



Die Wilante

Wie entstand eigentlich die Segeljacht „Wilante“? – Ein Bericht von Kurt Bachmann

Diese Frage zu beantworten hat mich der Vorstand der Wilante-Vereinigung gebeten.

Nachdem ich mich in meiner Vergangenheit wieder einigermaßen zurechtgefunden hatte, glaubte ich, mit dem Niederschreiben meiner Memoiren beginnen zu können. Aber keine Angst, ich blende nicht allzu weit zurück. Nur zum besseren Verständnis ist doch einiges zu erwähnen.

Am Rhein in Schaffhausen bin ich aufgewachsen, habe im Ruderclub „RCS Schaffhausen“ das Wasser lieben gelernt, und so ist es nicht verwunderlich, dass der Wassersport zu einem meiner vielen Hobbies gehört.

Während dem zweiten Weltkrieg waren der Untersee und der Rhein nur bis zur Mitte befahrbar. Wer darüber hinausfuhr, musste mit Gewehrfeuer rechnen. So ruderten wir halt von Schaffhausen bis Gottlieben vor Konstanz, wo man nicht durchfahren durfte, auf unserer Schweizer Seite.

Bald nach meiner Studienzeit und den ersten Berufserfolgen wurde das Rudern in Schaffhausen von meinem Wohnort Winterthur aus sehr zeitraubend und mühsam. Nach der Heirat und der Geburt des ersten Kindes konnte ich das alleinige Vaurien-Segeln auf dem Pfäffikersee platztechnisch nicht mehr verantworten.

So kam die Zeit, nicht aber das Geld, für ein grösseres Segelboot. Nach weiteren beruflichen Erfolgen und dem anschliessenden selbständigen Unternehmertum durften wir auf die Auswahluche nach einem geeigneten Boot gehen. Uns war klar, dass ein ständiges Motorengeräusch eines Wasserautos, sprich Motorboot, nicht in Frage kam. Also rieten meine Freunde, welche im Yachtclub Schaffhausen mit Bojen Feld in Glarisegg am Untersee bei Steckborn waren, ein dort gängiges Segelboot zu kaufen.

Wichtig für unsere Familie mit kleinen Kindern war nicht nur der Platz im und auf dem Schiff, nein auch die Möglichkeit, an Land gehen zu können, ohne stets ein Beiboot mitschleppen zu müssen.

So wurde und der 20m² Jollenkreuzer schmackhaft gemacht. Die Krügerwerft in Gottlieben baute uns aus wunderschönem Mahagoniholz eine tolle Vollholz-Yacht. Genau das Richtige für uns.

Relativ schnell, d.h. nach 2-3 Segeljahren, kamen wir nach einer Flaute reichen Sommeranfang an einem Sonntag in eine bitterböse Situation. Kein Wind, viele dümpelnde Boote, klar zum Ankern und Kaffeetrinken unter Freunden mit gleichen Booten.



Ein Blick zum Himmel zeigte mir Newton-Ringe, für mich ein Garant, dass etwas mit dem Wetter passieren wird.

Alles klar, Wind kommt auf, die Segel hoch, damit es endlich erstmals in diesem Jahr so richtig läuft. Ja – es läuft und läuft, nein es rennt, ja es rennt so wild, dass es eklig wird. Wir sind fünf Personen an Bord, drei Kinder, meine Frau, die wunderbar und sicher steuern kann an der Pinne, und ich als Kraftmensch an den Schoten.

Vom grossen Ausflugschiff über Megaphon ruft uns der Kapitän gestikulierend etwas für uns Unverständliches zu, so dass wir anständig zurückwinken.

Der Wind beginnt in der Tagelange zu heulen. Oh verdammt, ich glaube, wir stolpern über unseren eigenen Bug. Los die Leinen! Los! Aber es ist bereits zu spät. Ein, zwei Knalle wie Schüsse, ein Vorstag bricht, eine Topwant geht baden, manövrierunfähig mit teilweise zerfetztem Vor- und Haupttuch, ohne Motor schaukeln wir ca. 30m vor der Industriemauer in Steckborn im verrücktesten Sturm, den ich je vor und nie mehr nachher auf dem Untersee erlebt habe.

Anker raus, Motor aus der Backs Kiste, hinten Motorenbeschlag anbringen, Benzintankleitung montieren, alles in dem verrückten Wellengang und voll im Sturmwind. Alles unter herumfliegenden Stahlseilen und Tuchfetzen, mit weinenden und verängstigten Kindern.

Der Anker hält nicht, bei diesem verrückten Schaukeln ist es einfach unmöglich, den Motor hinten auf dem Motorenbeschlag anzubringen. Alle werden sehr nervös, denn die verdamnte Mauer kommt immer näher. Erst jetzt merken wir, dass wir und unsere drei Kinder in der Hetze, zum Segeln zu kommen, keine Schwimmwesten angezogen haben. Der Sturm kam so unverhofft in voller Stärke, dass wir genug zu tun hatten, um nicht zu kentern.

