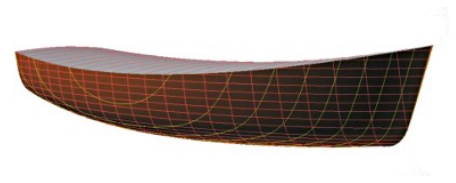


# Elise

## Segel-Boot mit Motor zum Wandern in Flachwasser-Revieren

Maße: 6,50 x 2,55 m, Tiefgang: 45/150 cm, Gewicht ca. 1600 kg



### Legende:

Nach 10-jähriger Boots-Charter-Erfahrung in Mecklenburg-Vorpommern mit Bodden, Peene-Strom, Strelasund, Rügen-Gewässer, Stettiner Haff, Schlei, Flensburger Förde und Dänischer Südsee, habe ich dieses Boot entworfen. Den Riss nebst Berechnungen habe ich durch die bekannte Bootsbau-Ingenieurin Juliane Hempel anfertigen lassen.

Bootsbaumeister Thomas Bergner in Trappenkamp hat das Boot aufgeplankt und unter seiner Anleitung erfolgte dann der Ausbau. Die Erstwasserung fand 2009 statt.



### Konstruktion:

Durchgehender Balken-Kiel aus Eichenholz ca. 11/11 cm mit Wellen-Totholz und Ruder-Hacke unter der Schraube, Senk-Ruder angehängt, Ballast-Stahl-Schwert 163 kg. Schwertkasten mit 4 mm V4A-Platten innen bekleidet.

Kraweel-Beplankung aus 12 mm sibirischer Lärche, Nähte parallel gefräst und mit Epoxi verklebt, eingebogene Eichen-Spanten  $e=33$  cm, Mast und Motor 15 cm.

Deck aus 10 mm Oregon-Rifts (Nordamerika) auf 6 mm Bootsbau-Sperrholz mit Epoxi verklebt und versiegelt, Decksbalken aus Eiche.

Kajütdach: 12 mm Sperrholz formverleimt mit Epoxi nebst 2K-Beschichtung weiß.

Nach dem Feinschliff ist der Rumpf mit Epoxi grundiert und mit 1 Lage Glasgewebe 160 g/rna belegt.

6 x grundiert und 2 x mit 2K-Spritzlack farblos endbehandelt bzw. der Unterwasserteil 2 x mit Micron-Extra EU von „International“ beschichtet worden (wird jährlich erneuert).



### Sicherheit:

Großes Aufricht-Moment durch die Boots-Breite und das 162 kg Stahl-Schwert. Quer-Schotten mittig und vor den Heck-Backskisten, Kollisions-Schott im Vorschiff-Bug, 2 Stück Auftriebs-Tanks mit ca.  $1\text{m}^3$  Volumen unter den Duchten, 2 Heck-Backskisten ca.  $0,4\text{m}^3$  Volumen ebenfalls mittig abgeschottet, Lukendeckel wasserdicht verriegelt.

Bullaugen fest eingeklebt und verriegelbar.

Traditioneller Decks-Sprung - Boot nimmt im Seegang kaum Wasser über!

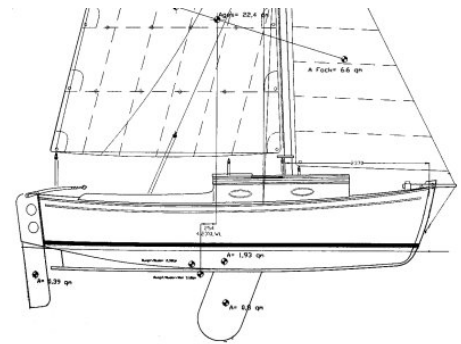
Bug-Korb mit See-Reling  $H=61$  cm beiden Seiten, durchgehendes Laufdeck ohne Fuß-Fallen.

2 Stück Lenz-Pumpen elektrisch am Mittelschott/Schwertkasten. Schwertkasten innen und außen abgedeckt, „Setamar“-Schwertwinde mit Hub- und Senkfunktion am Mittelschott von der Plicht bedienbar, Nexus-Tiefenmesser.



### Motor:

Einbaumotor „Nanni“ 14 PS 2 Zylinder-Diesel mit TMC Bootswendegetriebe, Armaturentafel, Drehzahlmesser u. Betriebsstundenzähler. 12-Zoll 3-Flügel-Propeller, Fa. Thies Propeller, 20 Liter Niro-Tank mit Füllanzeige, Diesel- und Seewasser-Filter, 2-Kreis-Kühlung, Auspuff-Öffnung im Spiegel aus „Niro“. Der Motor steht mittig in der Plicht und ist von außen frei zugänglich, Motor-Lukendeckel aufklappbar mit Seekartentasche unterseits. Dieselverbrauch gering, kleiner 2,0 l/h bei Marschfahrt = Rumpfgeschwindigkeit.



