



Statistik: Wieviele Motor- und Segelboote gibt es wirklich auf dem See. Seite 4



50 Jahre: Der Motor-Yacht-Club Überlinger See feierte Geburtstag. Seite 3



Kurt A. Bürki, Schaffhauser Bootsfahrerchef, zum Boot-Stopp. Seite 2

## Per Anhalter auf dem Hochrhein unterwegs

Eine rote Parkbank mit weißer Aufschrift und ein Schild mit einem Weidling als Symbol und den entsprechenden Anweisungen sind die Zeichen der wahrscheinlich weltweit einmaligen „Boot-Stopp-Haltestelle“ am Schaffhauser Hochrheinufer. Die Idee, statt Autos künftig auch Boote anhalten zu können und dann als Mitfahrer über den Rhein zu schippern, hat Vor- und Nachteile.

Mit dem zu Beginn der Sommersaison Anfang Mai am Lindli, nahe der Kanzel am rechten Schaffhauser Hochrheinufer, aufgestellten Schild und der mit großen Buchstaben „Boot-Stopp“ versehenen roten Bank soll auch denjenigen die Fahrt auf dem Rhein ermöglicht werden, die keine Weidlinge, Fährboote oder sonstige Schiffe besitzen. „Schiff fahren per Anhalter“ steht auf dem Schild. Was für den geldsparenden Urlaubstripp unter Jugendlichen als „Auto-Stopp“ oder „Trampen“ Gang und Gebe ist, wollen die Stadt Schaffhausen und einige Bootsfahrer den Wassersportliebhabern ermöglichen.

Und so funktioniert's: Der Boots-Stopper muss auf der roten Bank Platz nehmen. Vielleicht kommt dann ja ein freundlicher Bootsfahrer vorbei und hält an. Auf dem Schild daneben stehen die Regeln: „Die Mitnahme erfolgt per Anhalter ohne Entschädigung. Die Bootsstopper fahren auf eigenes Risiko und auf eigene Gefahr mit, wobei vorausgesetzt wird, dass sie schwimmen können oder Schwimmhilfen mit sich führen. Die Weisungen des Bootsführers sind strikte zu befolgen! Mit dem Besteigen des Bootes werden diese Bedingungen akzeptiert!“

Die Idee zum Boot-Stopp hatte der Fährboot-Besitzer Marcel Quiblier. Es sei bekannt, dass viele Schaffhauser keinen Boots- und Liegeplatz hätten, sagte er bei der Einweihung der Haltestelle. Ihnen sei der Zugang zum Bootfahren auf dem Rhein verwehrt, obwohl auf dem einen oder anderen Schiff noch genug Platz sei. Die Idee wurde von der Stadtverwaltung umgesetzt. In einer Pressemitteilung der Stadt heißt es, der Boot-Stopp soll ein

Treffpunkt für Bootsführer und Mitfahrer-interessierte werden. Bootsführerinnen und -führer können dort um Mitnahme gebeten werden.

Doch gleich nach bekanntwerden der Weltneuheit im touristischen Angebot zeigte nicht nur die Schaffhauser FDP-Parlamentarierin Katrin Hauser-Lauber erste Bedenken. Wer sei für die Sicherheit der mitgenommenen Anhalter verantwortlich, lautete ihre Anfrage an den Stadtrat. Er schreibt: „Es liegt in der Verantwortung jedes einzelnen Schiffsführers, dafür zu sorgen, dass er nur so viele Passagiere mitfahren lässt, wie Rettungsmittel an Bord sind.“ Für unter Zwölfjährige dürften nur geeignete und BSO-konforme Rettungswesten verwendet werden.

Wer haftet, wenn was passiert, fragt auch der Präsident des Boots-Club Schaffhausen (BCSH), Kurt A. Bürki. Seiner Meinung nach fahren Boot-Stopper nicht auf eigenes Risiko und auf eigene Gefahr mit. Der Bootsführer hafte dafür, sollte etwas passieren. Auch die mitzubringenden Schwimmhilfen seien fraglich. Denn laut Gesetz benötige man für jede Person an Bord eine Schwimmhilfe. Statt bisher Styroporplatten oder Kissen, müssen dies ab 2012 amtlich genehmigten Schwimmwesten sein. Jeder Passagier müsse eine Schwimmhilfe haben, egal ob er schwimmen könne oder nicht.

