

Von **Michael Häßler**

Die Catboote sind Anfang des 19. Jahrhunderts an der amerikanischen Nordostküste entstanden und haben sich als Arbeitsboote hervorragend bewährt. Sowohl Fischer als auch die Coastguard benutzten diese wendigen und simplen Boote. Beim Einsatz als Lotsenversetzboot kam ihnen vor allem die Eigenschaft zugute, dass sie leicht von einer Person gesegelt werden können. Pinne und Schot, mehr gab es auf den Booten nicht zu bedienen. Die größten Ausführungen waren als Lastenschiffe bis zu vierzig Fuß lang. Charakteristisch für die Catboote ist der dicke Mast auf dem Vorschiff, der manchmal sogar unverstagt gefahren wird, und die Gaffel. Ebenso charakteristisch ist die breite Wasserlinie und der flache Boden. Catboote sind Schwertboote mit Innenballast. Sie kommen mit mächtiger Formstabilität daher und sind typischerweise etwa halb so breit wie lang. Schon bald wurden mit den Arbeitsbooten, nicht nur in Amerika, auch Regatten gesegelt. Am begehbarsten Klüver, eigentlich zum besseren Übersteigen gedacht, wurde dann eine Art Blister montiert. Ansonsten gab es keine Vorsegel auf den Catboats. Naturgemäß liegt der Leistungsschwerpunkt bei solchen Konstruktionen auf raumen Kursen. Wir waren deshalb gespannt, wie der Nachbau eines solchen Traditionsbootes segelt.

Starke Leegierigkeit

Es herrschen typische Bodenseebedingungen vor Sippingen. Ostwind mit etwa einem Beaufort. Leise laufen wir unter Elektroantrieb aus dem Hafen. Das Gaffelsegel lässt sich einfach und schnell setzen. Motor aus und etwas

Etwas für Puristen

Begonnen hat alles mit der Leidenschaft zu alten Schiffen. Dieser ist Uli Seitz, Mitbegründer der Stuttgarter Charteragentur KH & P sowie langjähriger Schiffsführer auf der Hohentwiel seit Jahren erlegen. Besonders angetan haben es ihm die Catboats.

abfallen. Zunächst versuchen wir, den Amwind-Trimmm zu optimieren. Auffallend ist eine relativ starke Leegierigkeit. Diese lässt sich etwas vermindern, indem man mit Piek- und Klaufall spielt. Setzt man die Klau stärker durch, wandert das Profil etwas nach vorn. Umgekehrt rutscht der Segeldruckpunkt nach achtern. Komplett beseitigen ließ sich die Leegierigkeit auf diese Weise allerdings nicht.

Laut Auskunft des Konstrukteurs und Eigners, Ulrich Seitz, sei das bei schwachen Winden normal. Das gäbe sich aber, sobald der Wind etwas stärker würde.

Nachdem wir auf einen Halbwindkurs abgefallen sind, verschwindet die Lee-

gierigkeit und die Liv 21 wird spürbar agiler. Solche Kurse passen eher zu den alten amerikanischen Linien. Je weiter wir abfallen, um so besser läuft die breite Flunder.

Traditionell und wertbeständig

Auf raumen Kursen spielen die Amwind-Handicaps der Konstruktion keine wesentliche Rolle. Wer ein solches Boot kauft, der will keinen modernen Renner, aus dem er das letzte halbe Grad an Höhe herauskneifen kann. Er möchte ein traditionelles und wertbeständiges Boot. Ein Produkt guten Handwerks. Da gehört es einfach dazu, dass manches etwas anders funktioniert. Auch das kurze, dafür aber breite



Fahrbericht Liv 21



Liv 21

Maße:

Lüa 7,20 m, Breite 2,99 m,
Gewicht ca. 1400 kg,
Segelfläche 26 m²

Preis:

ab 52 000 Euro



1

Ruder ist gewöhnungsbedürftig, gehört aber einfach dazu. Alles andere wäre Stilbruch, und davon ist die „Liv“ weit entfernt. „Ich wollte ein traditionelles Boot“, erklärt Uli Seitz, „nicht nur eines das so aussieht.“ Der Prototyp wurde in Dubai von indischen Möbelschreibern gebaut. Dass diese hervorragend mit Holz umgehen können, sieht man dem Boot an.

Die Schale ist mit Mahagoni-Leisten über ein CNC-geschnittenes Spantengerüst geplankt und mit Epoxi verleimt. Das Deck, die Sitzdichten und der Boden des selbstlenzenden Cockpits bestehen aus Sperrholz und sind mit Teakstäben belegt.

Die Cockpitseiten, der Süllrand und die Außenhaut sind mit Epoxydharz versiegelt und naturlackiert.

