

VON DER LIEBE ZU ALTEN SCHIFFEN

Klassiker in der SVAOe

Hochglanz aus Mahagoni mit goldenem Strich in feiner Ziergöhl, polierte Bronze dazu und weiße Esche im Kontrast zum silber-grauen Teak. Das ist der Stoff, der für viele Segler Träume wahr werden läßt. Auch in der SVAOe.

Mit einem Holzschiff ist es so eine Sache: Man hat es immer, sommers wie winters, und manch einer wird sich gerne streiten wollen, welche Zeit davon denn nun wohl die schönere sei, die Zeit der seemännischen Herausforderungen mit dem Schiff, der Geborgenheit auf See oder aber insgeheim doch die der Muße, des Innehaltens in der winterlichen Halle. So ein Schiff kann man nicht einfach im Herbst abgeben, um sich bis Ostern anderen Dingen zuzuwenden, und oftmals beginnt die Frühjahrsarbeit für die Crew bereits im kalten November – zumindest für „die armen Eigner“. Aber bei aller Schinderei, so berichten die Segler dieser Schiffe, wachse daraus auch die besondere Anziehung, die Schiff und Mannschaft miteinander verbindet.

Über diese Schiffe zu schreiben, ist ohne einen Blick auf die rapide Entwicklung der letzten Jahre kaum möglich, und in der Rückschau wird deutlich, wie hier eins in das andere greift. Es begann alles recht leise, unscheinbar, ja fast möchte man sagen, eher zufällig. 1994 war ein Aufruf zu lesen, mit dem Wunsch, die Liebhaber klassischer Yachten mögen sich doch einmal zum Austausch ihrer Erfahrungen treffen. Unter den nach Kiel gereisten Holzfreunden waren Matthias Glimm und Ulrich Körner, die zu diesem Zeitpunkt wohl ahnten, Geburtshelfer einer Bewegung zu sein, deren zahlreiche Impulse auch nachhaltig in die SVAOe hineinwirken.

Die Zeit war offenbar reif für die Rückbesinnung auf den Wert an sich, den die verbliebenen, noch nicht vom einförmigen Plastik völlig verdrängten, in alter Handwerkskunst entstandenen Schiffe aus der Zeit vor Beginn der industriellen Massenproduktion darstellen. Die in ihren Grundzügen bei einem Frühstück im bekannten Hause Oevelgönne 10 entstandene Satzung dieses Freundeskreises spricht etwas pathetischer von einem „Gebot der Stunde“. (Jürgen Chr. Schaper und dem damaligen Direktor des Museums für Hamburgische Geschichte Prof. Dr. Jürgen Bracker als „Zufallsgast“ sei Dank, auch Dr. Gerd Lau und Wolf Boehlich für später geduldig ertragene Bitten um Unterstützung.)

Mit der unübersehbaren Renaissance der alten Schiffe sind diese endgültig aus dem Geruch des „Arme-Leute-Bootes“ herausgetreten und haben den ihnen zustehenden Platz wieder eingenommen. Seglerische Treffen für alte Schiffe verzeichnen heute Meldelisten, von denen Veranstalter traditioneller Regattatermine nicht einmal zu träumen wagen. Gleichwohl: Die Bewahrer des maritimen

Erbes wollen nachdrücklich keine Konkurrenz zu den Segelvereinen sein, und so wundert es nicht, viele SVAOeer auch dort aktiv wiederzufinden. Auch das inzwischen schon beinahe legendäre, chronisch restlos überfüllte Wintertreffen der Holzbootfreunde in Hamburg, zu dem Gastreferenten selbst von der anderen Seite des Atlantiks anreisen, wird von unseren engagierten Mitgliedern „gemacht“.