„Ob die Leute wirklich schwimmen können, kann der Bootsführer doch nicht überprüfen“, sagt Kurt A. Bürki gegenüber dem IBMV-Inside. Der Skipper müsse vielmehr dem Passagier vertrauen. Und umgekehrt sei es auch nicht einfacher: Der Mitfahrer müsse sich informieren, ob der Skipper den Weidling fahren dürfe und die nötigen Papiere besitze. Nach Meinung Bürkis seien noch nicht alle rechtlichen Fragen geklärt. Zudem fragt er sich, was passiere, falls es an Bord zu Unstimmigkeiten komme. „Kann ich dann in Diessenhofen ans Ufer fahren und die Familie mit



Daumen raus und der Weidling hält: Der Boot-Stopp am Schaffhauser Hochrheinufer ist zwar eine nette und weltweit einmalige Einrichtung, aber auch mit vielen rechtlichen Fragen behaftet.

ihren zwei Kindern abladen oder muss ich die zurück zum Bänkli nach Schaffhausen bringen?“ Auch in dieser Frage sei die rechtliche Seite ungeklärt.

„Grundsätzlich ist der Boot-Stopp eine gute Idee“, sagt Bürki. Das bringe mehr Menschen in den Genuss einer Rheinfahrt. Schon allein deswegen müsse die Sache zu Ende gedacht werden. Die Boots- und Weidlingführer, die am Stopp spontan Gäste an Bord nehmen, sollten über die Vorschriften und Regeln informiert werden. Diese rechtlich klaren Spielregeln könnte man auf einer Internet-Seite veröffentlichen. Im Schaffhauser Rathaus heißt es indes, dass die nötigen juristischen Abklärungen getroffen seien.

### Verbandstermine

Die **Generalversammlung des IBMV** beginnt am Samstag, 8. Oktober, um 14.00 Uhr, im Saal des Restaurant Gebhardsberg in Bregenz.

Die **Mitgliederversammlung des Internationalen Bodensee-Motorboot-Club (IBMC)** findet im Anschluss ebenfalls auf dem Gebhardsberg statt.

## Richtige Flagge setzen auf dem Schiff

Die richtige Flagge an der richtigen Stelle des Schiffes zu setzen, ist Aufgabe des Skippers. Die wichtigste Flagge an Bord ist die Nationalflagge.

Die rechteckige Nationalflagge ist für Deutsche die 1949 eingeführte Bundesflagge mit den schwarz-rot-goldenen Streifen. Jeder Skipper eines deutschen Bootes, das gilt natürlich auch für Schweizer und Österreicher, führt an seinem Heck ausschließlich die eigene Nationale: auf Seeschiffahrtsstraßen, auf Küstengewässern, auf hoher See und im Ausland, somit auch auf dem gesamten Bodensee. Auf ausländischen Binnengewässern empfiehlt es sich, die Nationale zu führen, obwohl es nicht überall Vorschrift ist. In einigen Ländern gelten auch anders lautende Bestimmungen.

Idealer Platz für die Nationale ist ein mit 40 Grad geneigter Flaggstock mittschiffs am Heck. Sollte dort kein Platz

sein, weicht man nach Steuerbord aus. Wenn sich niemand auf dem Schiff befindet, wird die Nationale eingeholt. Dies ist auch bei Einbruch der Dämmerung der Fall. Die Nationalflagge sollte nicht am Achterstag gefahren werden. Andere Flaggen, wie Europa-, Piraten- und Verbandsflaggen haben am Heck nichts verloren.



Die Nationalflaggen anderer Länder, die Gastlandflaggen, werden bei Auslandstörns zusätzlich zur eigenen Nationalen gezeigt. Diese sollte höher am Mast wehen, als die eigene Flagge. Optimal ist der Platz an der Saling auf Steuerbordseite.

