

Wern Journal

Klasse für gesellige Individualisten: Monas

Von Wasser ist weit und breit nichts zu sehen, dafür aber die sanften Rundungen der Schwarzwaldberge bei Freiburg und ihre weißen Schneisen, die Mittelgebirgsskigebirge versprechen. Na und überhaupt, Freiburg und Wassersport – die Stadt ist zwar bekannt durch ihre vielen kleinen Kanäle, die durch die ganze Stadt ziehen, aber das hat mit Sport nichts zu tun. Gut, dann gibt es noch den Titisee und den Schluchsee, letzterer ist durch seine Regatta-Segler recht bekannt geworden, und in mäßiger Entfernung lockt der Bodensee. Und doch geht es in Waltershofen – ganz nahe bei Freiburg – recht maritim zu. Wer dort hin will und von Freiburg kommt, muß übrigens erst durch Umkirch und dort sitzt der Fritz Brennisen, der in Saint Raphael Yachten verchartert. Doch zur Sache: In Waltershofen gibt es die Firma Bauer, ich kenne sie schon seit Jahren als ein Unternehmen, das Yachten und Zubehör verkauft und das jetzt auf einmal als Monas-Bauer an die Öffentlichkeit tritt.

Vor etwa sechs Jahren noch wäre das als Meldung untergegangen. Leute, die außer der Kostenrechnung alle Arten der höheren und niederen Mathematik beherrschten und sich als Werttherren im Wanderzirkus der Messgesellschaften gegen Entgelt zur Schau – und später oft genug dem Konkursrichter – stellten, gab es genug. Doch die Winddrehung der letzten Jahre, um im Segler-Jargon zu bleiben, förderte die Sensibilität für die Antwort auf die Frage, was steckt dahinter? Geht es doch im vorliegenden Fall um eine Konstruktion von Helmut Stöberl, ein bislang von Klepper gebautes Boot und nicht zuletzt um eine aufstrebende Klasse von sportlichem Gewicht.

Das Boot – die Wert

Helmut Stöberl, genialisches „enfant terrible“, besonders der süddeutschen Segler-Szene – Langstrecken-Fans bekannt durch den Super-Renner Quartas – Vater der Regatta-Klassen Dyas und Trias, begab sich vor Jahren auf ein recht glattes Parkett: Den Entwurf eines Einmann-Kielbootes, der Monas. Einmann-Kielboote waren bislang ein wenig die Stiefkinder der Wassergesellschaft. Zumindest im Verhältnis zu den dazu noch überaus zahlreichen, verschiedenen Einhandjollen brachten sie es nie auf nennenswerte Mengen und das, obwohl die Zahl der zwangsrekrutierten Ehevorschoterinnen ebenso zahlreich ist wie die Klagen der Segler, mit einem meist ungeeigneten Boot einhand segeln zu müssen. Als dann Klepper mit der Monas an die staunende Öffentlichkeit trat, war das schon eine Sensation, denn was da stand, war eine Maschine, die mit dem schon vorhandenen deutschen Einmann-Kielboot – schon aus Gründen der Proportionen (Monarch LÜA 4,90 bei BÜA, 1,80 m, Monas LÜA 7,00, BÜA 1,90 m) – nicht verglichen werden konnte. Spötter und Zweifler waren schnell zur Stelle.

Die neue Monas erschien und erscheint auch heute noch als ein Riesenschiff. Ist es auch, denn die Tempest ist bei gleicher Breite 20 cm kürzer, der Star ist schmaler und fast gleich lang und selbst die olympische Soling ist bei gleicher Breite als Dreimannkielboot nur etwas mehr als einen Meter länger. Sollte es also kein Boot nur für athletische Supersegler werden, mußten sich Konstrukteure und Wert schon einiges einfallen lassen. Auffälligstes Kennzeichen des Bootes sind zweifellos die beidseitigen Ausreit-Schalensitze. Man muß nicht unbedingt als Vorschoter auf einem Star gegessen haben, um zu begreifen, wie bequem und sinnvoll diese Sitze sind. Dazu

kommt ein sehr ausgeklügeltes Bedienungssystem, das dem Steuerermann unnötige und gefährliche Verrenkungen erspart. Die Fock, selbstwendend und als Rollfock konzipiert, macht gleichfalls keine Mühe. Fockrolle und Vorstagstrecker sind unter Deck. Das $\frac{1}{2}$ -Rigg, der Kiel und das Balanceruder verraten indes, daß zur optimalen Beherrschung einer Monas schon etwas mehr gehört als der soeben erworbene A-Schein. Segler sind freilich eigenartige Leute. So findet man immer wieder Boote, die für große Besatzung gedacht, einhand gesegelt werden und umgekehrt scheint es nichts Schöneres zu geben als ein als Einhandboot gekauftes Fahrzeug so umzubauen, daß vom ursprünglichen Zweck nichts mehr übrig bleibt. – Und um das alles in die richtige Bahn zu lenken, damit die Yacht sowohl als auch gesegelt werden kann, wird gleich ein Duo-Paket angeboten, in dem es eine Genua, Trapez, Spinnaker und die dazugehörigen Blöcke, Winschen und Schienen gibt. Dazu Hans-Georg Bauer: „Jeder zweite rüstet mit Spi und Genua nach“. So weit lief alles recht gut. Bis es zu jener Umstellung im Hause Klepper kam, die im Jahrbuch der Monas-Klassenvereinigung lapidar mit drei Sätzen abgehandelt wird: Einmal Einstellung der Segel-Bootsproduktion – „und für die Monas wird sehr intensiv ein Lizenznehmer gesucht. Die Verhandlungen stehen kurz vor dem Abschluß.“ Abgeschlossen wurde mit dem Segelboot-Bauer in Freiburg-Waltershofen. Der – nunmehr mit dem alleinigen Recht versehen zu bauen und zu verkaufen – optimiert das Schiff noch ein wenig, wie er das nennt, was bedeutet, daß zum Beispiel ab sofort kugelgelagerte Blöcke eingebaut werden.