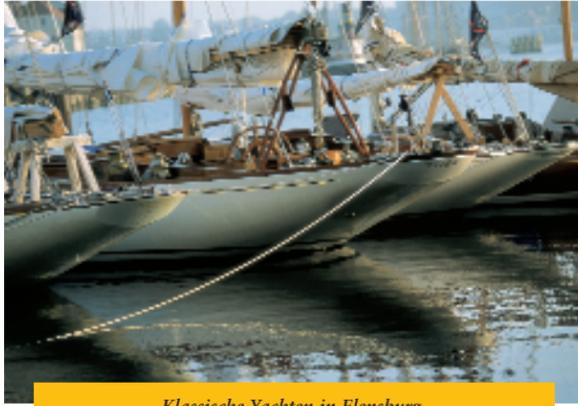
Getragen von dieser Entwicklung findet sich auch innerhalb der SVAOe eine „Holzbootszene“ mehr oder weniger regelmäßig auf der einen oder anderen Veranstaltung zusammen. Hier stoßen Bootsliebhaber aufeinander, die neben dem Interesse am Segeln und ihrem gemeinsamen Verein vor allem auch eine ähnliche „Wellenlänge“ im Umgang mit ihrem Schiff eint. Sie sind dann unter Gleichgesinnten, denen man vertrauen kann, außerhalb der üblichen Formen einer modernen, ihnen inzwischen oftmals geradezu fremd erscheinenden Segelwelt mit ihrer vielen Technik, die kein vernünftig denkender Mensch auf See je braucht, ihren „schwarzen Festmachern“ und dem permanenten Drang nach neuesten Errungenschaften an Bord der Schiffe in ewig gleichen, gesichtslosen Marinas.

Ein Rumpf, ein Mast, ein Segel. So einfach kann eine lebenswerte Welt sein. Wie meist im Leben – weniger ist oft mehr. Gerade hier, wo keine Welten liegen zwischen eigentlich Unvergleichbarem, wie einer Rennjolle und



Schön und schnell: „Fierboos“, Eigner Ulrich Körner, SVAOe.
„Fierboos“ ist altes Hamburger Platt für Fofftein (Pause).
Foto: Kurt Manfred Bodtke.

einem Achter. Die schwimmende Antiquität verkörpert in Broterwerb und Tageslauf längst verloren gegangene Werte: Eleganz, Handwerk, Individualität und die Aura des Beständigen. Die Form folgt der Funktion, unterliegt aber stets elementaren ästhetischen Prinzipien in Proportion und Gediegenheit. Komfort gibt es im Zweifel auch zu Hause.



*Klassische Yachten in Flensburg.
Foto: Katrin Storsberg.*

Neben vielen Schiffen wie den Kielbooten „Jule“ (Rüdiger Dartsch), „Kerstin III“ (Marianne Brügge), „Luise“ (Stefan Lunau), „Niobe“ (Klaus Riecken), „Orville“ (Egon Ams), „Slowfox“ (Peter Offermann) oder „Trotzkopf“ (Hans-Jürgen „Mini“ Heise), den H-Jollen, Kuttern und anderen Schwertbooten fallen beim Schreiben eher willkürlich zahlreiche Boote mit dem schwarz-gelben Stander ein. Vor allem aber sind es deren Schiffer, die uns diese mit oftmals großem persönlichem Einsatz so liebevoll erhalten:

Bernhard Kolbes berühmte 8mR-Yacht „Germania III“ (8 G 9); als Olympiamedaillen-Gewinnerin von 1936 längst eigene Legende, nach mehrfachen, dem jeweiligen Zeitgeschmack entsprechenden Umbauten auf der Werft von Gerd Wegener restauriert und zurückgebaut. Ausgezeichnet mit dem Restaurierungspreis des Freundeskreises und seglerisch erfolgreich, zum Beispiel auf der Weltmeisterschaft der 8er 1998 vor Genf als Gewinnerin wertvoller Silbers in der Altersklasse.

Der fast 70 Jahre alte 38-qm-Berg-Spitzgatter „Stine“, von Wolfgang Keweloh in Jahren schier endloser Eigenarbeit perfekt restauriert.

„Schwalbe“ (G 1417), bis 2005 im Besitz von Jürgen und Marlies Schaper. Ausgezeichnet für zahlreiche Fahrten auf klassischen Booten, die den bei Heidtmann in Hamburg als Nachkriegsbau 1952 entstandenen 7,5 KR-Seekreuzer vor allem tief in die norwegischen Fjorde führten.

