

Jahrgang 1933, Heft 31: "10 qm Einheits-Boot (Platte) für den Chiemsee"
 Jahrgang 1936, Heft 38: "Die "Platte" am Chiemsee"
 Jahrgang 1980, Heft 20: "Oldtimer aus Bayern – Die Platte“

Einheitsboot für den Chiemsee

Wie das 10-m²-Einheitsboot, die „Platte“, entstand.

DER Chiemsee ist zwar eines der schönsten deutschen Binnenreviere, er liegt aber so weit ab vom Strom des Verkehrs, daß der Segelsport dort lange Zeit so gut wie gar nicht ausgeübt wurde. Dazu kommt, daß die durch die Vorgebirgslage bedingten schwierigen Windverhältnisse und der infolge der Größe des Gewässers schon bei mittlerer Windstärke aufkommende recht erhebliche Seegang einerseits manchem weniger Erfahrenen recht unangenehme Nackenschläge versetzt, andererseits ein wirklich genußreiches Segeln unter allen Verhältnissen nur mit ziemlich schweren und damit teuren Booten ermöglicht.

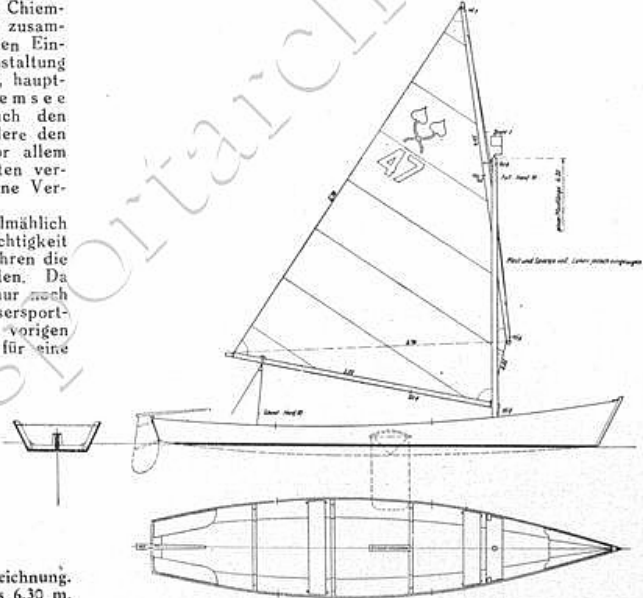
Die in Berliner Gewässern entstandenen und auf sie zugeschnittenen Jollenklassen sind auf dem Chiemsee alle nur bedingt geeignet. So beschränkt sich die Zahl der aktiven Segler dort auch heute noch auf eine kleine, aber unentwegte Gilde, die sich hauptsächlich den 40-m²-Schärenkreuzer als geeignetstes und verhältnismäßig billig zu erstehendes Boot erwählt hat.

Daneben ist aber, durch das gute Beispiel angespornt, im Laufe des letzten Jahrzehnts ein zweiter Kreis von Seglern entstanden, der sich aus den jüngeren Anwohnern des Chiemsees, insbesondere der Bewohnerschaft der Fraueninsel zusammensetzt und mit den Gästen aus der Stadt im besten Einvernehmen um die Förderung des Sports und die Veranstaltung der Regatten bemüht ist. Diese einheimischen Kräfte, hauptsächlich im Wassersportverein Frauenchiemsee zusammengeschlossen, waren von jeher bemüht, auch den weniger Bemittelten das Segeln und insbesondere den Wettsegelsport zu ermöglichen. Es wurden dazu vor allem die einheimischen Fischerboote, die sogenannten Platten verwandt, für die im Laufe der Jahre verschiedene interne Vermessungsvorschriften herausgegeben wurden.

