

DER OLDTIMER VOM AMMERSEE

Die ALBATROS

Wer kennt sie nicht, die ALBATROS? Wenn sie an einem schönen Sommertag den Ammersee durchpflügt, alle Segel gesetzt, dann ist das schon ein schönes Bild.

Wir kennen sie alle. Kennen wir sie wirklich? Wissen wir zum Beispiel, dass dies das älteste Segelschiff auf dem Ammersee ist?

Die ALBATROS hat eine sehr interessante Geschichte, die in Russland beginnt, im Zarenreich. Geboren wurde dies Schiff eigentlich zu dem Zeitpunkt, als Zar Nikolaus II. Alexandrowitsch, der 1918 während der russischen Revolution zusammen mit seiner Familie ermordet wurde, einer Kieler Werft (wahrscheinlich der Germania-Werft) im Jahre 1905 den Bauauftrag erteilte.

1906 auf Kiel gelegt, schwamm das Schiff bereits im selben Jahre. Es hieß zu dem Zeitpunkt SKIDBLADNIR und war ein Kielschwerter.

Zar Nikolaus hatte die Yacht aber nicht für sich selbst bauen lassen, sondern als Geschenk für König Wilhelm II von Württemberg. Dieser ließ das Schiff an den Bodensee bringen, und zwar in den Hafen des königlichen Schlosses in Friedrichshafen.

Nach dem Ende des 1. Weltkrieges musste Wilhelm II im Jahre 1918 abdanken, das Schiff wurde verkauft. Der neue Eigner hieß Dr. Ernst Hohner, der von 1886 bis 1965 lebte. Jeder, der sich etwas für Musik interessiert, wird diesen Namen kennen, denn Hohner steht als Markenzeichen für Akkordeons und andere Musikinstrumente.

Er taufte die Yacht um auf den Namen INGE.

Der Ammersee beginnt, eine Rolle in der Geschichte dieses Seglers zu spielen, als im Jahre 1936 Heinrich Seidl aus Dießen neuer Eigner wird. Heinrich Seidl hatte im Jahre 1928 eine private Binnensee-Segelschule in Dießen gegründet, die heute als die älteste in Deutschland gilt.

Und hier erhielt das Schiff den Namen ALBATROS. Heinrich Seidl gliederte die

ALBATROS in seinen Schulbetrieb ein, natürlich als Flaggschiff. Vorher aber ließ er zur Erhöhung der Sicherheit und zur Verbesserung der Segeleigenschaften eini-

Segel gesetzt, also insgesamt 130 qm Tuch. Am Großmast fährt sie das gaffelgetakelte Großsegel, darüber ein Topp-Segel. Zusätzlich die Fock, einen Klüver und einen Flieger als Vorsegel. Und hinten am Besanmast ein Hochsegel.

Der Rumpf hat eine Länge von 16 Metern und ist kraweelgebaut. Die Planken sind 3 cm stark, stoßen gegeneinander und bilden somit eine glatte Außenfläche. Mit ihrem Gesamtgewicht von 7 Tonnen



ge Veränderungen sowohl am Rumpf als auch am Rigg vornehmen. Das Kielschwert verschwand und wurde ersetzt durch einen festen Kiel mit drei Tonnen Gewicht. Und hier in Dießen erhielt die ALBATROS jetzt ihr Erkennungszeichen, den zweiten Mast ganz hinten am Heck. Der Treiber- oder auch Besanmast steht hinter der Ruderachse und außerhalb der Schwimmwasserlinie.

Seit diesen Arbeiten am Rigg ist die Kielyacht als Heckmaster oder als Yawl zu bezeichnen.

Auf dem Bild hat die ALBATROS alle sechs

braucht die ALBATROS mindesten 1,70 Meter Wasser unter dem Kiel.

Wer richtig mitgerechnet hat, weiß bereits, dass dieses Schiff nun 96 Jahre alt ist. Vor sechs Jahren nahm am 90. Geburtstag auch Friedrich Herzog von Württemberg an der Feier teil und meinte, er würde am liebsten die ALBATROS zurück kaufen und nach Friedrichshafen zurück bringen lassen.

Zum Glück hat er dies nicht getan. Und so ist uns das älteste und neben der VIKING das schönste Segelschiff unseres Sees erhalten geblieben.

Mit dem eigenen Boot von München an den Ammersee !

Das wäre fast Wirklichkeit geworden, wenn es nach dem Oberbaurat Heinrich Freiherr von Pechmann gegangen wäre.

Während der Donau-Ausbau – vor allem das letzte noch nicht voll ausgebaute Stück zwischen Straubing und Vilshofen – heute immer noch für Streit sorgt, waren bereits im 19. Jahrhundert groß ausgelegte Wasserstraßen in Bayern geplant. Man wollte Oberbayern schiffbar machen und plante u. a. eine Strecke, die von der Ammer über den Ammersee bis zur Amper führen sollte und dann weiter bis nach München und zur Donau. Eines dieser für den Traum von König Ludwig I. notwendigen Projekte war der so genannte Amper-Canal zwischen Fürstentfeldbruck und München.