So schnell wie möglich ziehen wir alle die Schwimmwesten an. Meine Frau nimmt den Knaben in ihre Obhut, ich die beiden Mädchen, alle sind bereit, auf meinen Befehl sofort ins Wasser zu springen.

Mich interessiert nicht mehr, was mit dem sehr schönen Jollenkreuzer an der Mauer dann passiert. Wichtig ist nur, dass wir in Sicherheit sind. Kaum so überlegt, fliegen wir alle fünfe von den Beinen! Warum? Aha, der Anker hat gefasst und das Boot tanzt ganz wild ca. 6-10m vor der Mauer in dieser Kreuz See. Den vorderen Luken Deckel hat ein aufsteigender, über das Schiff rollender Wille, einfach weggerissen. Meiner Frau bleibt nichts anderes übrig, als das Luken Loch mit ihrem Po zu schliessen, damit nicht noch mehr Wasser ins Boot kommt.

Gott sei Dank müssen wir das Schiff nicht verlassen. Meine drei Kinder versuchen, das Schaukeln des Bootes durch Hin- und Her tanzen über den Schwertkasten zu eliminieren. Teilweise gelingt es, so dass ich den Motor anbringen kann, und nach einigem Anziehen springt er an. Wir überfahren den Anker, und meine Frau reisst in vom Luk aus mit aller Kraft hoch. Verstört kommt sie ins Cockpit zurück und umarmt ihre Kinder.

Wir haben danach den Jollenkreuzer heimgefahren, an die Boje gebracht und nie mehr betreten. Ich liess dieses Schiff auswassern und reparieren so dass es verkauft werden konnte. Es war sofort weg und kam dann auf den Zürichsee.



Aber jetzt? Was wollen wir? Weiterhin segeln oder aufgeben? Haben die Kinder – das jüngste ist erst sechs Jahre alt – durch diese Sturmfahrt ein Trauma erlitten?

Nach einigen strengen, ehrlichen Überlegungen kommen wir alle zum Schluss, dass wir diesen Familiensport weiterbetreiben wollen. Aber mit einem sicheren Schiff, das nicht kentern kann, und dessen Motor mit Knopfdruck anspringt und das Schiff sofort antreiben könnte.

Die Bootsschau in Friedrichshafen besuchen wir in Begleitung von Freunden, die uns unterstützen beim Sichten eines geeigneten Schiffes. Erstmals war an dieser Bootsschau ein Computer für die Besucher installiert worden, in welchen man seine Wünsche eingeben konnte und als Antwort eine Angabe über den Standplatz des gewünschten Schiffes erhielt. Ich tippte also meine Schiffswünsche ein. Wie viele Positionen dies ergab, weiss ich nicht mehr. Aber nach dem Suchdurchlauf kam die die ernüchternde Antwort des Computers, die mich komplett konsternierte: „Kommen Sie in zwanzig Jahren wieder, dann gibt es eventuell dieses Schiff.“ Ich glaube zu wissen, dass ich so wütend wurde, dass ich lauthals zu lachen anfang. Zu meinen Leuten sagte ich, daran mag ich mich gut erinnern: „Dann baue ich eben selber das von mir gewünschte Boot!“

Doch zuerst besuchte ich am Unter- und Bodensee alle Bootsbauer. Damals waren es ca. 5-6 Werften, mit denen ich über mein Anliegen überhaupt sprechen konnte und wollte. Mit meiner inzwischen erstellten Wunschliste antrabend, erklärte ich jedem mein Anliegen. Keiner wollte mir aber glauben oder mit mir zusammenarbeiten.

Somit stand ich wieder einmal mehr alleine mit meiner Idee da. Doch sowas spornt mich an, und so begann denn mein oft schon bewährter Erfindungsgeist auf Hochtouren zu laufen. Dank diesem Geist lief auch mein Berufsleben auf Hochtouren, so dass ich im Sportgebiet einiges riskieren konnte.

Also hopp! Bücher über Schiffsbau, über Rumpfkonstruktion, über Takelagen, über Einbauten und Bauvorgänge gekauft und studiert! Dann vermischt mit meinen Interessen zu Papier gebracht.