Weitere Möglichkeiten: steuerbordseitig am Geräteträger, als Gösch oder über der Nationalen am Flaggstock am Heck. Auf keinen Fall sollte die Bundesflagge über der Gastlandflagge geführt werden. Wenn eine Gastlandflagge an der Steuerbordsaling gesetzt ist, weht sie dort allein.

Quelle: DMVY/Kreuzer Abteilung

## Frischer Wind im Vorstand

Der Schweizerische Bodensee-Motorbootclub (SBM) in Horn (Kanton St. Gallen) besteht seit 1924 und ist somit der älteste Motorbootclub am Schweizer Ufer. Jetzt weht im Vorstand des 202 Mitglieder starken SBM ein frischer Wind.

An der letzten Hauptversammlung traten Meinrad Müller und Jean-Jacques Meier nach über 20 Jahren sowie Hugo Schmid nach zwölf Jahren Engagement aus dem Vorstand zurück. SBM-Präsident Ruedi Rüegg bedankte sich für deren Arbeit, hieß aber auch die neuen Vorstandsmitglieder herzlich willkommen. Rüegg war sehr erfreut, dass bereits im Vorfeld zur Hauptversammlung vier jüngere, ebenfalls im Ehrenamt der Vereinsarbeit sehr

engagierte Nachfolge-Kandidaten gefunden worden sind. Otto Ernst, Dominique Lambert, Ruedi Müller und Norbert Marquart wurden denn auch von der Mitgliederversammlung einstimmig gewählt. Mit ihnen, so Rüegg, werde es im Vorstand neue Ideen und Ansichten geben, um das Vereinsleben aufzufrischen. Ruedi Rüegg teilte den SBM-Mitgliedern aber auch mit, dass er den Club 2011 letztmals präsidieren wolle. Zur nächsten Hauptversammlung, nach 15 Jahren Präsidiumsarbeit, werde er zurücktreten. „So halten sich Tradition und Neuerung im Vorstand in etwa die Waage und man kann zu gleichen Teilen auf Bestehendem und Neuem aufbauen“, meinte er mit leichtem Augenzwinkern.



Der neue Vorstand des Schweizerischen Bodensee-Motorbootclubs: Ruedi Rüegg (Präsident), Heinz Haag (Materialwart), Reto Arpagaus (Vizepräsident), Peter Buff (Anlässe/Organisation), Dominique Lambert (Medien/PR), Norbert Marquart (Kassier), Ruedi Müller (Anlässe/Organisation), Otto Ernst (Aktuar – von links).

### Bodensee-Ski-Termine

**Freitag, 12. August 2011, 18.00 Uhr:** Konstanzer Seestraße, Generalprobe Wasserskishow zum Seenachtfest

**Samstag, 13. August 2011, 15.15 Uhr:** Konstanzer Seestraße, Einspringen der mobilen Wasserski-Schanze fürs Seenachtfest. **18.00 Uhr:** Große DSMC-Wasserskishow. **21.15 Uhr:** Wasserski-Nachtshow

**Samstag, 10. September, 13.00 Uhr:** Wasserskishow für das Konstanzer Kinderfest vor dem Stadtgarten

### Impressum

IBMV-Inside ist das Informationsorgan für Mitglieder der im Internationalen Bodensee-Motorboot-Verband zusammengeschlossenen Motorboot- und Yacht-Clubs sowie -Vereine aus Deutschland, Österreich und der Schweiz.

**Auflage:** 2.500 Stück

**Herausgeber und VisDP:** IBMV-Präsident Michael Sautter, An der Steig 27, 78464 Konstanz

Telefon: 00 49 (0) 75 31 / 45 62 93

E-Mail: praesident@ibmv.com

**Redaktion:** IBMV-Öffentlichkeitsarbeit, angesiedelt beim Präsidenten.

**Druckerei:** werk zwei Print+Medien Konstanz GmbH

**Nächste Ausgabe:** 20. Oktober 2011

# Wallorca ist viel schöner als Mallorca



Motorboote gehören zum 50-jährigen MYCÜ, so wie die zum Jubiläumsfest getaufte „La Vita“. Das im Retro-Design gebaute Lobster-Boot der Werft Grand Azur ist 10,30 Meter lang und wird mit 2 Dieselmotoren angetrieben. Es gehört einem MYCÜ-Clubmitglied.

