



# **BAVARIA 34 Cruiser**

**“Aldebaran“**

**FN 54030**

**Bordbuch**



# SEGELSCHULE • YACHTCHARTER • ÜBERLINGEN

Raschewski - Bahnhofstr. 35 - 88662 Überlingen

Tel. +49-7551/3218 - [info@segelschule-ueberlingen.de](mailto:info@segelschule-ueberlingen.de)



Liebe Segelfreunde,

wir begrüßen Sie herzlich am Bodensee an Bord unserer BAVARIA 34c „Aldebaran“.  
Gleichzeitig danken wir für das Vertrauen, das Sie unserem Unternehmen entgegen bringen.

Nach den Strapazen des Alltags und der Anreise freuen Sie sich sicherlich auf einen erholsamen Segeltörn und auf ein Schiff, welches Ihren Erwartungen entspricht und mit dem Sie Ihren Segelurlaub ohne Komplikationen antreten können.

Damit dies der Fall ist, haben wir uns bemüht, ein technisch perfektes und erstklassig gereinigtes Boot zu übergeben. Sollte bei der Übergabe dennoch etwas nicht Ihren Vorstellungen entsprechen oder Sie irgendwelche Wünsche haben, sprechen Sie uns bitte an.

Unser Bestreben ist es, Sie vielleicht im nächsten Jahr als zufriedenen Kunden an Bord einer unserer Yachten wieder begrüßen zu können und die Crews, die nach Ihnen kommen ebenso zufriedenzustellen. Helfen Sie uns bitte deshalb, die Yacht im jetzigen Zustand zu erhalten.

Bei technischen Problemen rufen Sie uns bitte unter einer der unten angegebenen Telefonnummern an, wir werden Ihnen dann sofort zu Hilfe kommen. Kosten für Reparaturen, die nicht mit uns abgesprochen wurden, können generell nicht zurückerstattet werden. Fahren Sie den Törn nie mit einem Defekt zu Ende.

Nun noch eine Bitte: Machen Sie eine Liste über etwaige Mängel und Verbesserungsvorschläge. So können wir auch der nächsten Crew eine perfekte Yacht zur Verfügung stellen

Wichtige Telefonnummern:

Segelschule Yachtcharter Überlingen

Tel. 07551/3218

Als Schiffsführer sollten Sie Ihre Crew in die Technik und Bedienung der Yacht einweisen.  
Um Ihnen einen Überblick über die Technik dieser modernen Yacht zu geben, haben wir dieses Bordbuch zusammengestellt.

Es soll Ihnen helfen, auch nach der Einweisung sich an Bord schnell zurechtzufinden.

Nun wünschen wir Ihnen viel Spaß und immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel.

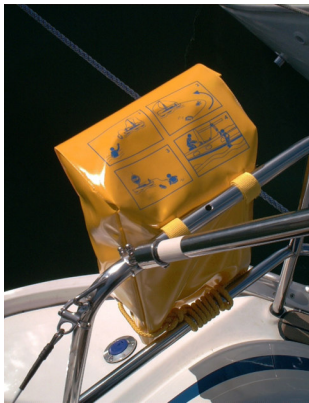
Segelschule Yachtcharter Überlingen



Schwimmwesten

## Rettungswesten

Die Rettungswesten finden Sie unter den Kojen-Polstern in den Kabinen (pro Kabine 2 Stück). Bitte überprüfen Sie die Vollständigkeit vor dem Auslaufen. Für die „kleinen Kapitäne“ erhalten Sie auf Wunsch Kinderwesten.



Rettungskragen

## Rettungskragen am Heck

Falls ein Crewmitglied über Bord fällt, kann der Rettungskragen in der Tasche dem Überbordgefallenen zugeworfen werden. Eine aufgerollte und mit dem Kragen verbundene Schwimmleine befindet sich ebenfalls in der Tasche.

Bitte benutzen Sie diese Rettungseinrichtung **nur im Notfall** und nicht als Badegerät.



Notsignalfolge

## Notsignale

Die rote Notflagge und das Signallhorn befinden sich an der Bb. Seite in den Schapps im Salon. Die Crew sollte unbedingt in die Handhabung eingewiesen werden.



Notpinne

## Notpinne

Die Notpinne befindet sich in der Halterung in der Backskiste.

Sie kann direkt auf die Ruderachse aufgesteckt werden.  
Bitte sofort den nächstgelegenen Hafen anlaufen.



Mechanische Lenzpumpe

## Lenzpumpe



Es befinden sich 2 Lenzpumpen an Bord der Yacht.

1. Elektrische Bilgenpumpe  
Bedienung am 12V Paneel
2. Mechanische Bilgenpumpe  
Bedienung im Cockpit bei Schalthebel



## Seeventile

Es gibt 2 Seeventile:

1. Maschine Kühlwassereintritt   
**Muss immer geöffnet bleiben !!!!**
2. Toilette Spülwasser 

Bitte weisen Sie die Crew unbedingt in Position und Bedienung ein.