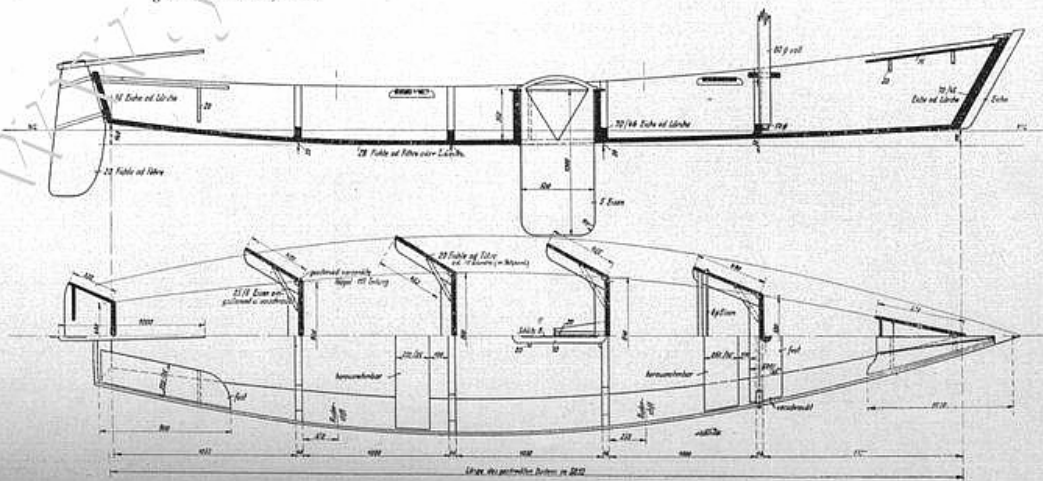
Die Erfolge einzelner dieser Boote halfen dazu, allmählich einen Typ auszubilden, der eine Garantie für Seetüchtigkeit und gute Geschwindigkeit bot, so daß in den letzten Jahren die Regattafelder dieser Boote immer geschlossener wurden. Da sich zuletzt die Maße der erfolgreichsten Fahrzeuge nur unwesentlich unterschieden, entschloß sich der Wassersportverein, zusammen mit dem Chiemsee-Yacht-Club im vorigen Herbst nach deren Muster genaue Baubestimmungen für eine Einheitsklasse herauszubringen.

Das so entstandene Boot ist nicht nur zum Regattasegeln zu gebrauchen, sondern mit einem Zeltdach versehen auch ein brauchbares Wanderboot und ein seetüchtiges, zu Erwerb und Vergnügen geeignetes Ruderboot. Es ist darauf geachtet, daß Mast und Spieren im Boot untergebracht werden können. Die Materialstärken der Takelage sind so bemessen, daß stehendes Gut in Fortfall kommen kann. Es ist also bei schwereren Böen möglich, auch bei raumem Wind das Segel auswehen zu lassen, was für die Sicherheit wesentlich ist. Das leichte Holz macht das Boot auch ohne Luftkisten unsinkbar, die große Länge erhöht die Schnelligkeit. Über die Seetüchtigkeit des Typs, auch bei recht erheblichem Seegang, liegen ausgedehnte Erfahrungen vor.

Der ausschlaggebende Gesichtspunkt war immer der, den Preis für das fertige Boot so niedrig wie möglich zu halten. Man kann wohl sagen, daß mit dem vorgeschriebenen Höchstpreis von 180,— RM. in Fichte, 220,— RM. in Föhre und 210,— RM. in Lärche eine untere Grenze für ein regattafähiges Boot erreicht ist, die nicht so leicht unterboten werden dürfte. Es steht zu hoffen, daß der Segelsport auf dem Chiemsee durch diese einheimische Bootsklasse neue Anregung und neuen Zuwachs besonders von der Jugend erhält.



10-m²-Einheits-Boot (Platte) für den Chiemsee. Bauzeichnung. Maßstab 1:40. Segelriß, Maßstab 1:80. Länge über Alles 6,30 m, größte Breite 1,40 m.



Beulwitz

209 fl. à -10 = 25.-

fl.

Die „Platte“ am Chiemsee

Von E. von Beulwitz, Gstadt am Chiemsee

DER laufende Ansturm wichtiger sportlicher Ereignisse, der sich für die Segler auch nach den olympischen Regatten vielfältig fortsetzte, wirkt fast einschüchternd, wenn man die Absicht hat, einmal über Dinge zu berichten, die sich mehr in der Stille, fern vom Felde des internationalen Sports abspielen. Man muß sich fast dazu ermutigen, indem man sich sagt, daß das, was man berichtet, vielleicht für manchen Anregung und Ansporn sein kann und damit auch seinen Platz in den Spalten dieser Zeitschrift verdient. Das schöne Chiemseerevier in der Südostecke des Reichs hat bisher im deutschen Segelsport keine große Rolle gespielt. Eigner der wenigen größeren Yachten sind ein paar Ortsansässige und einige Münchener, denen der Starnberger See zu überlaufen und in den Windverhältnissen zu fragwürdig ist. Vor fünf bis sechs Jahren war hier immerhin ein Feld von acht 40-m²-Schärenkreuzern versammelt, das sich aber inzwischen, hauptsächlich wohl wegen der hohen Unterhaltungskosten dieser Boote, wieder erheblich gelichtet hat. Auch eine Jollensegelei gibt es, und zwar in der 22- und 20-m²-Klasse. Die Eignung dieser Boote für den Chiemsee ist aber umstritten. Einmal sind sie bei dem schon bei mäßigen Winden aufkommenden Seegang im sogenannten Weitsee reichlich naß und außerdem erschweren die durchgehenden Latten und anderen „Schikanen“ das richtige seemännische Verhalten bei den im Sommer so häufigen Böen, die oft eine unerhörte Heftigkeit erreichen. So kenterten bei einer Regatta im Jahre 1931 sämtliche Jollen mit einer einzigen Ausnahme in einer solchen Bö und einer 30-m²-Rennyacht wurde ein Mann der Besatzung durch eine grüne See über Bord gespült.