Endlich wurde mir klar, welcher Rumpf für mich der Richtige wäre. An den nächstmöglichen Bootsschauen fotografierte ich sehr viele Rümpfe und machte mit diesen Diapositiven durch Ineinander blenden den nächst besten Rumpf aus. Dieser gesuchte Rumpf fand ich in Friedrichshafen bei der Yacht Atlante aus La Rochelle. Eine Eigner Jacht dieses Typs stand auf dem Trockenen im Yachtclub in Friedrichshafen. Diese Yacht durfte ich mir innen und aussen ganz gründlich anschauen und teilweise auch ausmessen. Eigentlich konnte ich mich nur für den Rumpf erwärmen, alles andere gefiel mir nicht. Ich begann einen Plan zu entwerfen, und durch Studieren der Sitz- und Liegepositionen meiner Familie fand ich die Ideen und die Masse zur Gestaltung des Innenraumes. Die Ideen für die äussere Form gaben mir mein alter 20m² Jollenkreuzer, der Drachen, der Lacuster und der 5,5 m².



Anhand der verschiedenen Bücher und Risszeichnungen gelang es mir dann auch, meinen Plan zu vervollständigen.

Als dann, nach einiger Zeit – schliesslich hatte ich noch eine 150% Managertätigkeit hauptberuflich zu bewältigen – der Plan fertig war, fehlte mir ein Bootsbauer. Eine für die damalige Zeit grundlegend andere Bootsbauart, nämlich GFK, und erst recht das Bauen einer neuen Bootstyps war für die damaligen Holz-Bootsbauer etwas ganz Neues.

Über meine vielen Yachtclubfreunde, besonders die Drachensegler, bei denen ich oft als Hilfsperson bei den Trainings-Regatten aushelfen konnte, erhielt ich eine wertvolle Information: Der erfahrene Drachenbauer Hans Wirz sucht eine neue Aufgabe, weil die Drachenklasse aus dem Olympiastatut genommen wurde. Sofort rief ich Herrn Wirz an und vereinbarte mit ihm eine Besprechung im SBB Bahnhofsrestaurant in Rorschach. Ohne lange Vorrede zeigte ich ihm meinen Plan und fragte ihn, ob er mir diese Yacht bauen könne und wolle. Nach einigem Zögern und Wortgeplänkel kam das uns Wilante-Seglern so bekannte „Säb denn scho!“ Aber, so meinte Hans Wirz, diese Yacht koste etwas mehr als ein Drachen und er wisse ja nicht, ob ich so viel Geld für ein Segelboot auslegen wolle. Fein gesagt, nicht wahr?!

Ich überliess Herrn Wirz meinen Plan, damit er die entsprechenden Finanzberechnungen anstellen konnte. Auch gab ich ihm die Bootsbauer-Adresse in La Rochelle, wo er einen Rumpf anfragen konnte.

Einige Zeit später kam die Hiobsbotschaft von Herrn Wirz, dass La Rochelle nur drei Rümpfe gleichzeitig verkaufe, aber nicht einen alleine. Was er jetzt machen solle, ob er mir meinen Plan retournieren könne. Nein, Herr Wirz, jetzt habe ich mich erst recht entschlossen, diese Yacht bauen zu lassen. Bestellen sie drei Rümpfe und beginnen sie mit drei Yachtbauten. Ich bin von meinem Plan so überzeugt, dass ich die beiden anderen Boote selber verkaufen werde.

So ging es los, nachdem Herr Wirz mir auch die finanzielle Seite bekanntgegeben hatte. Das war ein Anblick im Bahnhof Arbon, als diese drei umgekippten Rumpfbäuche auf einem sehr langen Tiefgang-Bahnwaggon eintrafen! Einfach umwerfend für mich, der ich sowas noch nie gesehen hatte. Verdammt volle Bäuche – und das sollen Yachten geben??

Aber nachdem diese Bäuche umgekippt bei Herrn Wirz in der Hallengrube standen, sah alles wieder normal aus. Herr Zellweger begann mit dem In- und Ausbau dieser Schale, von Herrn Wirz und mir, so gut ich eben konnte, unterstützt.

Jede Woche fuhr ich 1-2mal von Winterthur auf der alten Landstrasse nach Steinach zur Besprechung der anliegenden Weiterbearbeitung. Ich lernte dabei von Herrn Wirz und Herrn Zellweger sehr viel und sehr genaues über den Bootsbau kennen. Mein Boot war noch nicht einmal zur Hälfte fertig, als Herr Wirz mir kundtat, dass die beiden anderen Rümpfe auch ihre Eigner gefunden hätten. So war ich also vom Yacht-Verkäufer-Sein erlöst worden!



Es war für mich sehr schön und lehrreich, das Wachsen meines Bootes in jeder Fertigungsphase erleben zu dürfen. Auch das erste Aufriggen war ein tolles Erlebnis, draussen vor der Halle den Mast in den Himmel ragen zu sehen. Als dann noch die Segel angeschlagen wurde, durfte ein „Föteli“ gemacht werden. Somit stand die fertige Segelyacht auf dem Wirz-Areal noch ohne Reling. So wie die Atlante-Schale jetzt ausgebaut ist, schenkte ich mir diese Yacht zu meinem 40. Geburtstag.