## Seeventil für Toilettenspülung

Unter Boden vor Toilettentüre



220-Volt Panel

## 220 Volt FI-Personenschutzautomat

Beschriftung über den FI Schaltern

## 220 Volt Schalter Warmwasserboiler

Der auf dem Bild auf „Aus“ stehende Schalter ist für den Warmwasserboiler,  
Der Schalter kann auf Position „EIN“ bleiben, auch wenn Sie den Landanschluß entfernen.



„Hauptschalter „Verbraucher“

## 12 Volt Hauptschalter

Rechts neben dem Hauptpaneel befindet sich der Hauptschalter für den 12 Volt Bordstromkreis.  
Im normalen Betrieb können Sie ihn eingeschaltet lassen. Bei einem Defekt im Bordnetz muss dieser **sofort** abgeschaltet werden.

Während die Maschine in Betrieb ist muss der Hauptschalter **unbedingt eingeschaltet sein**.  
**Bei Nichtbeachtung nimmt die Lichtmaschine Schaden !!**

# SEGELSCHULE • YACHTCHARTER • ÜBERLINGEN

Raschewski - Bahnhofstr. 35 - 88662 Überlingen

Tel. +49-7551/3218 - info@segelschule-ueberlingen.de



„Hauptschalter „Maschine“

Der Hauptschalter für die Maschine befindet sich in der Backbord Achterkabine.

Während die Maschine in Betrieb ist muss der Hauptschalter **unbedingt eingeschaltet sein**.  
**Bei Nichtbeachtung nimmt die Lichtmaschine Schaden !!**

## 12 Volt Elektrikpaneel



12-Volt Paneel

Die Schalterbelegung ist anhand der Symbole erkennbar.

1. Cockpit-Instrumente
2. Kompass-Beleuchtung
3. Radio
4. Nicht belegt
5. Elektr. Bilgenpumpe- **kann trockenlaufen- Defekt**
6. Trinkwasserpumpe
7. Nicht belegt
8. Paneelbeleuchtung
9. Standheizung Hauptschalter
10. Kühlschrank
11. F 1. Absaugpumpen Grauwasser

## Toilette Bedienung

Denken Sie bitte daran, nichts in die Toilette zu werfen, was Sie zuvor nicht gegessen oder getrunken haben.

**Toilettenpapier bitte separat entsorgen !**

Nach der Benutzung kräftig (mind. 15 Pumphiebe) mit Wasser spülen. Zum Schluß das Becken in Position „ohne Spülwasser“ leerpumpen.

**Bitte alle 2 Tage ½ Tasse Speiseöl durchpumpen.**

Damit bleibt die Pumpe leichtgängig.

Verstopfungen und Reparaturen, welche durch unsachgemäße Bedienung entstehen müssen wir in Rechnung stellen.



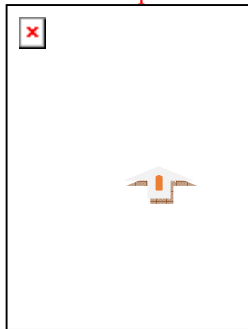
Spülstellung



Abpumpstellung



Bedienschalter Spüle



Bedienschalter Waschb.

## Spül- und Waschbecken

Zum Abpumpen des Grauwassers betätigen Sie den Schalter vor dem jeweiligen Becken. Bitte die Pumpe noch ca. 5 Sekunden weiterlaufenlassen, damit die Leitung bis zum Tank leer ist.



Fäkalientankanzeige

## Schmutzwassertank

Der Schmutzwassertank hat einen Inhalt von 90 l. In fast jedem Hafen kann der Tank mittels einer Absauganlage entleert werden. Das Hafenhandbuch gibt Auskunft über den Standort dieser Einrichtung. Die Benutzung ist kostenlos.

Die Tankanzeige unter dem 12-Volt Paneel zeigt den Füllstand an. Kurz bevor der Tank voll ist erscheint zusätzlich eine rote Kontrollleuchte.

**Bitte entleeren Sie den Tank rechtzeitig, um ein Überlaufen zu vermeiden.**

## Deckabsaugung

Die Deckabsaugstutzen befinden sich auf der Backbordseite vor den Wanten nahe einer Relingstütze (**Grauwasser**)

Und auf Deck kurz vor dem Cockpit (**Fäkalien**) mit 70 Liter.



Deckabsaugung

Nach dem Absaugen wenn möglich mit Wasser nachspülen und eventuelle Rückstände vom Teakdeck gleich entfernen.