Neben diesem Sport, der im „Chiemsee-Yacht-Club“ zusammengefaßt ist, besteht schon seit längerem Jahren die „Bayerische Yachtschule“ des deutschen Hochseesportverbandes, die sich mit der Ausbildung des weiblichen Seglernachwuchses befaßt.

Das ist aber alles. Der Chiemsee liegt nicht unmittelbar an der Bahn und ist vom Zuge aus auch kaum zu sehen. Die alte Autostraße nach Salzburg berührt ihn nur an einer einzigen kurzen Stelle bei dem kleinen Dorf Seebuck, das schon den Römern als Bedajunum bekannt war. Die Scharen der Besucher des Königsschlusses auf der Herreninsel pflegen sich

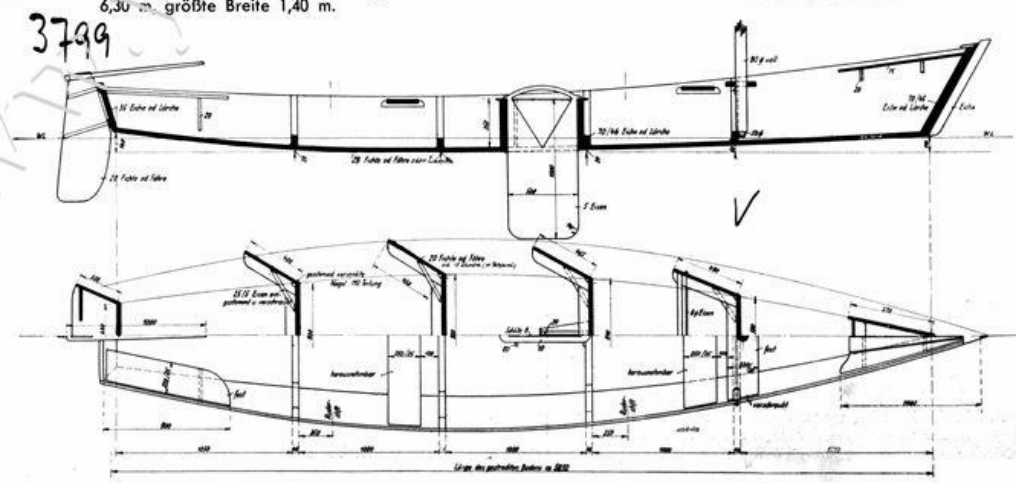
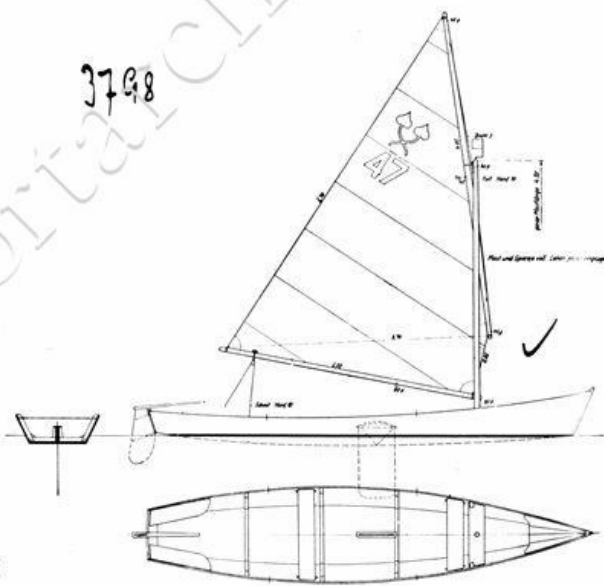
10-m²-Einheits-Boot (Platte) für den Chiemsee. Bauzeichnung. Maßstab 1:40. Segelriß, Maßstab 1:80. Länge über Alles 6,30 m, größte Breite 1,40 m.



Chiemsee-„Plätten“ vor dem Start.