Wie zu Kaisers Zeiten

Die verleimten Spieren bestehen aus Spruce und sind ebenfalls naturlackiert. Traditionelle Beschläge aus Bronzeguss und Eschenholzblöcke runden die alte Optik ab. Moderne Klemmen oder Wänschen gibt es keine. Die Fallen werden, wie zu Kaisers Zeiten, auf der Nagelbank belegt. Das laufende Gut mit der Hanfoptik kommt vom Bremer Seiler Gleistein und sogar das Segeltuch sieht von weitem aus wie Baumwolle. Das Teakdeck ist ein Zugeständnis an

die Neuzeit. Nur ganz hartgesottene Traditionalisten würden heute noch ein Leinendeck verlegen.

Im Vorschiff befindet sich eine kleine Schlupfkajüte. Mit einer Cockpitpersenning, wie bei den Folkebooten üblich, könnte man dem Boot auch Tourentauglichkeit bescheinigen. Bei der geplanten Serienfertigung ist es möglich, das Vordeck etwas anzuheben und nach hinten zu ziehen um ausreichende Sitzhöhe zu schaffen. Bootsbauer Florian Kollmar, möchte bei entsprechendem Interesse eine Kleinserie auflegen. Er kann dann auf individuelle Wünsche eingehen und hat bereits etliche Ideen für interessante Varianten.



2

1. Konstrukteur Uli Seitz (am Ruder) und Bootsbauer Florian Kollmar möchten die Liv 21 in einer Kleinserie bauen. Sie sind von der einfachen Handhabung des Bootes begeistert, denn eine Großschot und vier Belegnägel reichen als Bedienelemente für das Rigg aus.

2. Der breite Spiegel ist typisch für die amerikanischen Catboats. Ebenso der Decksprung und das breite flache Ruderblatt.

3. In den Backskisten steckt viel Stauraum, sodass das Boot durchaus tourentauglich ist.

4. Die Riggkräfte werden in ein Schott und einen Rahmenspant eingeleitet.

5. Die Steuerung für den Elektromotor ist im Vorschiff.

6. Schöne Details wohin man blickt.

7. Das Gaffelrigg ist traditionell gebaut. Die Segel sind mit einer Reihleine angeschlagen.

8. Unter Deck ist Raum für eine Doppelkoje und ein paar Schapps für Ausrüstung. Die Außenhaut ist mit einer luftdurchlässigen Weigerung verkleidet, die verhindert, dass Polster oder Schlafsack mit Kondenswasser in Berührung kommen. Die Unterseite des Decks ist weiß lackiert.

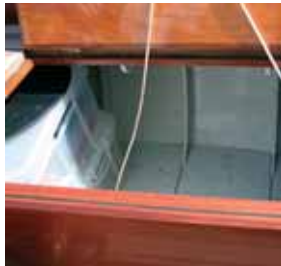
Fazit

Die Liv 21 ist etwas für Puristen und Freunde traditioneller Boote. Für Genießer, die sich mit der Landschaft und dem See beschäftigen wollen und nicht in erster Linie mit Strömungslehre und Segeltechnik. Für Leute, die ihr Boot als Fortbewegungsmittel und nicht als Sportgerät sehen. Dass das Catboat in sei-

nen Segelleistungen nicht mit modernen Konstruktionen mithalten kann, ist klar. Das muss man akzeptieren. Sicher könnten die Kreuzeigenschaften bei wenig Wind mit einer modifizierten Schwertgeometrie verbessert werden. Dann wäre der Schwertkasten aber zwangsläufig etwas größer und würde in die Schlupfkajüte ragen. Hier muss man abwägen. Catboats zeichnen sich durch einfache

Handhabung aus. Das stand bei diesen Konstruktionen von Anfang an im Vordergrund. Es sind Optis für Erwachsene. Die Technik ist auf ein Minimum reduziert. Mehr als eine Großschot braucht es dafür nicht.

Sobald man etwas abfallen kann, spielen die genannten Einschränkungen keine Rolle mehr. Dann segelt das Boot hervorragend und wie auf Schienen.



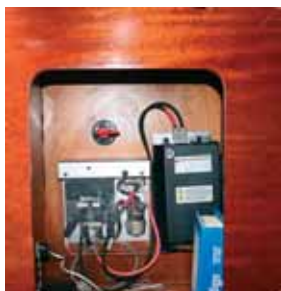
3



6



4



5

Zahlen

7,20 m **Länge über alles**
6,54 m **Rumpflänge**
2,99 m **Breite**
1,4 t **Gewicht**
150 kg **Innenballast**
200 kg **Schwertgewicht**
0,28–1,3 m **Tiefgang**
26 m² **Segelfläche**
Elektro **Motor**
ab 52 000 € **Preis ohne Motor**
Konzept: **Uli Seitz**
Werft: **Bootswerft Kollmar,
Fallenbrunnen 33,
D-88045 Friedrichs-
hafen**
Tel. 0 75 41/94 15 76
Fax 0 75 41/94 15 79
**Mail: info@boots-
werft-kollmar.de**

Stärken und Schwächen

- + **Wenig Tiefgang**
- + **Originelles Konzept**
- + **Handhabung**
- + **Verarbeitung**
- **Am-Wind Leistungen**

7



8