Wir weisen darauf hin, dass das Schiff **unbedingt** mit einem **leeren Tank** am Stützpunkt **zurückgegeben wird..**

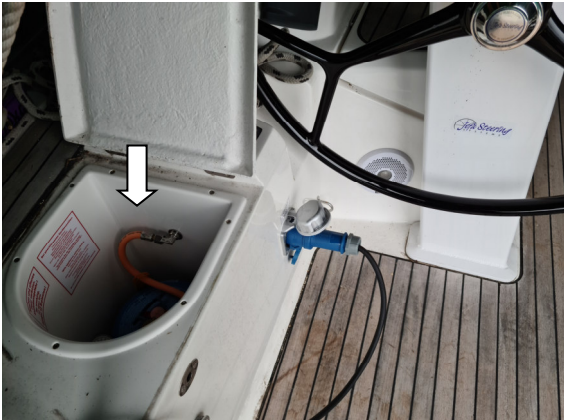
➔ Wir haben eine eigene Fäkalien-Absauganlage.

## Gasabsperrhahn aussen

Es befindet sich 1. Gasabsperrhahn direkt an der Flasche

Ein zweiter Hahn befindet sich im Schapp unter dem Backofen

**Nach Benutzung bitte immer BEIDE Gasventile schließen.**



Gasabsperrhahn aussen/Flaschenkasten

## Gasabsperrhahn Innen

Hinter der Backbord-Rückenlehne im Salon befindet sich ein Gasabsperrhahn.

Längs zur Leitung- offen

Quer zur Leitung-geschlossen

**Aus Sicherheitsgründen nach der Benutzung des Kochers bitte unbedingt schließen.**







## Kühlschrank

Der Kühlschrank wird über den Schalter Nr.10 am 12-Volt Paneel eingeschaltet.

Damit eine batterieschonende Kühlung gewährleistet ist und der Kühlschrank nicht vereist, **sollte** der Regler im Kühlschrank **NICHT** verstellt werden.

Der Kühlschrank darf nur bei Landanschluß oder Fahrt unter Maschine eingeschaltet werden, ansonsten entleert sich die Verbraucherbatterie innerhalb kürzester Zeit.



Heizung - Bedienschalter

## Heizung

Die Heizung wird mit dem Bedienschalter eingeschaltet und kann in der Heizleistung stufenlos reguliert werden. Es befinden sich in den Kabinen und im Salon Warmluftaustritte.

Die Warmluftaustritte in den Kabinen können verändert werden (Auf oder Zu), um die Verteilung im Schiff zu variieren. Der Austritt im Salon ist immer offen und kann nicht verstellt werden.

Bitte geben Sie der Heizung etwas Zeit um auf eine Veränderung am Bedienschalter zu reagieren.

Häufiges Ein- und Ausschalten belastet die Service-Batterie mehr, als der durchgehende Betrieb, ebenso besteht die Gefahr, daß die Heizung auf „Störung“ geht



Ölmesstab Maschine

## Maschine

Regelmäßig während des Törns muß der Motorölstand kontrolliert werden. Der Füllstand sollte sich **zwischen** der Min. und Max. Markierung auf dem Ölmesstab befinden. Motoröl befindet sich in der Backskiste.

**Bitte nur nachfüllen, wenn sich der Füllstand der Minimum – Marke nähert.**



Kühlwassereinfüllstutzen

Ebenfalls regelmäßig kontrolliert werden muss der Kühlflüssigkeitsstand. Dabei muss der Füllstand knapp unter der Einfüllöffnung zu erkennen sein.

Eine Nachfüllflasche mit Kühlflüssigkeit befindet sich bei Bedarf ebenfalls in der Backskiste.



Bimini-Verdeck

## Bimini – Sonnenverdeck

Nach dem Aufspannen bitte kontrollieren, dass die weiße Schutzhülle zwischen dem Achterstag und dem Reißverschluss sitzt. Das hintere Teleskop so einstellen, dass der Reißverschluss direkt mit dem Achterstag fluchtet.

Zum Schluß das Verdeck mit den beiden weißen Spanngurten nach unten auf die Belegklampen spannen.



Landanschluß

## Landanschluß

Das Kabel für den Landanschluß wird am Heck über eine Anschlußdose mit dem Bordnetz verbunden.

**Bitte ziehen Sie den Stecker nicht am Kabel heraus !!**

Wir haben deshalb mehrfach pro Saison Kabelbrüche hinter dem Stecker zu reparieren.



Gasflaschenkasten

## Gasflaschenkasten

Auf der backbordseite hinter dem Steuerrad befindet sich der Anschlußkasten für die Gasflasche.

das Flaschenventil muß nach Gebrauch immer

geschlossen werden Die Absperrung erfolgt über das schwarze Handrad an dem Ventil.

Sollten Sie die Gasflasche wechseln müssen, schließen Sie bitte das Flaschenventil während des Wechselvorgangs.