Was sind das nun für Leute, die Bauers, Herr und Frau Bauer? Es sind Segler, Hans-Georg Bauer ist Monas-Flottenkapitän, also Monas-Fan – und im Ge-

schäft sind sie nun schon seit gut sieben Jahren. Es wird mit Zubehör gehandelt, Masten und Spieren werden gebaut, eine Takelei ist vorhanden. Segler zwar – aber mit Kostendenken, also nicht mit jener gefährlichen Realitätsform behaftet, die manchem Bootsnarren zu eigen wird, sobald er sich mit dem schlüpfriegen Element beschäftigt. Daß Clubs und mit ihnen Regatta-Segler betreut werden, ist verständliches Anliegen, auch wenn da im Einzelfall mal das Renditedenken zurückstehen muß. Keiner lebt von so etwas alleine – und so sind noch die Yachten von Bavaria, Fritzmeier (Service-Station) und Dufour im Programm. Auch Segel werden verkauft, und zwar von North, Raudaschl und Simon Fritz. Das ist nun immer noch keine Grundlage, um einen Laminierbetrieb einzurichten, der überdies von allerlei behördlichen Auflagen abhängig ist. Und so wird in Freiburg auch gar nicht laminiert, obwohl der Platz dazu vorhanden wäre. Die Rümpfe baut einer, dessen guter Ruf unbestritten ist: Der Franz Häfelle in Aitrach. Die dort gefertigten Rümpfe werden dann in Freiburg fertiggestellt, bzw. ausgebaut. Das ist eine Art der Arbeitsteilung, die sich schon bei anderen, schnellen Binnenrumpfen aus Aitrach sehr bewährt hat.

Diese Entscheidung für die Monas, die bei aller Begeisterung doch sorgfältig abgewogen werden mußte (war sie doch mit einigen Kosten verbunden), war sicherlich gut für die Klasse, die ja zunächst nicht so ganz wußte, wie es weitergehen wird. Findet sich ein Bootsbauer, der die Monas – den hohen Anforderungen gemäß – baut oder stirbt die Klasse an der langsamen Auszehrung?

Die Klasse: Keine Eigenbrötler

Über Einhandsegler gibt es eine ganze Palette von Meinungen, die allerdings meist von der



Existenz einhand über die Weltmeere schippernder Leute bestimmt werden. Das ist eine Betrachtungsweise, die nicht nur die vielen Einhandjollen übersieht, sondern auch die Tatsache, daß, so man die Surfer zu den Seglern zählt, es mehr Einhandsegler als solche mit Crew gibt. Diese Art zu segeln muß, was die Regatta-Parties beweisen, nicht die Lebensform von Leuten sein, die in mönchischer Einsamkeit ihre Zeit verbringen. Bezogen auf Regatten in absoluten Einheitsklassen – und um eine solche handelt es sich bei der Monas – bringt es letztlich eigentlich nur Vorteile: Weder das Material noch der Vorschoter können Schuld sein, wenn es nicht geklappt hat. Man muß schon gewissenhafte Selbsterforschung betreiben, um zu ergründen, warum dieser Kerl den Brisenstrich immer früher sieht und dann auch noch besser ausnutzt.

Die Monas-Klassenvereinigung e. V. wurde 1975 gegründet, hat also die ersten fünf Jahre und bedingt durch die Umstellung bei Klepper – die erste Krise hinter sich gebracht. Es spricht für die Klasse und ihr Boot, daß eines ihrer Mitglieder weder Arbeit noch Investitionen gescheut hat, um beide am Leben zu erhalten. Dabei konnten weder Hans-Georg Bauer noch Klaskenhaupt Georg von Ziehlberg ahnen, wie dicht sie am neuen Trend liegen. Jenem Bemühen also, auf den süddeutschen Binnengewässern oder besser alpennahen Seen, denn der neue Wind weht auch in der