Initiator des Projektes war der bereits oben genannte Oberbaurat von Pechmann, der in den Jahren 1774 – 1861 lebte und seines Zeichens Generaldirektor des Wasser-, Brücken- und Straßenbaus in Bayern war.

Er warb in einer Denkschrift von 1822 vehement für den Kanal, um so Baumaterial von den Sandsteinbrüchen an der Ammer beim Kloster Rottenbuch in die aufstrebende Großstadt München transportieren zu können. Auch das "herrliche Bauholz, das in diesen Gegenden im Überflusse zu finden ist", sollte so mittels der Flößerei in die Hauptstadt befördert werden. Freiherr von Pechmann konnte sogar den Hofbauintendanten Leo von Klenze für seine Idee gewinnen, nachdem dieser sich von der Qualität der Rottenbucher Stein-

brüche vor Ort überzeugt hatte. Erste Gelder für Detailplanungen wurden bewilligt, und von Pechmann konnte 1826 bereits genaue Expertisen vorlegen.

Danach sollte der Kanal "sieben Stunden lang" werden und beim Kloster Fürstentfeld beginnen, sich auf der heutigen Bahntrasse nach Aubing fortziehen und die Würm über einen Wehrkanal überqueren. 15 Brücken sollten gebaut werden. Die Kosten wurden mit insgesamt 385.028 Gulden und 27 Kreuzern veranschlagt. In München sollte der neue Kanal in den Nymphenburger Kanal münden. Ein späterer Schritt sollte die schiffbare Direktverbindung zur Donau sein.

Doch der Traum währte nur kurz und zerbrach sich schon im Jahre 1827. Der König wollte sein Geld doch lieber für den Ausbau des Donau-Main-Kanals ausgeben, weil der jetzt einsetzende Eisenbahnbau aus dem geplanten Kanalbau zwischen Ammersee und München eine wirtschaftliche Fehl kalkulation machte. Also ist der alte Krauss Maffei mit seiner Eisenbahn Schuld daran, dass wir heute keine Langstrecken-Regatta "Inning – Fürstentfeldbruck – round Nymphenburg" fahren können, und er ist auch Schuld daran, dass wir unsere Boote am See liegen lassen und mit dem Auto nach Hause fahren müssen.

Die Ehrenmitgliedschaft im SCIA hat er sich damit verspielt.



Bordhygiene

Die Bedeutung guter Hygiene an Bord wird aus einer Mitteilung des Kantonsspital Genf ersichtlich, die uns das Zentrum für Medizin und Labortechnik in Innsbruck zusandte.

Kürzlich verstarb eine Frau unter absurden Umständen. Sie trank von Mineralgetränkedosen (Fanta, Coca, etc.) als sie auf dem Genfer See war.

Montags wurde sie ins CHUV in Lausanne eingeliefert, wo sie zwei Tage später verstarb.

Die Autopsie ergab, dass sie an Leptospirose fulgurante verstorben war. Sie hatte kein Glas mit auf das Schiff genommen und direkt aus der Büchse getrunken. Eine Kontrolle der Büchsen hatte später ergeben, dass diese mit Rattenurin, also Leptospirose, verunreinigt waren. Die Frau hatte wahrscheinlich den oberen Teil der Büchse nicht gereinigt, bevor sie trank. Diese war mit trockenem Rattenurin infiziert, welcher giftige, tödliche Substanzen, nämlich Leptospiras enthält, das die Leptospirose auslöst.

Diese Büchsen werden oft in Lagern aufbewahrt, die ratteverseucht sind und kommen ungewaschen in den Handel. Die Büchsen sollte man nach dem Kauf, bevor man sie einlagert, mit Geschirrwaschmittel gründlich reinigen und natürlich vor dem Trinken noch einmal abwischen.

Gemäss einer Untersuchung in Spanien durch INMETRO sind die Getränkedosen stärker verseucht als öffentliche Toiletten!!!

Bitte beachten:

Auf der Rückseite dieser Ausgabe finden Sie die offizielle Einladung zur Jahreshauptversammlung 2003.

WILLKOMMEN IM CLUB

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

Wir begrüßen unsere neuen Mitglieder

Bernd Beringer und seine Frau **Gabi** aus Gauting, die zusammen eine Jolle vom Typ "Mephisto" segeln.

Ebenfalls herzlich willkommen heißen wir **Melanie Fischer**, die Tochter unserer Mitglieder Claudia und Bernhard Fischer.

Aus dem Vorstand

Baumsanierungen

In diesem Jahr wird die Firma Nellen die zweite Runde der dringend notwendigen Baumsanierungsmaßnahmen durchführen. Im Rahmen dieser Maßnahmen soll auch die Tanne vor dem Schuppen gefällt werden, weil die Gefahr besteht, dass sie beim nächsten Sturm von selbst umfällt. Die Fortsetzung der Baumsanierung im Jahre 2004 wird zu gegebener Zeit besprochen.