Mein Vater und ich übernahmen das Boot im Hafen von Arbon beim dortigen einzigen Kranen, welcher dieses schwere Boot zu Wasser lassen konnte. Per Motor und gelegtem Mast fuhren wir beide via Konstanz nach Steckborn ins Bojen Feld vom Hotel-Restaurant Glarisegg.

Es war eine herrliche Fahrt bei wunderschönem Wetter an diesem 24. August 1969. Mein Vater erlebte zum ersten Mal eine Bootsfahrt auf einem eigenen Boot. Er war stolz auf mich, aber auch ein wenig traurig, da er sich seinen Wunsch nach einem Motorboot nicht erfüllen durfte, weil meiner Mutter das „Schifflifahren“ gar nicht gut tat.

Welche verrückte Überraschung für uns beide, als wir die vielen Leute auf dem Bootssteg in Glarisegg entdeckten. Auch Herr Wirz winkte uns schelmisch zu. Gesagt hatte er uns nichts davon, dass uns eine von meiner Frau inszenierte Geburtstagsfeier empfangen würde! Auch ein Standpfarrer und ein Neptun waren anwesend, welche gleich mein Boot taufen wollten.

Also Mast aufgestellt – N.B. erstmals bei so vielen Zuschauern etwas heikel – aber bei so vielen Seglern und anderen Freunden kein Problem. Auf geriggt und über den Top geflaggt konnte die feierliche Bootstaufe auf meinen Studentennamen „Chrusel“ stattfinden. Mit viel Musik, Trinken, Essen und Tanzen bis in die frühen Morgenstunden wurde das Fest ein voller, toller Erfolg. Es war einfach schön und einmalig. Im Nachhinein muss ich sagen, dass dies das letzte Fest war, das alle meine Liebe noch erleben durften.

So begann im August 1969 für uns Bachmänner und Bachfrauen ein neues Segel Ära mit einem ganz schönen, tollen, schnellen und bequemen Schiff. Es war und ist auch heute noch, einfach sicher, bei allen Wetter- und Windlagen mit diesem Boot zu segeln oder zu motoren.

In den ersten Jahren auf See oder in den diversen Häfen wurden wir bewundert und oft gefragt, ob wir eine Besichtigung unseres Schiffes erlauben würden und welche Werft eine solch schöne Yacht gebaut habe. Es hiess oft, dies sei der Mercedes unter den Segelschiffen. Und weil dies wahrscheinlich so ist, haben so viele Einheiten im Laufe der Zeit die Wirz-Werft verlassen. Ganz klar haben die Beteiligten stets Verbesserungen angebracht. So wurde z.B. am geraden Heck ein „Entenfüßli“ angebracht, welches auch bei unserem Boot nachträglich einen besseren Wasserablauf erlaubte und einen Heckwelleneinstieg verhinderte.



Zu dieser Zeit wurde der Name WILANTE, bestehend aus Wirz und Atlante, für die in der Schweiz hergestellten Schalen verwendet. Auch wurde das Schiff durch die vielen Kundenwünsche immer luxuriöser und auch teurer.

Im Herbst 1972, so glaube ich, wurde im Seehotel in Romanshorn die Wilante-Vereinigung gegründet. Es waren bereits schon einige gleichgesinnte Leute dabei. Diese Vereinigung ist eine schöne Sache, auch dank dem guten Vorstand, der eine sich Jahr für Jahr 1-2mal wiederholende Zusammenkunft organisiert. Leider haben bereits einige Mitglieder keine Wilante mehr, aber eventuell eine andere Segelyacht. Leider aber sind einige Mitglieder bereits nicht mehr unter uns. Aber diejenigen, welche mitmachen, sind „ein guter Haufen“. Es ist wirklich erstaunlich, wie die verschiedenartige Leute, welche ohne Auswahlverfahren zu uns gestossen sind, sich dank ihrer gemeinsamen Interessen sehr gut verstehen. So freut sich denn jeder, wenn wieder ein Wilantetreffen stattfindet.

Leider ist zu vermelden, dass mit der Industrialisierung der Segelyachten unsere handfabrizierte Wilante zu teuer wurde. So hat sich Herr Wirz entschlossen, keine neuen Wilante mehr zu bauen. Schade, so geht viel handwerkliches Können verloren!

Freuen wir uns aber, dass die vorhandenen Schiffe weitergesegelt und unterhalten werden, bei manchem älteren Semester bereits durch die eigene Jungmannschaft.

Als Vater der Wilante, wie man mich scherzhaft zu nenne pflegt, freue ich mich ungemein, dass es mir vergönnt ist, meiner segelnden Tochter Monika mit Kindern und ihrem Mann Ueli Reber den „Chrusel“ zur Weiterfahrt zu verschenken.

Es lebe und gedeihe die alte und neue Wilante-Vereinigung!

Winterthur, 20. Februar 1998

Kurt Bachmann