Seit 50 Jahren besteht der Motor-Yacht-Club Überlingersee (MYCÜ) im Konstanzer Ortsteil Wallhausen. Der mit seinen prominenten Mitgliedern früher durchaus „mondäne Club“ war der erste Motorbootclub am deutschen Bodenseeufer.

Als fast reiner Motorboot-Club gegründet, haben 70 Prozent der heute 300 Mitglieder des MYCÜ ein Segelschiff. Dies ist wohl auch der Grund, wieso die 37. Teufelstisch-Regatta im Juni zu den Höhepunkten der Jubiläumsfeierlichkeiten gehörten.

Gegründet wurde der MYCÜ im Oktober 1961 von zwölf Motorbootfahrern im damaligen Hotel Linde in Bodman. Die Mitglieder wollten von Anfang an mit ihrer Arbeit Spannungen und Missverständnisse unter den Wassersportlern abbauen. Dies war wohl auch der Grund, dass die Gründerväter eine Segelabteilung aufbauten. Schon bei der ersten Mitgliederversammlung im November 1961

wurde der Name „Motor-Yacht-Club Überlingersee“ mit Sitz in Wallhausen festgelegt. Unter den Mitgliedern: der heute 98-jährige Harry G. Klobucar aus Siegen. Er nahm noch immer sehr rüstig am Festabend teil. Rudolf Wenzel, der ein Jahr darauf in den Club kam, erinnert sich noch, dass damals das Motorbootfahren verboten werden sollte. Er weiß auch, wie das im Eigentum der Stadt befindliche Hafengelände sein heutiges Aussehen bekam und wie gemeinsam mit dem aus Seglern bestehenden Yachtclub Wallhausen die Hafengemeinschaft gegründet wurde. Wenzel erinnert sich, wie es anfangs der 70er in Wallhausen mit den Fischer- und Bauernhäusern aussah. Dort seien nur wenige Privathäuser gestanden und ein Sägewerk. Langsam aber hat der Ort seinen noch heute bekannten Namen als „einziger Stuttgarter Vorort ohne S-Bahn-Anschluss“ alle Ehre gemacht, Limousinen, Wirtschaften und die legendäre „Neptun-

Bar“ inklusive. Nach und nach wuchs das heute zu Konstanz gehörende Dorf, verlor in den 70ern aber Glanz, Wirtschaften und Läden und wurde zur reinen Schlafstätte. Größer seien auch das neben dem MYCÜ liegende Strandbad und der Campingplatz Klausenhorn geworden, die für viele die erste Landestelle waren.

Geschichte schrieben auch die Prominenten, darunter der Schauspieler und Quizmaster Hans-Joachim Kulenkampff, der im Gasthaus Schiff die Sommerfeste moderiert habe, erzählt Rudolf Wenzel. Kulenkampff („Was gehen wir Deutsche nach Mallorca, es ist viel schöner in Wallorca!“) hatte ein altes Marine-Versorgungsboot aus 1905 mit einem 1-Zylinder Junkers Diesel. Den habe er natürlich selbst gereinigt. Dann kam „Kuli“ schwarz wie ein Kaminfeger aus dem Boot, erinnert sich Wenzel. Nicht vergessen werden auch die Auftritte des damaligen Daimler-Benz-Vorstandsvorsitzenden Edzard Reuter, dessen Schiff im Nachbarhafen lag. „Immer wenn er zum Segeln kam, wurde das Boot vorher nach Bomben oder Minen abgesucht. Wenzel weiß auch von der IBMV-Sternfahrt, als Bundeswehr-Pioniere die Stege bauten, bevor der Hafen mit der noch heute bestehenden Mole aus Schwarzwaldholz 1970 eröffnet wurde.