Holztor

Ein weiterer Sanierungsfall ist das Holztor zum großen Grundstück. Dieses wird noch in diesem Jahr durch ein neues Tor ersetzt werden müssen.

Hausdach

Die Planungen für die Sanierung des Hausdaches laufen. Wir haben inzwischen einige Angebote vorliegen und werden noch weitere einholen. Es zeichnet sich aber bereits ab, dass wir mit Kosten zwischen 35 und 40 Tausend Euro rechnen müssen. Der Zeitplan für die Baumaßnahmen sieht vor, dass die Arbeiten vor der Saison 2004 abgeschlossen sein sollen. Zu diesem Zeitpunkt soll auch die Planung für die Fassadengestaltung vorliegen.

Pavillon

Das Zeltdach auf unserer Terrasse ist dem letzten Sturm zum Opfer gefallen. Da dies nicht mehr zu reparieren ist, wird ein neues angeschafft.

Stegaufbau

Unser Platzwart bittet darum, dass sich bei ihm mindestens 4 starke Männer mit Trockenanzügen melden, die beim Aufbau des Steges am 29. März 2003 mithelfen. Der Steg muss unbedingt an diesem Tage aufgebaut werden, weil am Wochenende darauf eine Regatta gefahren wird (Inninger Teller).

Über weitere Planungen und Maßnahmen wird der Vorstand auf der kommenden Jahreshauptversammlung persönlich berichten.

Wir möchten noch einmal auf die Jahreshauptversammlung hinweisen. Die Einladung dazu finden Sie in dieser Ausgabe von RAUM. Wir bitten Sie um zahlreiches Erscheinen. Wenn es auch auf dieser Versammlung keine Wahlen gibt, dann doch eine Menge von wichtigen Punkten, die entschieden werden müssen.

Und damit wünschen wir heute allen Mitgliedern einen guten Start in die Saison 2003.



Aus der Region

Eissegeln in den Sonnenuntergang

Die Starnberger SZ schreibt in der Ausgabe vom 21. Februar 2003:

Jede Minute, in der sich der Winter von seiner schönsten Seite zeigt, muss genutzt werden. Schlittschuhläufer, Eishockeyspieler, Eisstockschützen und Eissegler sind deshalb in diesen Tagen gar nicht mehr vom spiegelglatten Wörthsee herunter zu bekommen. Bis zum Sonnen-

untergang ziehen sie ihre Bahnen, schlagen den Puck oder zielen auf die Daube. Von Mittag an beginnt der Trubel auf dem See. Trouble gibt es dann auf den Straßen zum See. Geparkt wird kreuz und quer, und ein Durchkommen ist fast unmöglich. csn/Foto: Rebhan

DIE NÄCHSTEN TERMINE

Jahreshauptversammlung:

14. März

Arbeitseinsatz und Stegaufbau:

29. März

Sommerfest:

26. Juli

Regattatermine 2003:

05./06. April

Inninger Teller

19. Juli

Ernst-Hans-Mittelstrecke

06./07. September

Optifant

20./21. September

Wies'nRegatta

Arbeitsdienst allgemein

Jeden **Samstag können ab 09.00 Uhr** auf dem Clubgelände die pflichtmäßigen Arbeitsstunden abgeleistet werden.

Arbeit gibt es genug, Interessenten melden sich bitte bei Klaus Wiedemann.



Volker Göbner schreibt in der Starnberger SZ am 20. Februar 2003:

Die besten Skipper treffen sich am Ammersee

Im September findet hier die Weltmeisterschaft der H-Boot-Sportler statt; 11 Ranglistenregatten stehen auf dem Plan

Vor einem großen Jahr stehen die H-Boot-Segler im Fünfseenland. Im September wird auf dem Ammersee die Weltmeisterschaft ausgetragen. Daneben stehen nicht weniger als elf Ranglistenregatten auf den beiden großen Seen im Kalender. Mit rund 5000 Schiffen ist das erst 1967 konstruierte H-Boot die größte nichtolympische Kielbootklasse der Welt.

Einladung zur Jahreshauptversammlung 2003

**am 14. März 2003 um 19.30 Uhr
im Haus der Vereine in Inning a. A.**

Tagesordnung

1. Begrüßung und Eröffnung der Versammlung durch den 1. Vorsitzenden und Feststellung der Beschlussfähigkeit
2. Genehmigung der Tagesordnung
3. Genehmigung des Protokolls der Jahreshauptversammlung vom 22. 03. 2002
4. Jahresbericht des 1. Vorsitzenden
5. Kassenbericht 2002 und Budget 2003
6. Bericht der Kassenprüfer und Entlastung des Vorstandes
7. Wahl und Neubestellung der Kassenprüfer
8. Bericht der Sport- und Jugendabteilung
9. Festlegung der Beitragsordnung für 2003
10. Sonstige Anträge und Verschiedenes

Zur Vorinformation aller Mitglieder liegen der Jahresabschluss 2002 sowie das Budget 2003 dieser Einladung bei.

Jürgen Horbach

(Schriftführer des SCIA)