

Yacht
Spezial

classic

Restaurierung
„Ester“ – gesucht,
gefunden, gerettet

Kultur
Zu Besuch auf dem
Risør Trebåtfestival

Langfahrt
Elf Jahre mit „Vixen“
um die Welt

Jubiläum

Impressionen vom
25. Sterling Cup
in Flensburg

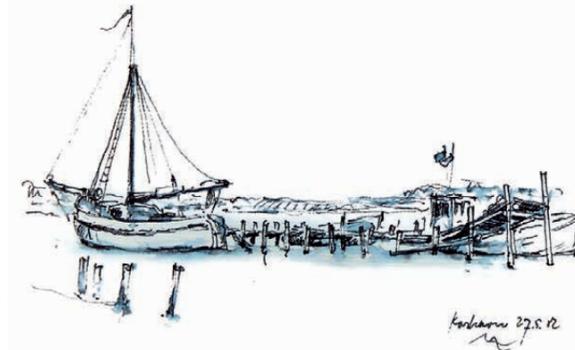
Aufbruchstimmung

Märchen, Mythen und Meriten – Einblicke und Aussichten
zum Start in eine neue Klassikersaison

2-2020

Mit Skizzenblock und Feder – ein Maler
und ein Literat entführen in das
Idyll der dänischen Fischerhäfen

Seite 42



6

Renngerät

Sie war ihrer Zeit voraus – wie weit, das wusste zuletzt nur noch ein Enthusiast, der die „Ester“, einst das schnellste Boot Schwedens, jahrzehntelang suchte. Er fand sie auf dem Grund des ostschwedischen Schären Gartens. Nach aufwändiger Restaurierung reüssierte das radikale Design von Gunnar Mellgren im vergangenen Jahr auf den Klassikerregatten am Mittelmeer. Einblicke in das Projekt der Superlative, die offenbaren, dass die Entwicklung in Yachtkonstruktion und Bootsbau um 1900 schon weiter war, als es den Anschein macht



50

Husarenritt

Die Yawl „Amokura“, benannt nach einem Tropenvogel, startete zum Fastnet

34

Eignerfreunde

Seit Jahrzehnten umsorgen und segeln sie gemeinsam den Seefahrerkreuzer „Rasmus“, ihre Gemeinschaft hat dabei schon manche Ehe überlebt. Arbeit und Kosten werden geteilt, Streit ist darüber nie entstanden. Nun denken die vier Segelfreunde darüber nach, wie sie diesen Geist an die nachfolgende Generation weitergeben können. Innenansichten einer Eignergemeinschaft

62

Holzfraktion

Das Risør Trebåtfestival ist das älteste Treffen seiner Art und wohl auch das vielfältigste. Eingeladen sind alle Schiffe aus Holz. Entsprechend bunt ist die Szene, wenn sich Anfang August die Festivalgemeinde mit Colin Archern, klassischen Segel- und Motoryachten in dem pittoresken Hafenstädtchen an der südnorwegischen Schärenküste trifft – um das Leben, den Sommer und die gemeinsame Leidenschaft für die alten Holzschiffe zu feiern. Besuch vor Ort

Fotos: Sjöhistoriska museet/E. Salander (l.), YACHT/S. Hucho (3), B. Halabisky (r.), YACHT/N. Krauss (r. o.), N. Compton (f. u.)

18 **Meldungen**
Nachrichten und Projekte

24 **Freundeskreis Klassischer Yachten**
Neuigkeiten und Termine

26 **Thomas Larsson**
Interview mit dem schwedischen Autor des Standardwerkes „Holzboote“

32 **Warenkunde**
Trimm Star classic

59 **Rat & Tat**
Rund um die Klassiker – hier wird Ihnen geholfen

72 **Bootsmann**
Utz Saalmann segelt seine BB17 auf der Schlei – und blickt auf ein erfülltes Leben mit klassischen Yachten zurück

82 **Werkstatt**
Wie das Aufbaudach eines Jollenkreuzers mit Leinwand bespannt wird

94 **Fotoessay**
In Flensburg kamen die klassischen Meteryachten zum 25. Robbe & Berking Sterling Cup zusammen. Impressionen, festgehalten von Nico Krauss