Photo: v. Beulwitz.

nur wenige Stunden am See aufzuhalten. Da der Chiemsee immerhin rund 90 km von München entfernt ist, oder besser war, blieben bisher alle Versuche, den Segelsport zu beleben, die von einzelnen Vorkämpfern mit großem Idealismus und unter erheblichen Opfern unternommen wurden, erfolglos.



Wenn nicht alles trägt, bahnt sich aber jetzt ein gründlicher Umschwung an. In diesen Tagen wurde die Teilstrecke der Reichsautobahn München-Landesgrenze eröffnet, deren Damm bei Uebersee unmittelbar vom Chiemsee bespült wird, und schon ist die Anlage eines Strandbades und einer Gaststätte an dieser Stelle geplant. Damit wird der See nicht nur für die Münchener leicht und schnell erreichbar, sondern er wird für viele von ihnen überhaupt erst eine Entdeckung sein, da er merkwürdigerweise selbst in Bayern bisher wenig bekannt war. Trotz geographischer Kenntnisse ist der Anblick dieser 84 Quadratkilometer Wasserfläche am Fuß der Alpen eine Überraschung, die sich schon immer leicht in eine Liebe auf Lebenszeit verwandelt hat. Es ist nicht zu erwarten, daß dieser Zauber gerade an den Benutzern der Reichsautobahn spurlos vorübergehen wird.

Für die Segler unter ihnen mag es daher von Interesse sein, zu erfahren, daß es auf dem Chiemsee neben den oben erwähnten Ansätzen auch noch einen bodenständigen Segelsport gibt, der in seiner Eigenart vielleicht in ganz Deutschland einzig dasteht. Die Fischer und Schiffer der Fraueninsel und der anderen Uferorte benutzen seit Menschengedenken die sogenannte Platte, ein Boot mit flachem Boden, den direkten Nachkömmling des alten Einbaums. Mit diesem Boot wurde natürlich auch gesegelt, erst mit Seitenschwertern, dann mit einem Mittelschwert und einem Luggersegl als Be-
egelung.

Auf einem geschlossenen Revier, wie dem Chiemsee steht die Wettsegelerei gegenüber dem Tursegeln natürlich im Vordergrund. Also veranstaltete der Wassersportverein Frauenchiemsee, der sich bis dahin hauptsächlich mit Schwimmen und Rudern befaßt hatte, sehr bald auch Segelwettfahrten für die Platten, die sogenannten Bauernregatten. Der Verschiedenheit der gemeldeten Boote, die zunächst nur von Einheimischen gestellt wurden, suchte man durch eine Klasseneinteilung beizukommen, die aber auch nicht befriedigen konnte. Dabei blieb es eine ganze Reihe von Jahren, bis sich im Jahre 1932 einige Leute, die die Möglichkeiten der Platte als eines wirklichen Volksregattabootes erkannt hatten, mit den Bootsbauern der Fraueninsel zusammensetzten, um die Maße, den Preis usw. für eine „Einheitsplatte“ festzulegen, wobei die besten bisher gebauten Boote dieser Art Pate standen. Die Einheitsplatte ist also durchaus empirisch unter Ausnutzung der jahrelangen praktischen Vorarbeit der Bootsbauer entstanden, so daß das Ergebnis unter keinen Umständen enttäuschen konnte. Alles, was sich bewährt hatte, wurde beibehalten, vor allen Dingen, die Takelage mit dem 10 m² großen Luggersegl, dessen beide Spieren sich wie der Mast im Boot verstauen lassen. Der Mast hat weder Wanten noch Stagen, so daß das Segel beliebig weit auswehen kann und in jeder Lage leicht und schnell zu bergen ist. Es mußte darauf Bedacht genommen werden, daß das Boot ohne Änderung zu Erwerbszwecken (Fischen, Übersetzen) als Ruderboot gebraucht werden kann. Der Spiegel ist so kräftig, daß er das Einhängen eines Außenbordmotors gestattet, mit dem diese Boote überraschend schnell sind. Unter Segel hat die Platte durch ihre überraschende Schnelligkeit und Wendigkeit noch jeden überrascht.

Die „Yacht“ hat den Riß, wie er endgültig festgelegt wurde, in Nr. 31 des Jahres 1935 veröffentlicht.