Schweiz und in Österreich, wieder einen Weg zum schmalen, schnellen Schiff und weg von den schwangeren IOR-Austern zu finden. Denn: Gerade in den Tagen der Caravan + Boot in München, also Februar dieses Jahres, hat sich Helmut Stöberl in einem Papier Gedanken über die Situation auf unseren Seen gemacht. Er fordert darin „eine ausnahmslose Begrenzung der Bootsbreite auf maximal 2,50 m“ und meint: „Dadurch werden zwangsläufig auch wieder ästhetisch aussehende, schnelle und umweltfreundliche Boote und Yachten entstehen, gegen die nicht einmal „Grüne“ und „Umweltschützer“ etwas haben können“. Thesen, die in der Diskussion sind, Meinungen, die sicher nicht die Zustimmung aller treffen, die aber dennoch in vielleicht geänderter Form eine Richtung sichtbar machen. Von der schmalen und schnellen Monas – inzwischen auch vom DSV als Ein-Typ-Klasse anerkannt – existieren derzeit mehr als 300 Exemplare, was angesichts der Tatsache, daß die Yacht doch so zwischen 17 bis 20 tausend Mark kostet (und keine Kajüte hat), recht beachtlich ist. So fiel es der Klasse auch nicht schwer, in ihrem Jahrbuch 1980/81 selbstbewußt zu behaupten, „Wir sind wer“. „Wir“, das sind immerhin 127 Mitglieder, die den Vorstand beauftragt haben, „zu gegebener Zeit beim DSV den Antrag auf Anerkennung als Nationale Klasse zu stellen“. Eine Übersicht zeigt, daß sich die Mitgliederzahlen steil nach oben ent-



Die Monas wird jetzt von Segelboot-Bauer gefertigt

wickelt haben, aus 1975 registrierten 11 Monas-Seglern wurden die eben erwähnten 127. Es soll hier nicht die Rede sein von Q-Faktoren oder Siegern und Besiegten, sondern was für Felder kommen zustande, wie schneiden die Yachten beim Vergleich mit anderen Booten ab. Da kommen schon mal Felder von etwa 20 Booten zusammen, wobei eine Statistik der Klassenvereinigung eine teilweise recht rege Reisetätigkeit registriert. Letztes Jahr wurde ein drei Tage andauerndes Training im Leistungszentrum des Bayerischen Segler-Verbandes (BSV) am Starnberger See durchgeführt. Entscheidend ist freilich der Spaß am Segeln und die Steigerung des eigenen Niveaus; Flottenkapitän Bauer drückt das so aus: „Regattasegeln hat überhaupt keinen

Zweck, es sei denn, Sie haben sportlichen Ehrgeiz und wollen dazulernen“. Ja, das ist es wohl und das ist offenbar auch der guttuende Geist der Klasse, ein absolutes Einheitsboot, bei dem der beste Segler gewinnt und keine Materialschlacht, bei der nur einer siegt: Der Yachtausrüster. Solchermaßen gerüstet, gehen die Mitglieder in diesem Jahr in 12 Regatten, deren letzte im Oktober auf dem Starnberger See stattfindet. Eine Klasse, in der es offenbar klappt, deren Allein-Segler der Geselligkeit keineswegs fern stehen, die wohl nie eine Massenorganisation wird und das wohl auch nicht so recht möchte, obwohl man ihr und ihrem Schiff nur regen Zulauf wünschen kann.

Das Schiff:

Monas, Sandwichbauweise, GFK handlaminiert,

LüA:	7,0 m
BüA:	1,90 m
Lcwl:	6,10 m
Bcwl:	1,68 m
Tiefgang:	1,10 m
Deplacement:	ca. 680 kg
Kielgewicht:	320 kg
Großsegel:	14,2 qm
Fock:	7,8 qm
Racingflock:	9,0 qm

Ab DM 16 400,- (Stand Preisliste Nr. 1). Vertrieb: Segelboot-Bauer, Breikeweg 18, 7800 Freiburg-Waltershofen.

Die Klasse:

Monas-Klassenvereinigung e.V., Georg v. Ziehlberg, Theodor-Storm-Str. 1, 8047 Karlsfeld.



Seenotsignale

Ihre Hilfe im Seenotfall!

NEU IM PROGRAMM

Notpack 5

Inhalt des Containers, mit Wandhalterung:

- 1 Signalpistole, Kal. 4
- 4 Fallschirmsignalpatronen, rot
- 4 Signalpatronen, rot
- 2 Fallschirmsignalaraketen, rot
- 2 Handfackeln, rot



Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, die Kreuzer-Abt. des Deutschen Segler-Verbandes und der Deutsche Motoryachtverband empfehlen folgende Ausrüstung:
8 Fallschirmsignalaraketen, 2 Handfackeln, 2 Rauchsignale. Insgesamt 5 Notpacks stehen zu Ihrer Auswahl – Bezug über den Fachhandel – Prospekt und Händlernachweis anfordern!

Handfackel, rot
Zur Markierung des Standortes



Fallschirmsignalarakete für Sportboote
leistungstark und handlich
Alarmsignal für weite Entfernungen



Comet GmbH Pyrotechnik · Apparatebau
D-2850 Bremerhaven 1 · Postfach 10 02 67