Eine Reservegasflasche befindet sich im Ankerkasten



Maschinen-Paneel

## Maschinenbedienung

Zum Starten der Maschine schalten Sie das Panel mit dem linken oberen Schalter „POWER ON“ ein.

Dann die Maschine mit dem Tastschalter rechts oben durch kurzes antippen “ ca. 6 sec. vorglühen.

Anschließend wird die Maschine mit dem gleichen Taster rechts oben gestartet.

**Bitte kontrollieren Sie dann sofort ob Kühlwasser am Auspuff austritt.**

Zum Abstellen der Maschine drücken Sie den Stopp Taster rechts unten am Panel.



Schaltung „Segelstellung“

## Während des Segelns legen Sie bitte den Rückwärtsgang ein

Das Getriebe wird geschont und das lästige Geräusch des mitlaufenden Propellers wird verhindert.

Das Schiff hat einen **Linksdrehenden** Propeller. Somit wird das Heck im Rückwärtsgang etwas nach Steuerbord gezogen.



## Instrumente – Windmessanlage- Kartenplotter

**Alle Instrumente sind kalibriert.**

**Bitte lassen Sie die eingestellten Werte unverändert, damit alle Crews sicher auf Törn gehen können.**

An dieser Stelle möchten wir besonders auf die Masteinheit der Windmessanlage hinweisen. Sie ist sehr empfindlich und entsprechend teuer, wenn Ersatz notwendig ist (ca. 900,- €).

Bitte achten Sie beim Anlegen auf eventuell vorstehende Hindernisse wie Bäume, Kranausleger, Takelmasten, ..... etc. .

- Unter dem Tochterinstrument der Windmessanlage befindet sich das Bedienteil für das Radio



## Trinkwassertank

Der Trinkwassertank hat einen Inhalt von 150 Liter.  
Wir haben ihn für Sie frisch befüllt.  
Sollten Sie während Ihres Segeltörns nachtanken  
müssen, finden Sie den Tankeinfüllstutzen im  
Ankerkasten am Bug.



Falsch



Richtig

## Selbstholende Winschen

Das Schiff ist mit modernen, selbstholenden Winschen  
ausgestattet.

Bitte beachten Sie, dass die Schot mehrfach um die  
Trommel gelegt wird, bevor sie in die Klemmvor-  
richtung geführt wird.

Zu wenige Windungen um die Trommel können die  
Wunsch bzw. die Selbstholemechanik stark beschädigen.



6 Festmacher – Leinen in der Backskiste



## Technische Daten BAVARIA 34 „Aldebaran“

**Länge** 9,99 m  
**Breite** 3,42 m  
**Tiefgang** 1,58 m  
**Segelfläche** 51,0 m<sup>2</sup>  
**Kojen** 6

**Wassertank** 150 l  
**Dieseltank** 150 l  
**Fäkalientank** 70 l  
**Grauwassertank** 90 l  
**Warmwasser** 22 l

**Motor** Volvo D1-30 F - 28 PS

### Fäkalientank-Absaugung bei Rückgabe der Yacht!!

**Bevor Sie die Yacht in unserem Hafen an den Liegeplatz legen, bitten wir Sie den Fäkalientank an unserer Fäkalien-Absauganlage -rechte Seite der Hafeneinfahrt beim Takelmast - abzusaugen.**



## Fäkalientank – Absaugmöglichkeit

**Achtung: Wir haben in unserem Hafen eine eigene Absauganlage,**

**diese ist jedoch bei starkem Westwind nicht nutzbar !!**



**Bitte fahren Sie rückwärts- mit der Backbordseite an die Absauganlage, da die Absaugstutzen der Yacht ebenfalls auf der Backbordseite sind.**



## Heiter bis wolkgig. Wetter am Bodensee

Woher kommt das Wetter? Wie wird es morgen? Dieses Thema beschäftigt die Menschheit genauso lange wie Fragen der Fortpflanzung und der Nahrungsaufnahme. Himmlische Mächte und auch irdische Geschöpfe müssen deswegen seit Menschengedenken als „Prügelknaben“ herhalten. Vor allem, wenn sich das Wetter nicht in der gewünschten Form präsentiert: Der ehrwürdige Petrus, dem bei der Siegerehrung gern die Schuld in die Schuhe geschoben wird, kann jedoch ebenso wenig dafür, dass der Wind fehlte wie die Dame von der Wetterkarte im Fernsehen.

In meteorologischen Kreisen weiß man schon seit längerem, dass in erster Linie die Grenzschicht zwischen polarer Kaltluft und subtropischer Warmluft die Tiefs und Hochs verursacht. Und das Meiste unterliegt hier dem Zufallsprinzip. Dazu kommt die Sonne, die auch noch ihre Finger im Spiel hat sowie topografische Gegebenheiten. Diese sind vor allem am Bodensee, der bekanntlich von Bergen eingerahmt ist (Alpen und Schwarzwald), maßgeblich am Wettergeschehen beteiligt. Bei solch komplexen Zusammenhängen wäre selbst ein Heiliger wie Petrus zudem auch bald überfordert.