Nach etwas „zähem“ Anfang, bei dem der Chiemsee-Yacht-Club mit Nr. 1 „Chiemo“ dankenswerterweise das gute Beispiel gab, begann das Interesse und die Vorliebe für die netten kleinen Schiffchen, die nur rund 200 RM. kosten, zu wachsen, und zwar nicht nur bei den „Insulanern“ und Einheimischen, sondern auch in den Kreisen der ständigen Sommergäste. Jede Regatta war von selbst eine Propaganda und jetzt wird schon fast am laufenden Band gebaut. Soviel ich weiß, ist abgesehen von dem wachsenden „Export“ an andere bayerische Seen für den Chiemsee bereits Nr. 26 auf Stapel. Jedes Boot erhält mit seiner Nummer und dem Klassenzeichen der zwei gekreuzten Lindenblätter, dem Wappen der Fraueninsel, einen regelrechten Meßbrief. Die Eintragung, die zur Teilnahme an den Wettfahrten berechtigt, kostet 5 RM., das Meldegeld für jede Wettfahrt 1 RM.

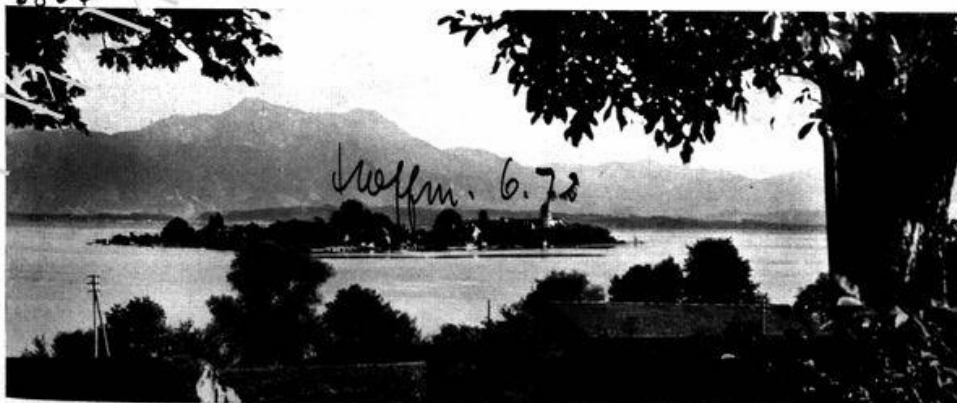
Auf völlig gleichmäßige Ausführung der Boote wird der größte Wert gelegt, so daß niemand einen unberechtigten Vorteil erhält. Zum Beispiel werden auch sämtliche Segel auf der Fraueninsel aus dem gleichen Tuch angefertigt. Das richtige Trimmen der Segel ist dann natürlich eine Angelegenheit, der sich die Bootseigner selbst mit Eifer und Verständnis hingeben müssen, wenn sie nicht erleben wollen, daß ihr Boot eines Tages hoffnungslos versackt und durch Umschneiden des Segels erst wieder in Schuß gebracht werden muß. Mit der steigenden Erfahrung werden auch die Felder immer geschlossener und gleichwertiger.

Die Wettfahrten werden zum Teil im Rahmen der Bayerischen Woche, hauptsächlich aber als Punktregatten gesegelt. Bei den letzteren waren in diesem Jahr jedesmal 15 Boote am Start, unter denen es immer, bei viel oder wenig Wind, die interessantesten Kämpfe gab. Außerdem wird jeden Sommer eine Geschicklichkeitswettfahrt veranstaltet, in der je eine Strecke geschwommen, gerudert und gesegelt werden muß, wobei es vor allem auf schnelles Auftakeln in Fahrt ankommt.

Auch die Inselbuben von 8 bis 14 Jahren kommen nicht zu kurz. Jeder, der mittun will, muß vom Vater, Bruder oder einem anderen Gönner ein Boot stellen, dann werden die Boote verlost. Die Kämpfe sind hier vielleicht noch verbissener als bei den Großen.

Die Platte kann mit einem Mann Besatzung das volle Segel bei geschickter Führung erstaunlich lange tragen, bei steifer Brise wird ein Zweiter als Ballast mitgenommen. Die Buben erhalten dann einen Erwachsenen als Luvballast zuge-
teilt.

Selbst bei starkem Wind segeln die Boote dank ihrem erheblichen Sprung und den eingezogenen Bordwänden trockener als jedes andere Boot gleicher Größe. Natürlich kommt in Böen gelegentlich in Lee Wasser ins Boot, für diesen Fall gehört zur Regattaausrüstung eine „Secht“, so heißt das große, kantige, langstielige Oelfaß, das in den Winkel zwischen der Bordwand und dem flachen Boden hineinpaßt. Es ist ein lustiges Bild, wenn sich das ganze Feld bei frischer



Der Blick auf den schönen Chiemsee mit der Malerinsel Frauenchiemsee.
Photo: Fritz Zierer.