112 **Leserbriefe/Impressum**

114 **Poesie**



88

Zeitmaschine

Berlin, die Goldenen Zwanzigerjahre und Backdecker von der Yachtwerft Engelbrecht, dieser besondere Dreiklang lässt Kennern das Herz höher schlagen. Mit der unlängst restaurierten „Hecht“ auf dem Jungferensee, vor der Kulisse von Potsdam, wird seine Harmonie schnell nachvollziehbar. Hinter dem hölzernen Lenkrad braucht es wenig Fantasie, um sich in das Baujahr zu träumen. Zeitreise mit Volldampf

102

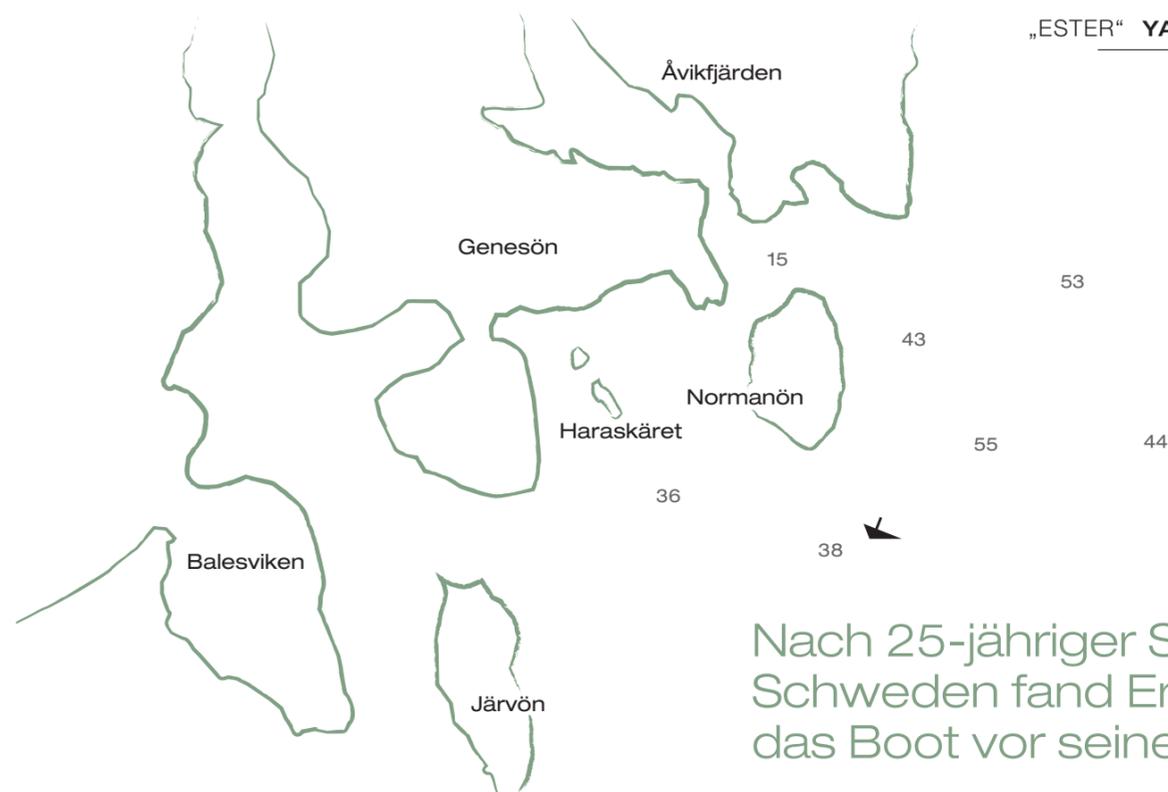
Lebensreise

Geplant war wenig, als Tiffany Loney und ihr Mann Bruce Halabisky 2004 die Leinen loswarfen und den Heimathafen Victoria an Kanadas Westküste verließen, um mit „Vixen“, ihrem 13-Meter-Atkin-Doppelender, auf große Fahrt zu gehen. Wie groß, das ahnten die beiden damals selber nicht; es wurden schließlich elf Jahre an Bord, während der sie die Welt umsegelten. Gut 50000 Seemeilen ließen sie im Kielwasser, mit zwei Töchtern kehrten sie heim und wurden mit der Blue Water Medal ausgezeichnet. Ihre Geschichte