## Globale Windsysteme

Auf der Nord- und Südhalbkugel gibt es jeweils drei verschiedene Windzonen. Die Passatzone mit subtropischer Warmluft sowie die polare Hochdruckzone. Dazwischen liegen die so genannten gemäßigten Breiten. Hier bewegt sich der Höhenwind, der auch als Jetstream bekannt ist, von West nach Ost. Hochs und Tiefs entstehen abwechselnd, da dieser Wind nicht geradlinig, sondern in Wellen über die Grenze von polarer Kaltluft und subtropischer Warmluft fließt. Dadurch entstehen Wirbel zwischen den beiden Zonen. Geburtsstätten zahlreicher Tiefs.

## Hoch und Tief

Diese Tiefdrucksysteme „saugen“ die Luft nach oben. In einem Hochdruckgebiet sinkt sie wieder ab. Das Tief zieht von unten weitere Luft nach. Sie strömt in einem Winkel von etwa 30 Grad zu den Isobaren, gegen den Uhrzeigersinn in den Tiefdruckwirbel. Aus der Unterseite des Hochdruckwirbels strömt sie in einer Drehung im Uhrzeigersinn heraus. Über See wird der Wind nicht so stark abgebremst wie über Land. Darum beträgt der Winkel zu den Isobaren etwa 15 Grad.





## Durchzug eines Tiefs

Die Zuggeschwindigkeit eines Tiefs beträgt in der Regel 15 – 20 Knoten, in Ausnahmen bis zu 50 Knoten. Unsere Breiten werden von der äquatorialen Flanke der Zyklone, also der südlichen Seite mit den Fronten, passiert. An dieser Stelle muss erwähnt werden, dass es die „Lehrbuchzyklone“ tatsächlich fast nur im Lehrbuch gibt, denn nach ihrem weiten Weg vom Atlantik bis an den Bodensee sieht diese schon etwas „gerupft“ aus.

Das Aufziehen einer idealen Zyklone, wie das Tief von den Meteorologen auch genannt wird, beginnt mit der Warmfront und lässt sich am Wolkenbild erkennen. Die Warmluft gleitet auf die am Boden liegende Kaltluft keilförmig auf und kühlt ab. Der enthaltene Wasserdampf kondensiert und wird als Zirkus-Bewölkung sichtbar. Dies sind streifenförmige, faserige Eiswolken, die an ihrem östlichen Ende zu einem Haken ausgebildet sind. Die Zirren befinden sich in großen Höhen zwischen 9000 und 12 000 Metern. Mit dem Heranziehen des Tiefs verdichtet sich die Bewölkung zu einer geschlossenen Stratusschicht. Der untere Rand der Wolken wird immer niedriger (keilförmig). Es fängt an zu regnen. Vereinzelt treten auch Gewitter auf. Im weiteren Verlauf lockert die Bewölkung im Warmluftsektor manchmal auf, der Wind ist gleichmäßig.

Die Kaltfront kündigt sich durch dichte Quellbewölkung an.

Sie ist in ihrer horizontalen Ausdehnung nur etwa ein Drittel so groß wie die Warmfront, so dass das Geschehen schneller und heftiger abläuft. Der Wind ist stark böig. Auch können Gewitter auftreten.

Bei einem älteren Tief, wenn die Kaltfront die Warmfront schon eingeholt hat, spricht man von Okklusion. Je nachdem, ob die Luft der Okklusion wärmer oder kälter als die davor liegende ist, kommt es zu Aufgleitvorgängen mit Warmfrontcharakter oder zu Einbrüchen wie bei einer Kaltfront.

## Gewitter

Hier unterscheidet man zwischen Frontgewitter und Wärmegewitter. Frontgewitter entstehen, in dem sich Kaltluft unter Warmluft schiebt und diese schnell nach oben hebt.

Wärmegewitter entstehen, wenn feuchtwarme Luft, durch Sonnenstrahlung über dem Land erwärmt, nach oben steigt.

In einer gewissen Höhe kondensiert das Wasser, wodurch Energie abgegeben wird. Die Luft erwärmt sich dadurch noch stärker, steigt höher und kondensiert weiter, bis diese an der Tropopause, der Grenzschicht zur Stratosphäre, anstößt. Die Luft verteilt sich an dieser kaum durchdringbaren Schicht, wo eine Temperatur von – 60 bis – 70 Grad Celsius herrscht. Der markante Amboss aus Eiskristallen entsteht. In dem Wolkenturm findet eine permanente Auf- und Abwärtsbewegung von Luft, Wasser und Eis statt.