Die 20-m²-Rennjolle „Gazelle“ gewann unter dem Eigner M. Kuhn, S.V. Tegel, den Seglerheimpreis 1936.

Photo: H. Bebensee.

Brise sofort nach dem Runden der Boje auf raumem Kurs mit Schwung des auf der Kreuztur übergekommenen Wassers erledigt. Man nennt das hier „Auswascheln“. Allein ist dies gar nicht so einfach. Mit einer Hand muß man Pinne und Schot bedienen und genau Kurs halten, dann streckt man sich möglichst weit nach vorn und schaufelt mit der anderen das Wasser aus dem Boot.

Obgleich oft bei sehr viel Wind gesegelt wurde, kann ich mich nicht erinnern, daß in den letzten Jahren eine Platte gekentert oder vollgeschlagen wäre.

Bei den Punktregatten wurde bisher nach der Dürrwangertabelle gewertet, in diesem Jahre wurde die Punktwertung der Olympiaregatten angewandt. Natürlich entsteht durch die Jagd nach den Punkten auch bei uns eine gewisse Neigung zum Protestieren, was aber in diesem Fall insofern sein Gutes hat, als es das Studium der Wettsegelbestimmungen fördert.

Bei den Buben wird wohl hie und da noch von primitiveren Methoden Gebrauch gemacht. Es soll zwar vorgekommen sein, daß der Raum an der Boje gelegentlich mit geschwungenem Riemen erzwungen wurde, aber derartige Ausbrüche des Kampfgeistes pflegen sich mit den reiferen Jahren von selbst zu verlieren.

Den Schluß der Punktregatten bildet eine üppige Preisverteilung, zu der die ansässigen Geschäftsleute durch ansehnliche Stiftungen beitragen. Auch das Kloster Frauenwörth liefert jedes Jahr einen großen Korb mit Likör, Lebkuchen und Marzipan eigener Erzeugung. In diesem Jahr war der erste Preis ein sauber gearbeitetes Modell einer Platte im Maßstab von 1:10. Der Beste der Buben erhielt zwei Paar weiße Strümpfe zur „Kurzen“.

Nach der Preisverteilung wird zum Tanz aufgespielt und die Burschen zeigen, daß sie den bayerischen Schuhplattler ebenso beherrschen, wie Pinne und Schot.

Rechts: Eine Wettfahrt der „Plätten“ auf dem Chiemsee.
Photo: v. Beulwitz.

Bei Wettkampf und Feier verwischt die gemeinsame Freude am Segelsport alle Unterschiede von Stand und Herkunft und vereinigt Fischer, Handwerker, Künstler und Akademiker Jahr für Jahr zu echter Sport- und Volksgemeinschaft.

Aber auch die Bootsbauer und Konstrukteure brauchen angesichts dieses für ihre Interessen allzu billigen Segelsports nicht die Stirn zu runzeln. Erstens wären die meisten Plattensegler doch nicht in der Lage, ein „richtiges“ Regattaboat anzuschaffen und zu unterhalten. Zweitens aber werden alle die, die mit einer Platte angefangen haben, der edlen Segerei treu bleiben und, wenn sie älter werden und die Mittel dazu haben, neben ihr oder nach ihr ein größeres Boot anschaffen.

Ich glaube, der „Wassersportverein Frauenchiemsee“ gibt durch seine Arbeit und deren Erfolg eine praktische Antwort auf die oft etwas skeptisch gestellte Frage, ob Regattasegeln überhaupt Volkssport sein könne.

Hoffentlich gibt die neue Reichsautobahn recht vielen Gelegenheit, sich auch persönlich davon zu überzeugen, eine Anregung mitzunehmen oder gar selbst mitzumachen.

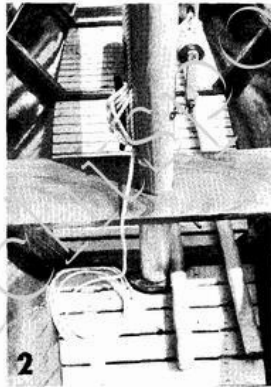
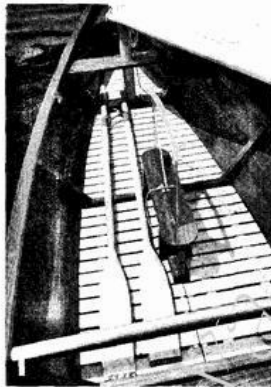


Die Plätte

Ein Oldtimer aus Bayern

Ihr Regatta-Debüt feierte die flachbodige Dame vor nunmehr 60 Jahren vor der Fraueninsel im Chiemsee. Heute ist die patente Plätte auf dem Bayerischen Meer freilich als Rennboot nicht mehr sonderlich gefragt. Hingegen haben sich mehr und mehr nostalgisch gesinnte Fahrtensegler in diesen formschönen einstigen Fischerkahn verliebt. Die YACHT machte sich den Spaß, die Segeleigenschaften der traditionsreichen Plätte mit denen einer modernen Olympia-Jolle zu vergleichen.