Vereinsgeschichte geschrieben hat auch die 1924 ebenfalls bei Heidtmann gebaute „Nordwest“ der Familie Schulz aus Altenwerder. Schon unter ihrem ersten Eigner Johannes Schulz auf Regatten und Langfahrten erfolgreich, wurde sie von dessen Sohn, dem schwer behinderten Walter, durch konstruktive Veränderungen erst richtig schnell gemacht. 1967 gewann er gegen modernste Konkurrenz („Rubin“) das „Blaue Band der Niederelbe“. Der nun 80-jährige Veteran wurde vom Urenkel des ersten Eigners gänzlich überholt und wird jetzt „wie neu“ weiter unter dem schwarz-gelben Stander gesegelt.

Der mächtige, 1963 in Arnis gebaute Laurin-Spitzgatter „Gaudeamus“ wird von Reimund Reich gerne auf

anspruchsvolle Fahrten geführt. Nach Madeira oder zu den Azoren, aber auch nach Spitzbergen und Island hat es das naturlackierte Schiff gebracht.

Mit „Deseret“ bot Michael Wieselmann jahrelang jeden Winter aufs Neue geradezu ein „Lehrobjekt“ für Bootsbauer. Es ist schon bemerkenswert, wie die über 40 Jahre alte englische 43-Fuß-Yacht vom Eigner erhalten wird, nachdem frühere Besitzer das Schiff erfolgreich über manche Regattabahn geführt hatten.

Norbert Schlöbohm ließ aus Liebe zum Holz gleich zweimal hintereinander Folkeboote bei Begré in der Schweiz auf Kiel legen. Just nach einer Modifizierung der Bauvorschriften entstand 1982 die „Tectona“; sie war das erste uns bekannte Folkeboot mit (offiziellem) Teakdeck überhaupt. Der fünf Jahre später entstandene gleichnamige Nachbau (F G 601) präsentiert heute meisterliche Handwerkskunst in höchster Vollendung.

Und noch ein Neubau: Tischlermeister Kai Louwien, der das Folkebootsegeln bei „Mausey“ Mueller-Haagen auf dessen Holzbooten „Grautvornix“ von der Pike auf gelernt hat, baute sich sein Folkeboot „Ajax“ (F G 707) 1990 neben der heimischen Werkstatt selbst.

Georg Pulver segelt das inzwischen 35 Jahre alte Folkeboot „Spanvogel“ (F G 206) meistens auf Wochenendtouren, nur gelegentlich geht er damit auf Regatten und unterstreicht die Leistungsfähigkeit eines betagteren Bootes, so zum Beispiel 2001 auf der SCU-Regatta, weit vor den modernen „Tubenfolkes“ mit einem Klassen-Sieg über alles.

Die Baugeschichte der 4 1/2 m langen Kapitän-Gig „Kronprinzessin Ute“ des Kunstmalers Hinnerk Bodendieck wäre wahrlich eine eigene Geschichte wert, allein wegen des besonderen Bauplatzes im heimischen Wohnzimmer. Mit der 12 im alten Kutter-Segel immer dabei. Über Hinnerk zu berichten ist nicht ohne einen Blick auf die V-Jollen möglich: Seine frühe Leidenschaft für die „Jumbos von der Elbe“ führte schon 1988 zum Neubau



*Ein mit seinem Schiff und der Welt zufriedener
Holzschiffeigner! Foto: Ulrich Körner.*



*„Winning III“ im Nord-Ostsee-Kanal. Das Schiff gehörte nacheinander vier Eignern aus der
SVAOe, zuletzt Heiner Beilcke. Foto: Ulrich Körner.*

des schnellen Bootes „Wildlingin“ (V 14) mit modernen Materialien im West-Verfahren, mit denen er sich an den karwel geplankten Schwestern messen konnte. Von denen führen heute „Mien Deern“ (V 2) und „Pfau IV“ (V 4) aus den 20er Jahren den schwarz-gelben Stander.