Die Wassertropfen und Eiskristalle stoßen gegeneinander, verbinden sich und werden größer und schwerer. Nach einiger Zeit kann deren Schwerkraft nicht mehr von der Energie des Aufwinds überwunden werden. Dadurch fallen die gewaltigen Wasser- und Eismassen zur Erde und „reißen die Luft mit“. Diese kalte Luft klatscht aus großer Höhe auf die Erde und verteilt sich in alle Richtungen. Dadurch entstehen die heftigen Böen. Kurze Zeit später zieht der Bereich der Niederschläge durch. Bei einem Wärmegewitter ist der Spuk nach relativ kurzer Zeit vorbei und das ganze System bricht in sich zusammen. Die elektrische Energie für Blitz und Donner entsteht durch Ionisierung der Luft.

Allerdings kommt ein einzelnes, für den Wassersportler einschätzbares Gewitter, selten vor. Meist haben sich um eine Gewitterzelle mehrere „Tochterzellen“ gebildet. Die einzelne Zelle durchläuft verschiedene Stadien, in welchen sie Energie speichert und an die Nebenzellen weitergibt. Dann löst sie sich auf. So entsteht unter Umständen ein riesiger Gewitterkomplex. Dieser zieht, mit einer typischen Geschwindigkeit von etwa 35 km / h, mit den Höhenwinden üblicherweise in nordöstliche Richtung. Deren Richtung kann an den Wolken in sehr großen Höhen erkannt werden. Allerdings spielen auch topographische Verhältnisse eine Rolle, so dass man eine lange Zeit der Übung und Beobachtung braucht, um das lokale Wetter richtig einschätzen zu können.

Eine seltene, jedoch äußerst bedrohliche Ausnahme stellen die Ostgewitter am Bodensee dar. Eine Gewitterzelle, meist über dem Allgäu, wird aufgrund von bestimmten Winden nach Westen über den See getrieben. Dies ist für alle Wassersportler das Signal, schnellstens zu verschwinden. Erfahrungsgemäß gehören diese Gewitter immer zu den heftigsten, die in unserer Region zuschlagen.

## **Woran erkenne ich ein Gewitter?**

Zunächst an der Höhe der Wolke. Der britische „Wetterguru“, Alan Watts, hat eine Faustregel formuliert, die besagt, dass eine Kumuluswolke, die höher als ihr Abstand zur Erde ist, grundsätzlich als verdächtig gilt. Gewitterwolken im reifen Stadium haben die typische Ambossform. Das energiereichste Stadium ist kurz bevor sich der Amboss bildet. Gewitterfronten besitzen eine große horizontale Ausdehnung. Dadurch ist es kaum möglich, dem Wetter auszuweichen. So richtig heftig wird das Ganze, wenn diese Frontgewitter am Nachmittag durch feuchtwarmes Wetter noch zusätzlich „angeheizt“ werden.

## **Thermik**

Morgens wird das Land von der Sonne erwärmt, wodurch Luft aufsteigt und von kühlerer Seeluft ersetzt wird, die sich dann über Land wiederum erwärmt und aufsteigt. Abends geschieht das Ganze in der umgekehrten Reihenfolge. Das Land kühlt sich ab, während der See die gespeicherte Wärme abgibt. Dieser Effekt ist um so stärker, je weiter man sich unter Land befindet. Während an den Küsten und vor allem auf einigen Alpenseen durch Thermik und Berg-TalWinde beachtliche Windgeschwindigkeiten verursacht werden, spielt sich die Sache am



Bodensee eher bescheiden ab.

Aufmerksame Segler können diese thermischen Vorgänge nicht nur bei Regatten geschickt für sich nutzen. In den Zeiten, als es noch keine Motoren auf dem See gab, wurde dieser Wind als „Heimschieber“ von den Seglern erwartet.

## Föhn

Der markante Alpenwind kommt nicht nur am Bodensee vor, sondern überall, wo Luft über eine quer stehende Gebirgskette geschoben wird.

Ein Tief, nördlich der Alpen, saugt die Luft vom Mittelmeerraum an. Diese wird über die Alpen geschoben. Dort wird die Luft, wie in einer Düse, beschleunigt, da diese nicht unbegrenzt nach oben ausweichen kann, sondern an der Tropopause „ansteht“. Beim Aufstieg wird feuchte Luft um ein halbes Grad Celsius pro 100 Meter abgekühlt. Die Feuchtigkeit kondensiert. Am Gipfel erscheint kalte trockene Luft. Diese erwärmt sich, aufgrund der abgegebenen Feuchtigkeit, nicht um ein halbes Grad pro 100 Meter Höhenunterschied, sondern doppelt so hoch, um ein Grad. Durch Düseneffekte in den Tälern wird die extrem trockene und warme Luft zusätzlich noch beschleunigt. Über dem offenen See verlangsamt sich die Windgeschwindigkeit jedoch rasch wieder.