Text und Fotos: Kurt Schubert



1 Das Schwert läßt sich mit einem Eisensplint in zwei Positionen fixieren.

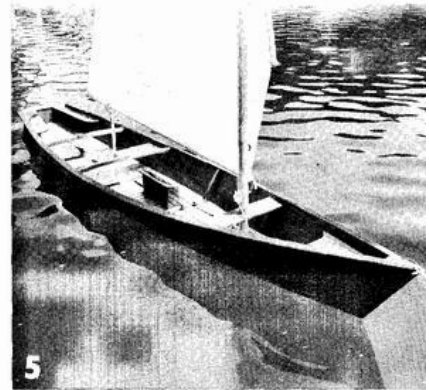
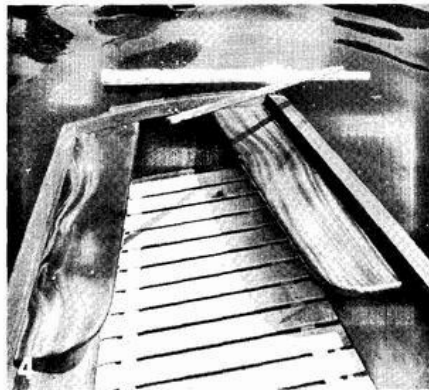
2 Der Mast wird durch die vordere Sitzbank in die Mast-Aussparung gesteckt.

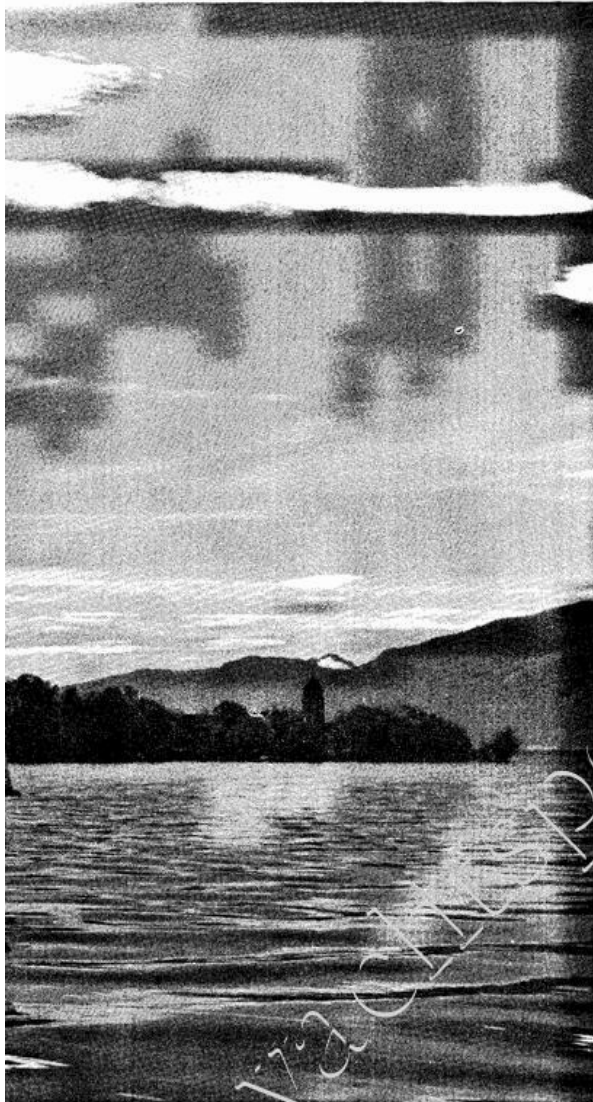
3 Chiemsee-Plätte bei herbstlicher Föhnwetterlage vor der Fraueninsel.