Seit 2002 ist der Konstanzer Andreas Löwe Präsident des MYCÜ: „Die Zukunft des MYCÜ sehe ich optimistisch, der zweite Generationenwechsel ist gut geschafft worden, und in den letzten Jahren habe wir relativ viele neue und vor allem engagierte Mitglieder bekommen“, sagt er. Für ihn ist der Club auch ein Stück organisierter Wassersport. So dürfen dort seit 2004 laut Vertrag ein Drittel der Plätze an Motorboote vergeben werden. Es sei für den Club gut, die Motorboote wieder integrieren zu dürfen, sagt Löwe, selbst Besitzer eines Segelbootes.

## Das Stück Heimat in der Harder Bucht

Der heute 113 Mitglieder zählende Motorboot- und Segelclub Hard (MSCH) feierte im Juni den 25. Geburtstag.

Am 14. Juni 1986 haben sich neun Herren im Hause „Braun“ getroffen, um einen kleinen Club zu gründen, in dem jeder jeden kenne, in dem man gemeinsam die selben Ziele verfolge und die Zeit in geselliger Runde verbringen könne, berichtete der heutige Präsident Volker Braun bei der Jubiläumsfeier im vorarlbergischen Hard. Für die Schaffung eines Vereins habe es aber noch weitere Gründe gegeben: Der Beitritt zum IBMV als Stärkung der Motorbootfahrer und um so einer generellen Verdrängung der Motorboote auf dem Bodensee entgegenwirken zu können. Und: Weil die Marktgemeinde Hard die Neuzulassungen von Wasser-

sportfahrzeugen eine Zeit lang auf maximal 100 PS beschränkte. „Gemeinsam sind wir stark“, habe schon damals gegolten. Das Gründermotto der einstigen Stegfreundschaft hieß „Freundschaften und Geselligkeiten fördern“. Bereits im Gründungsjahr seien 42 ordentliche und 20 außerordentliche Mitglieder aufgenommen worden. Heute seien es 113 Mitglieder.

In einem Punkt seien Hard und der MSCH außergewöhnlich. „In einen Hafen einzulaufen ist eine Sache – nach Hause zu kommen, eine andere“, schwärmte Braun, der die Hafeneinfahrt „ein bezauberndes Tor zum Bodensee“ nannte. Geschützt in der wunderschönen Harder Bucht, liegen der Hafen und das anlässlich des 20-jährigen Bestehens des MSCH als „Meilenstein der Vereinsgeschichte“ eröffnete



Treue Mannschaft: Die Mitglieder des Motorboot- und Segelclub Hard.

Clublokal. Zu den herausragenden Punkten der vergangenen 25 Jahre zählen aber auch die Stegenweiheung 1986, die große Schiffstaupe 1992 und das Hochwasser 1999. Dennoch: „Der MSCH ist für viele ein Stück Heimat geworden und wird dies auch immer bleiben“, blickte der nach Raimund Braun und Walter Nagel nun dritte MSCH-Präsident in die Zukunft des „gesunden Vereins“.

# Hilfreiche Seenot-Übung

Der Freiwillige Seenot-Dienst (FSD) am Bodensee, die von Wassersportlern ausgehende Initiative, um Menschen auf bayerischen Seen zu helfen, hat Mitte Juli vor dem Hafen Kirchberg eine Übung zur Rettungs-Technischen Seemannschaft (RTS) organisiert. „Das war sehr lehrreich“, sagt IBMV-Seedienstleiter Ernst Kojalek, der an dieser Übung teilnahm.

Etwas ungewöhnlich ist es schon, wenn man mit den Schultern an der Rettungstaille befestigt ist und am Flaschenzug ins rettende Segelboot gezogen wird. Genau so ungewöhnlich ist der Einstieg in eine Rettungsinsel oder das Schwimmen in Kettenformation. Der FSD-Revierobmann