Dem Segler, der mit seinem Boot gegen den Föhnsturm ankämpft, ist die Physik vermutlich ziemlich wurst. Er hat andere Sorgen.

Was sind denn nun die Vorzeichen?

Außer dem eingangs beschriebenen Tiefdruckgebiet, das im Wetterbericht gemeldet wird, herrscht außergewöhnlich klare Sicht. Die Landschaft scheint zusammenzurücken. Durch den fehlenden Dunst beherrschen klare kräftige Farben das Bild. Über den Bergkämmen sind linsenförmige Wolken, die so genannten Föhnfische sowie die Öffnung dazwischen, das Föhnfenster, sichtbar. Ob und wann ein Sturm losbricht, kann vom See aus nicht vorhergesagt werden. Dies kann ziemlich plötzlich passieren.

Westlich von Romanshorn tritt praktisch kein Föhn mehr auf. Dies heißt aber nicht, dass dies ausgeschlossen wäre. Vor einigen Jahren war Föhnluft sogar von der Wetterstation in Sipplingen gemessen worden. Die Häufigkeit ist im Sommer geringer als im Frühjahr und Herbst. Es kommt hier jedoch auch vor, dass der warme Föhn in einiger Höhe über die auf dem Wasser liegende Kaltluftschicht hinwegrast, ohne die Oberfläche zu berühren.

## Wettervorhersage

Wie kann man als Wassersportler auf dem Bodensee dafür sorgen, dass das Wetter keine große Unbekannte bleibt? Der wissenschaftliche Leiter der Wetterwarte Stuttgart, Klaus Sturm, empfiehlt, sich ein solides Wissen über Meteorologie anzueignen. Neben den Grundlagenkenntnissen über Wetterkunde, wozu es hervorragende Literatur auch für Laien gibt, ist vor allem ein häufiges Überprüfen der eigenen Einschätzungen wichtig. Nur so wird man Sicherheit erlangen. Einen Wetterbericht zu hören, gehört zur Vorbereitung eines Segeltages.

# SEGELSCHULE • YACHTCHARTER • ÜBERLINGEN

Raschewski - Bahnhofstr. 35 - 88662 Überlingen

Tel. +49-7551/3218 - info@segelschule-ueberlingen.de



Wenn man weiß, nach welchen Wettersituationen man Ausschau halten muss, erleichtert dies die Sache erheblich. Einige erfahrene Bodenseeskipper wissen nach einem Blick aus dem Fenster, mit welchem Wetter sie rechnen können.

Diese brauchen sicher keine Sturmwarnung.

Der Sturmwarndienst möchte jedoch allen Anderen Entscheidungshilfen anbieten. Was

der Schiffsführer im konkreten Fall unternimmt, bleibt jedoch allein seine Sache

Die Starkwind- oder Sturmwarnung wird ausgelöst, wenn bis zum Eintreffen von

Spitzenböen über 25 bzw. 35 Knoten Windgeschwindigkeit noch etwa eine Stunde

Zeit bleibt. Speziell bei Gewittern ist ein solches Zeitfenster jedoch oft nicht

realisierbar. Um eine Fehlmeldung zu vermeiden, wird erst gewarnt, wenn

einigermaßen feststeht, dass die Böen auch tatsächlich über den See hinwegziehen.

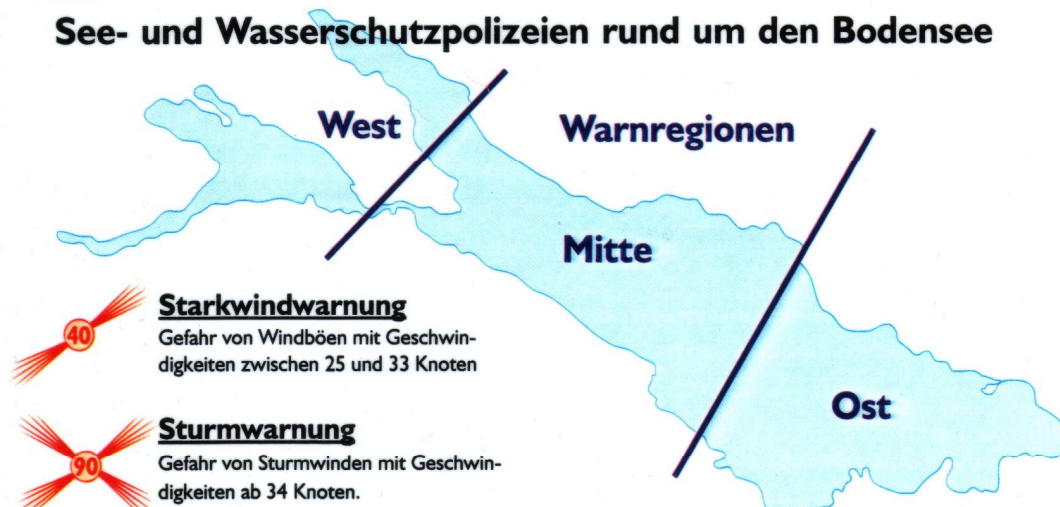
Klaus Sturm gibt zu bedenken, dass auch eine professionell erstellte

Wetterprognose immer einer gewissen Wahrscheinlichkeit unterliegt und niemals

absolut sein kann.