4 Blick ins Achterschiff: Das Ruderblatt kann nicht hochgenommen werden.

5 Plätte: Lúa 6,27 m, Búa 1,41 m, Segelfläche 10 m².

6 Plätte contra Finn: an der Kreuz viel langsamer.





6
ACHT 20/80

Ursprünglich war die Platte nichts anderes als ein simpler, flacher Fischerkahn, mit dem die Fischer vom Chiemsee mindestens genauso viel ruderten wie segelten. Das Segel diente eher als bequemes Hilfsmittel zur Fortbewegung; auf Am-Wind-Kursen wurde lediglich ein primitives Holzschwert an die Bordwand geklemmt. Da die Segelfläche damals noch recht unterschiedlich bemessen war, startete man kurzerhand bei den ersten Platten-Regatten vor der Fraueninsel in drei Klassen.

Erst viel später – genauer gesagt im Jahre 1935 – entstand so etwas wie ein einheitlicher Riß. Der Insulaner Sepp Holzmayer schuf unter Mitarbeit des Bootsbauers Franz Madl und eines gewissen Herrn von Beulwitz die Pläne dafür. Um vor allen Dingen die Am-Wind-Eigenschaften zu verbessern, wurde das extrem lange Unterliek verkürzt und das gesamte Rigg nach oben hin gestrafft. Außerdem legte man die Segelfläche einheitlich auf zehn Quadratmeter fest und verpaßte dem flachbodigen Rumpf ein Steckschwert aus Eisen.

Immerhin spielte die Platte in den Jahren zwischen den beiden Weltkriegen eine so bedeutende Rolle, daß sie das Gesamtbild der Chiemsee-Segelei entscheidend mitprägte. Die Konkurrenz auf den Regatten war außergewöhnlich hart, und wer gegen die Inselfischer mit ihrer berühmten Windnase bestehen konnte, wußte wirklich, woher der Wind wehte. Kein Wunder also, daß so mancher Platten-Segler später ein erstklassiger Steuermann in einer anderen Klasse wurde. Diese guten Steuerleute bescherten dem Wassersportverein Fraueninsel, dem fast alle Platten-Segler angehören, mehrere nationale und internationale Meistertitel. Die Platte selbst blieb allerdings eine echte Revierklasse.

An dieser Situation hat sich bis heute nichts geändert, und der Umstand, daß unser „Testboot“ im Frühjahr 1980 bei der Nebel-Werft am Ammersee vom Stapel lief, kann eher als Ausnahme gelten. Denn der weitaus größte

Teil der Neubauten stammt von der Grünäugl-Werft in Gstadt am Chiemsee. Die Tendenz ist dabei eindeutig steigend. Waren es vor wenigen Jahren noch zwei bis drei Schiffe pro Jahr, so liegt Grünäugls Auftragsbestand inzwischen bei fünf bis zehn Booten jährlich. Und das, obwohl man bei ihm für eine Platte (komplett ausgerüstet mit Segel und Persenning) inzwischen auch schon 6000 Mark auf den Tisch legen muß. Verglichen mit dem Gegenwert, den man für dieses Geld erhält, ist das freilich noch durchaus human. Denn wo kriegt man schon ein so geräumiges, mehr als sechs Meter langes Segelboot aus bestem Gabun oder Mahagoni für so einen Betrag? Und dazu noch echte Tradition.

Wir haben uns den Spaß erlaubt und die Platte einmal mit dem olympischen Finn-Dinghy verglichen, denn beides sind Einhandboote mit einer Segelfläche von zehn Quadratmetern. Das ist jedoch schon alles, was die zwei gemeinsam haben, denn in Rumpfform und Ausstattung unterscheiden sie sich ganz wesentlich.

Um so überraschter waren wir, als wir feststellten, daß die Platte auf Raumschot- und Halbwindkursen dem Finn-Dinghy kaum unterlegen war. Hier bestätigte sich wieder der alte Spruch von der Länge, die läuft, denn mit rund sechs Meter Wasserlinie hatte der Chiemsee-Oldie wenigstens ein Plus gegenüber dem olympischen Hochleistungsgerät.

An der Kreuz und auf Vorm-Wind-Kursen war die Platte mit ihrer altmodischen Luger-Takelage dem Finn-Dinghy allerdings hoffnungslos unterlegen. Während sie es nämlich halbwegs und raumschots bei einer Windgeschwindigkeit von fünf Metern pro Sekunde auf beachtliche sechs Knoten brachte, schaffte sie an der Kreuz und vorm Wind nur vier- bis vier-einhalb Knoten. Aber Geschwindigkeit ist halt mal das, worauf es dem Plattensegler am allerwenigsten ankommt. Er kann sich dafür bequem ein halbes Dutzend Freunde ins riesige Cockpit laden – und segelt immer noch. 

Mit freundlicher Genehmigung von "YACHT Archiv"