Achim Müntzel ließ 1980 auf der Werft von Peter Bieritz in Friedrichskoog das 9 1/2 m lange Arbeitsschiff „Björn af Brekkukot“ bauen. Seine Begeisterung für dessen genialen norwegischen Konstrukteur Colin Archer führte vor neun Jahren zum Neubau der 11 1/2 m langen „Penguin Café“. Die Replik der Yacht von 1896 erschuf Bootsbauer Thomas „Lothar“ Pätz, der damals die kleine Holzbootwerft in Gauensiek betrieb. Zu der inzwischen nach Laboe verkauften „Björn“: Mit dem Schwesterschiff „Maja“ segelte „Lothar“ Pätz nebst kleinster Crew im Anschluß an eine Überwinterung in Irland nach Nordamerika. Über die Ausrüstung für diese Reise würde man auf Neudeutsch sagen: „basic-instruments only!“

Das 5,5 KR-Kielschiff „Fierboos“ (G 5/2 12) ist vermutlich der letzte Neubau der Werft Karl Vertens, von Helmut Brannaschk, Rolf Riechers und jetzt Ulrich Körner mit viel Initiative gepflegt. Das Schiff segelt inzwischen fast 40 Jahre unter dem SVAOe-Stander. Neben zahlreichen Reisen unter anderem nach Norwegen, Finnland oder Holland zeigt es sich aber auch erfolgreich auf den Regattabahnen vor Laboe.

Der Autor schlug die Hände über dem Kopf zusammen, ob des Zustands des von Jan op de Hipt frisch erworbenen 65 Jahre alten Hansen-Spitzgatters „Anlona“ (er lag später selbst im Blaumann drin und blickt heute auf ein Schmuckstück in Travemünde). Als gelernter Buchrestaurator an den behutsamen Umgang mit letzten Res-

ten alter Strukturen gewöhnt, hat der Eigner ein Refit geschaffen, dessen Anblick selbst frühere dänische Eigner die Archive und Fotoalben öffnen lässt.

Auch Jens „Lefti“ Cornelsen ist ein „Urgestein“ der Szene und beruflich mit alten Yachten verbunden (so war er in den phantastischen J-Class Restaurierungen mitten dabei). Sein 5,5m R-Boot „Struten“ (5,5/G 25), 1962 in Norwegen gebaut, hat seinen Liegeplatz im historischen Binnenhafen von Glückstadt.

Matthias „Zewa“ Glimm, hat zuerst als Bootsbaulehrling für sich selbst das 1943 gebaute, zeitweilig als Juniorenboot der SVAOe im Gespräch gewesene 5mR-Boot „Lilie“ restauriert (auf dem ich später einen meiner schönsten Segeltage erlebte) und danach seinen heutigen 13-m-Stagesegelschoner „Bonito“ selbst konstruiert und gebaut.

Jollenspezialist Manfred Jacob ist mit seiner 80 Jahre alten 22-qm-Rennjolle „Fram“ (J 287) Schrecken der Regattabahnen schlechthin und hält für Familientouren mit der zwei Jahre älteren „Woge“ gleich noch ein Zweitexemplar in der Garage.

Die wohl erfolgreichste Elb-H-Jolle ist die „Herz-Jung“ (H 300) von 1952. Das von Karl Feltz (damals noch an der Süderelbe) gebaute Boot war die erste H-Jolle, bei der die Planken verschraubt wurden. Mit ihr war „Adje“ Hauschildt mehrfach Hamburger Meister. Inzwischen vom Sohn Peter als zweitem Besitzer immer noch leistungstark gesegelt, befindet sich das Boot stets in bestem Zustand.

Burckhard Richers überraschte nach dem Verkauf seiner Seezunge mit dem vorbildlich bis ins letzte Detail restaurierten B-Jollenkreuzer „Freia“ aus dem Jahr 1940 auf der Piste.

Ein vergleichsweise neues Schiff ist die „Ouragan“

(G 2027) von Peter Wannack. Der Miglitsch-Riß entstand 1974 bei M+P in Arnis und war schneller Teilnehmer an den legendären „Mahagoni-Regatten“ vor der Schlei in den 80er Jahren. Tragische Berühmtheit erlangte die 32-Fuß-IOR-Yacht im August 1989 im Wendtorf-Orkan. Die Bilder des halb untergegangenen Schiffes mit dem auf einem Festmachpfahl aufgespießten Heck inmitten totaler Verwüstung zierte damals die Gazetten. Die anschließende Überfahrt auf einem Ponton zur Bauwerft und umfangreiche Reparaturen hat das Boot augenscheinlich bestens weggesteckt.

