsene Radiatoren erwärmen – so wie zu Hause auch. Und im Bad gibt es sogar einen Handtuch-trockner.

Die Seaforce 49 ist tatsächlich eine regelrechte Wundertüte. Überraschungen, wo man nur hinsieht. Viele der Details sind dabei an Genialität kaum zu überbieten. So stellt sich oft die Frage: „Warum ist denn nicht schon früher einer darauf gekommen?“

Gerd Bauer hat sich mit der „Nicolandra“ seinen Lebenstraum erfüllt. Er würde dies jetzt auch für andere tun.

Michael Good



Wie im Flugzeug. Nur ein Ausschnitt aus dem inneren Steuerstand



Luftige Wohnung. Das Schiff ist eine echte Deckssalonyacht