Bodensee, der Lindauer Thomas Ball, und der Präsident der Gemeinschaft für Seefahrt (GfS), Hans-Roland Becker, hatten die Übung organisiert. Sie unterrichteten auch die Teilnehmer. Der Einstieg in die Rettungsinsel wurde mit Wassergüssen erschwert. Dieses Mal wurden nur Segler trainiert. Motorbootfahrer sollen am 13. August in die Geheimnisse der Hilfsmittel eingewiesen werden. „Der FSD leistet hervorragende Arbeit und das auch noch mit wenig finanziellen Zuwendungen“, zieht Ernst Kojalek Bilanz der Übung. Die einzelnen Mitglieder seien enorm engagiert, zumal sie auch noch das eigene Boot für Rettungen zur Verfügung stellen. Die FSD-Mitglieder fül-



In Kettenformation schwammen die Teilnehmer der Seenot-Übung zur Rettungsinsel.

len auch die Protokolle des Seedienstes aus, sind aber mit der eigenen Flagge und nicht mit der Seedienst-Banderole unterwegs.

## Abgasgeprüfte Motoren im Plus

Auf dem Bodensee sind zum 31. Dezember 2010 57.875 Wasserfahrzeuge registriert. Gegenüber der letzten Berichtsperiode seien das 859 Einheiten mehr, heißt es vom für die Statistik verantwortlichen Amt der Vorarlberger Landesregierung.

Die Summe aller Verbrennungskraftmaschinen habe um 169 Stück zugenommen. Diese Zahl setze sich aus 696 außer Betrieb genommenen Zweitakt-Ottomo-

toren zusammen, denen eine Zunahme um 104 Dieselmotoren und 761 Viertakt-Ottomotoren gegenüberstehe.

Von den Zweitakt-Ottomotoren seien noch 2.610 Einheiten registriert – 4,5 Prozent aller Wasserfahrzeuge. Der Anteil von Booten mit Elektromotoren betrage rund 1,3 Prozent.

16.966 Motoren ohne Abgasprüfung stehen 10.689 Motoren gemäß BSO-Stufe 1, 4.399 Triebwerke gemäß Stufe 2

und 3.924 Motoren gemäß EU-Sportboot-Richtlinie gegenüber.

### Info:

[www.vorarlberg.at](http://www.vorarlberg.at)

Unter Wirtschaft und Verkehr klicken, der Link zur Statistik steht auf der Seite Maschinenbau und Elektrotechnik.

### Bodensee-Schiffsstatistik per 31.12.2010 – alle Zulassungsstellen

Fahrzeugart	Gesamtanzahl	Leistung [kW]						
		bis 4,4	>4,4 bis 7,4	>7,4 bis 37	>37 bis 74	>74 bis 100	>100	
Fahrgastschiffe mit Dieselmotor	69				1	1	67	
Lastschiffe mit Dieselmotor	11					2	9	
Arbeits-, Berufsfischerboote und sonstige Boote	mit Dieselmotor	135			11	49	19	56
	mit 4-T-Ottomotor	319	56	16	200	16	12	19
	mit 2-T-Ottomotor	12	6	5	1			
Motorboote	mit Dieselmotor	2354	18	17	274	297	413	1335
	mit 4-T-Ottomotor	18526	5755	701	4472	1181	1256	5161
	mit 2-T-Ottomotor	993	769	193	15	16		
Segelboote	mit Dieselmotor	6087	457	2107	3412	107	4	
	mit 4-T-Ottomotor	5650	4566	798	284	2		
	mit 2-T-Ottomotor	1597	1399	197		1		
kennzeichnungspflichtige Segelboote ohne Motor	14971							
Mietboote	mit Dieselmotor	23		2	9	3	4	5
	mit 4-T-Ottomotor	194	129	4	37	13		11
	mit 2-T-Ottomotor	8	8					
Boote mit Elektromotor	777	759	12	6				
Dampfboote	13	9	2	2				
kennzeichnungspfl. Ruderboote, Pedalos etc. o. Motor	6136							
a) Dieselmotoren gesamt	8679	475	2126	3706	457	443	1472	
b) 4-T-Ottomotoren gesamt	24689	10506	1519	4993	1212	1268	5191	
c) 2-T-Ottomotoren gesamt	2610	2182	395	16	17			
Summe Verbrennungskraftmaschinen (a + b + c)	35978	13163	4040	8715	1686	1711	6663	
Gesamtanzahl aller Wasserfahrzeuge	57875							