45 Jahre alt ist die bei A+R entstandene Hansa-Jolle „True Love“. Peter König war mit dem trailerbaren Boot bis zur „Nioulargue“ im Mittelmeer. Bemerkenswert ist sein einmaliges Engagement im Handel mit klassischen Yachten. Seit 22 Jahren ist er der kompetente Kenner der Szene.

Nicht unerwähnt können die eisernen Yachten bleiben, wie zum Beispiel die „Galatea“ (II 6); das Schiff vom Typ Skorpion haben die Chefs der in Finkenwerder beheimateten Werft Feltz 1968 für sich selbst als Regattaschiff gebaut, bevor Volker Burrlein es 1979 erwarb und in den heutigen Zustand versetzte. Das Schiff besticht vor allem durch seine konsequente Originalität einer Fahrtenyacht im Stil der 60er Jahre.

Wahre Kleinode sind diese Schiffe allesamt, Reprä-

sentanten einer Epoche Yachtgeschichte, die glücklicherweise nicht nur bis heute weiterlebt, sondern sich als äußerst lebendig erweist. Aber auch andere bemerkenswerte Schiffe fallen beim Schreiben ein, die lange Zeit unter dem schwarz-gelbem Stander gesegelt wurden und bis heute im Fokus unseres Interesses stehen:

Da ist der 12er „Heti“ von 1912. Bekannt als „Flaggschiff“ der SVAOe-Flotte 1967 bis 1977 unter dem Namen „Saturn“. Von Peter Himstedt mit unendlichem Einsatz restauriert und auf großen Reisen geführt, 1974 und 1976 Gewinnerin des Blauen Bandes der Niederelbe. Zuletzt 20 Jahre von Friedrich Goebel im Mittelmeer bewohnt, gab er sie nun nach Hamburg zurück, wo sie derzeit in der „schwarzen Lagune“ bei Jugend in Arbeit in Restaurierung liegt.

Oder der Seekreuzer „Winning III“ (VI 663), den Karl Vertens 1939 für sich selbst baute, später von Horst Vogeler, Peter Himstedt, Rolf Soltau und Heiner Beilcke (nicht als Eignergemeinschaft, sondern nacheinander) gesegelt wurde und nach seiner Restaurierung im Laderaum des Museumsschiffes „Cap San Diego“ heute – meist einhand geführt – regelmäßig seine Schnelligkeit beweist.

Die 1937 erbaute Spreizgaffelketch „Stella“ ist geradezu als Inbegriff eines sorgsam Umganges mit einem A+R-Juwel unter dem Namen „Wandelaar“ bestens

bekannt. Noch in den 80er Jahren gelegentlich voller Bewunderung hinter vorgehaltener Hand als „schönstes Motorboot der Niederelbe“ titulierte, ist die einstige Zierde des Hamburger Yachthafens heute auf den Szenetreffs an jeder harten Kreuz dabei.

Die „Vereinigung zur Erhaltung segelnder Berufsfahrzeuge“ hatte sich schon wesentlich früher als die Yachties, deren Schiffe ja nicht zum Broterwerb, sondern zum Zeitvertreib der Eigner entstanden sind, etabliert. Markante Anlaufstelle ist seit 1977 der Museumshafen Oevelgönne, Heimat der stählernen Skutsje „Fortuna“ von 1910, die von dem durch seinen einzigartigen Handel mit Ausrüstungen für traditionelle Schiffe bekannten Michael Thönnessen geschippert wird und heute regelmäßig unentbehrlicher Helfer bei großen Opti-Veranstaltungen unserer Vereinigung ist. Dort liegen auch Anne Bunkus’ „Helene“, eine stählerne Tjalk aus dem Jahr 1906, deren Ausbau erst jüngst abgeschlossen wurde, und der Ewer „Anna“ von Just Kleinhuis. Ebenfalls ein ehemaliges Arbeitsschiff ist die „Delphin“. Die grüne Torfmutter mit der markanten rot gestrichenen Schanz, 1930 im ostfriesischen Westrauderfehn gebaut, war seit 1980 Vereinsschiff der SVAOe, bevor sie Martin Ulrich erwarb, der mit ihr inzwischen nach Finkenwerder ans Kutterstack umgezogen ist. „Hab ich auch mal“ und „weißt Du noch“ beginnen viele Unterhaltungen über die-

ses Schiff, dessen schöne Zeit mit Ausbildungs- und Charterfahrten bei vielen unvergessen bleibt, auch wenn diese nur fünf Jahre dauerte.