## Sturmwarndienst Bodensee

### See- und Wasserschutzpolizeien rund um den Bodensee



**Im Notfall:**



Telefon:

**117**

**110**

**133**



## Wie verhalte ich mich im Hafen?

Liegeplätze am Bodensee stehen nur in beschränkter Anzahl zur Verfügung. Doch in fast allen Häfen werden freie Plätze durch grüne Tafeln mit dem Hinweis "Frei" signalisiert. Doch zeigen Sie sich kameradschaftlich und machen Sie nur in einer Box fest, die der Größe Ihres Bootes entspricht.

In allen Häfen am See wird für die Übernachtung, Strom und Dusche eine Gastgebühr verlangt. Sie ist im Vergleich mit anderen Revieren nicht sehr hoch. Diese Liegeplatzgebühr ist eine Bringschuld, auch wenn manchmal die Hafenmeister durchgehen und kassieren. Es gehört zum Sportsgeist, daß man sie bezahlt und nicht am nächsten Morgen klammheimlich verschwindet.

Benutzen Sie die sanitären Einrichtungen in den Häfen oder andere Einrichtungen, so sollten Sie sorgsam damit umgehen. Hinterlassen Sie dem Hafenmeister nicht die Aufräum- und Putzarbeit.

Und auch wenn auf dem Wasser schönsten Wetter herrscht, sollten Sie einen Hafen nur bekleidet anlaufen.

Häfen sind keine Rennpiste oder Badeplatz

In den Häfen sollten Sie langsam fahren. Den Motor lassen Sie nur laufen, so lange es notwendig ist. Grundsätzlich dürfen Sie in den Häfen und den Hafeneinfahrten nicht baden. Meist finden Sie Badeplätze in der Nähe oder ein Badezugang ist speziell ausgewiesen.

## Gut fest mit eigenen Leinen und Fendern

Die Festmacher sollten weder zu straff noch zu lose sein. Überlegen und schätzen Sie ab, wie sich das Boot bei Seegang und Wind von verschiedenen Seiten an seiner Vertäuung verhält. Insbesondere auch zu benachbarten Booten. In manchen Fällen kann beim Festmachen eine Vor- oder Achterspring oder beides notwendig sein. Sie verhindern seitliches Abtreiben und halten das Boot nach vorne und achtern.

Hängen Sie stets genügend Fender aus. Mindestens sollten es vier intakte Fender sein. In unruhigen Häfen sollten Sie auf die Stellung der Masten achten, damit sie sich bei Seegang oder Böen nicht in den Verstagungen verfangen oder gegeneinander schlagen.



## Fäkaliensorgung findet man überall

Wie kein anderes Revier ist der Bodensee mit Absauganlagen ausgerüstet. Rund um den See findet man die meist grünen Anlagen, wo man die Fäkalien seines Bootes absaugen kann. Die Bedienung ist denkbar einfach und an den Geräten beschrieben. Bei Fragen helfen Ihnen andere Wassersportler oder der Hafenmeister sicher weiter.

Chemie-WCs oder Spülwasser sollten Sie an Land in den entsprechenden Fäkalienschütten entsorgen. Auf jeden Fall gehören Fäkalien oder Spülwasser nicht in den See!

## Wo man grundsätzlich nicht fest macht

Manche Plätze sind für das Festmachen tabu. Dazu gehören die Fäkalienabsaugstationen oder die Plätze unter dem Kran oder Takelmast. Hier können Sie nur liegen, wenn es der Hafenmeister ausdrücklich genehmigt. Sonst könnten Sie am nächsten Morgen bereits früh unsanft geweckt werden. In vielen Häfen können Sie mit Genehmigung des Hafenmeisters auch in den Gassen oder quer vor den Dalben liegen oder im Päckchen. Doch nicht überall. Liegen Sie möglichst so, daß Sie noch über die Mole aussteigen können. Wenn Sie (zur Not) überein fremdes Boot aussteigen müssen, fragen Sie um Erlaubnis und überqueren Sie das fremde Boot vor dem Mast. Achten Sie darauf, daß Sie nichts beschädigen. Steigen Sie nicht über Persenninge.