### Elektrik:

Vollständige Boots-Installation, alle Teile von Fa. Philippi geliefert, vom Fachmann installiert, mit Stromkreisverteiler, Shunt SHA 150 Ladestromverteiler, Landanschluß LAE 220 + Ladekabel, Batterie-Hauptschalter

Starterbatterie 12 V, 60 Ah, Verbraucherbatterie 105 Ah, beide von „Vetus“ neu: 4/14

Positions-Lampen aus Edelstahl, 1 Zweifarben-Leuchte rot-grün, 1 Hecklampe, 1 Toplicht, 1 Anker-Licht. Der Strom-Verteiler und Hauptschalter sind in einer verschließbaren Schranknische backbords vor der Heck-Backskiste in Armlänge vom Ruder eingebaut!



### Segel + Rigg:

Hohl-Mast aus Carbon-Rohr mit 10 mm „Spruce“-Bekleidung + Groß-Baum, Carbon-Rohr mit Bekleidung wie vor + Gaffel-Baum aus „Spruce“, alles klar beschichtet. 17 m<sup>2</sup> Rollgroß ohne Latten von „Schulz-Segel“ (Kiel) mit „Bartels“-Seilroller + Kreuzgelenk V2A am Groß-Baum-Lümmelbeschlag. 8,5 m<sup>2</sup> Roll-Genoa mit Latten von „Schulz-Segel“ sonst alles wie vor.

2 Stück „Andersen“ selbstholende Winschen Typ 12 ST für die Fock-Schoten.

1 „Andersen“-Ratschen-Winde auf dem Kajütdach zum Nachsetzen der Fallen.

Großschot-Talje mit Klemme von „Harken“.

Alles zu bedienen vom Ruderplatz!



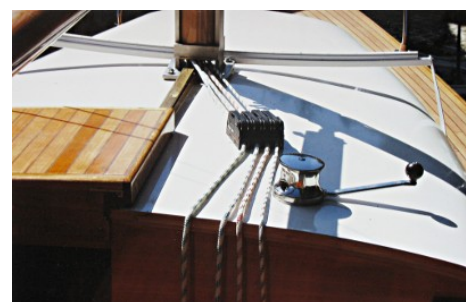
### Kajüte:

2 Liegeplätze für Erwachsene mit eingepassten Polstern, Sitzhöhe, Niro-Stütze unter dem Mast, Abdeckung Schwertkasten, 8 Ablagekästen herausnehmbar unter den Liegen für Zubehör, Handtücher, Wäsche usw.

Trocken-WC für den Notfall, bisher nicht benutzt.

Keine Koch- oder Waschmöglichkeiten in der Kajüte, dafür Platz in den Sitzbankkisten der Plicht.

Schiebeschott und Schiebeluk, verschließbar, Leselampe, 12 V Steckdose, 220 V Steckdose für einen Keramik-Ofen.



### Sonstiges:

Das Boot steht auf einem Boots-Trailer, stahlvollverzinkt, mit Tandem-Achsen, zul. Gesamtgewicht 2500 kg, Baujahr 2008, TÜV fällig 2/2019, 3 Aufpallungen nach dem Spantriß gefertigt.

Von der Fa. Bosse, Norderstedt, habe ich eine komplette Einhausung des Bootes über die Relingstützen hinweg, 2-teilig, bauen lassen, die neuwertig vorhanden ist.

Weiter gibt es eine Pflicht-Persenning vom Segelmacher Schulz, Kiel.

Preis: 36.000,- EUR

Das Boot kann ab 12.05.18 in Flensburg  
Probe gesegelt werden.

### Noch Fragen:

#### **Boots-Eigner**

Richard Koellner  
Dorfstraße 30, 25551 Schlotfeld  
Tel. 04826-2889

#### **Bootsbaumeister**

Thomas Bergner  
Industriestr. 30, 24610 Trappenkamp  
Tel. 0171-7713012

[bergner-bootsbau@t-online.de](mailto:bergner-bootsbau@t-online.de)  
<http://www.bergner-bootsbau.de>



### INFO:

Das System ist eine Variante des Jollenkreuzers. Ein Ballastschwert macht das Schiff küstenreviertauglich.

#### **Das Integral-Schwert**

Integralschwertboote sind im Prinzip die Weiterentwicklung des Jollenkreuzers. Das Schwert wird mit Taljien vollkommen in den Schwertkasten eingeholt und seine Position dann fixiert.

Das Schiff bezieht seine Stabilität im Gegensatz zu dem auf rauhen Revieren nur eingeschränkt tauglichen Jollenkreuzer nicht nur aus der Formstabilität des Rumpfes (breite Wasserlinie) und dem Trimmgewicht der Mannschaft, sondern auch durch ein mit Ballast versehenes Schwert.



In Frankreich und Polen werden Schiffe dieser Art besonders zwischen sechs bis acht Meter Länge vielfach an der Küste genutzt. Sie sind ideale Trailerboote, bieten durchaus guten Wohnkomfort, können bis auf den Strand gesegelt werden und sind trotzdem auch auf rauhen Küstenrevieren sicher unterwegs. Meistens haben Integralschwertboote ein angehängtes und aufholbares Ruderblatt.