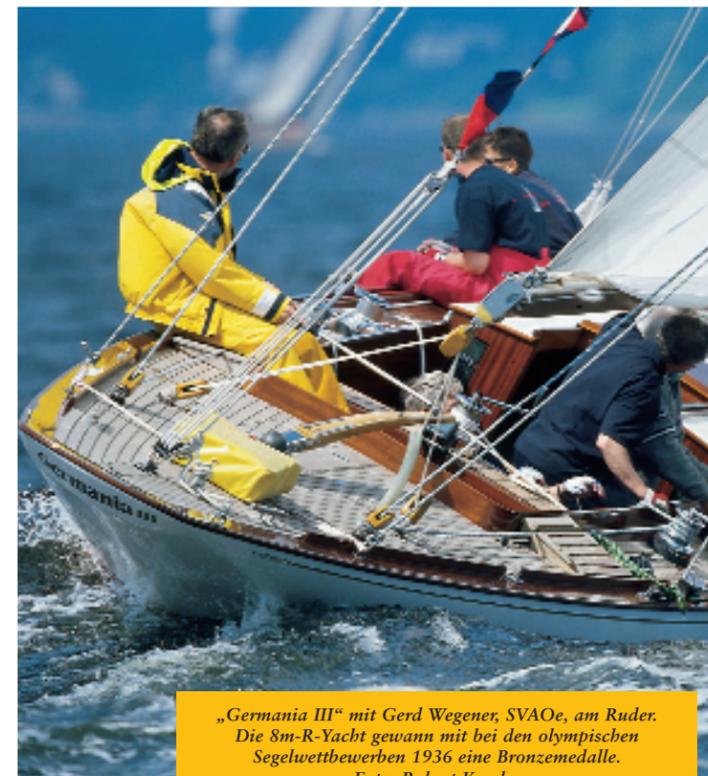
Auch Hans H. C. Meyer unterhält mit seiner bereits 100 Jahre alten ehemaligen Ly-Jolle, gebaut für die Gemüsefahrt auf der Nordsee und später Krabbenkutter, einen Veteran. Anfang der 70er Jahre stilvoll zum Motorsegler umgebaut, ist das Schiff mit seiner für weltweiten Tast-Funkverkehr ausgestatteten Achterpiek auf den Regattabahnen unentbehrlicher Helfer.

Wie gesagt, eine willkürliche Zusammenstellung, ohne Anspruch auf Vollständigkeit und sicherlich um noch manches Boot zu bereichern. Die Eigner und Freunde nicht erwähnter Schiffe mögen es mir vergeben. Vieles lebt von persönlichen Kontakten und Initiativen, wenn sich zum Beispiel zu Pfingsten Folkeboote oder H-Jollen treffen. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklung war es eine glückliche Entscheidung, dass der Verein bei seinen Jugendwanderkuttern der Versuchung nach Kunststoff nicht erlegen ist und heute auf drei schöne Holzkutter blicken kann: „Neumühlen“ (12) und „Teufelsbrück“ (14) wurden Ende der 60er Jahre bei Burmeister in Bremen gebaut, die „Oevelgönne“ (24) erst 1981 bei Hatecke in Freiburg. Hoffen wir, dass auch deren Besatzungen immer den „Geist der Szene“ verspüren.

Ulrich Körner



Traditions-Gig „Kronprinzessin Ute“.



„Germania III“ mit Gerd Wegener, SVAOe, am Ruder. Die 8m-R-Yacht gewann mit bei den olympischen Segelwettbewerben 1936 eine Bronzemedaille. Foto: Robert Kysela.

BAUM & KÖNIG
The Classic-Yacht Broker

Wir gratulieren,
Die Yacht zum
Jubiläum finden Sie
bei uns.
Mit 22 Jahren
Erfahrung.

www.classic-yachts.de

Bremer Reihe 24 • 20099 Hamburg • baum+koenig@classic-yachts.de