Was 1901 futuristisch anmutete, wird heute als „Imoca mit Gaffelrigg“ bezeichnet



Fotos: YACHT/G. Martin-Raget (l.), L. Wikberg (r.); Karte: YACHT



Nach 25-jähriger Suche in Schweden fand Eriksson das Boot vor seinem Haus

mals die Finnen schlugen, bei einer heute in Vergessenheit geratenen Regatta – dem Tivoli-Cup, einem Wettbewerb zwischen Schweden und Finnen. Das war die Aufgabe, mit der Konstrukteur Gunnar Mellgren betraut worden war. Ein Mann, von dem manche schreiben, der Entwurf von Yachten sei nur sein „Hobby“ gewesen; bis heute wurde er keines Wikipedia-Eintrags für würdig befunden. Andere hingegen halten ihn für „ein Genie“, „einen Visionär“.

Immer wieder hört man das, sobald unter Fachkundigen von ihm und „Ester“ die Rede ist. Denn diese 1901 auf der Werft von August Plym gebaute Rennyacht war ihrer Zeit weit voraus. „Manches von dem, was wir hier finden, wird im America's Cup noch Jahrzehnte später als revolutionäre Innovation gefeiert. Gunnar Mellgren hat damals ein Fenster zur Zukunft aufgestoßen“, sagt Juliane Hempel, die selbst Yachten konstruiert und heute zu denen gehört, die „Ester“ gerettet ha-

B

o Eriksson hatte einen Traum, 25 Jahre lang. Manche hätten ihn wohl eher als Spleen abgetan, mindestens aber als Utopie. Eine schöne zwar, aber doch eine völlig unmögliche. Denn allen, die noch von ihr wussten – und das waren ja nicht mehr viele! – war klar, dass sie untergegangen war. Für immer verloren, vor Jahrzehnten bereits.

Bo Eriksson aber wollte „Ester“ finden. Und wahrscheinlich war er schon auf den ersten Blick in sie verliebt. Denn ganz am Anfang, in Deutschland war gerade die Mauer gefallen, waren da ja nur drei schwarzweiße Fotos in einem Buch, das er eher zufällig gefunden hatte, zusammen mit seinem Freund Per Hellgren. Es kann nicht einfach nur so eine Verliebtheit gewesen sein; Leidenschaft kam auf. Und, ja: eine gewisse Besessenheit. Bo Eriksson lacht heute, wenn man ihn danach fragt: „Wenn du nicht jedenfalls ein bisschen besessen bist von so einer Idee, deinem Traum, dann wirst du irgendwann aufgeben. Dann wirst du eine wie ‚Ester‘ nicht wiederfinden. Und schon gar nicht retten.“

Zu ihrer Zeit, ganz am Anfang des vorigen Jahrhunderts, war sie einfach nur das schnellste Segelschiff in ganz Schweden. „Ester“ sollte da-



Bo Eriksson



Larsson im Bauch eines seiner Patienten, eines schwedischen Vorkriegs-Schärenkreuzers

Er gehört zu den international renommiertesten Restauratoren, wenn es um alte Holzboote geht. Seit den frühen siebziger Jahren hat der 68-jährige Schwede Thomas Larsson in seiner Werft nahe Stockholm so vielen von ihnen das Leben gerettet, dass er sie nicht mehr zählen kann. Vielleicht will er das auch gar nicht. Denn Larsson ist keiner, der auf sich aufmerksam macht. Umso tragischer war ein Schicksalsschlag vor gut zehn Jahren, der die Aufmerksamkeit der internationalen Holzbootszene zwangsläufig auf ihn lenkte. Ein Brand vernichtete damals nicht nur Larssons kompletten Betrieb, sondern auch einige der historisch wertvollen Schärenkreuzer, die er in seiner Obhut hatte.

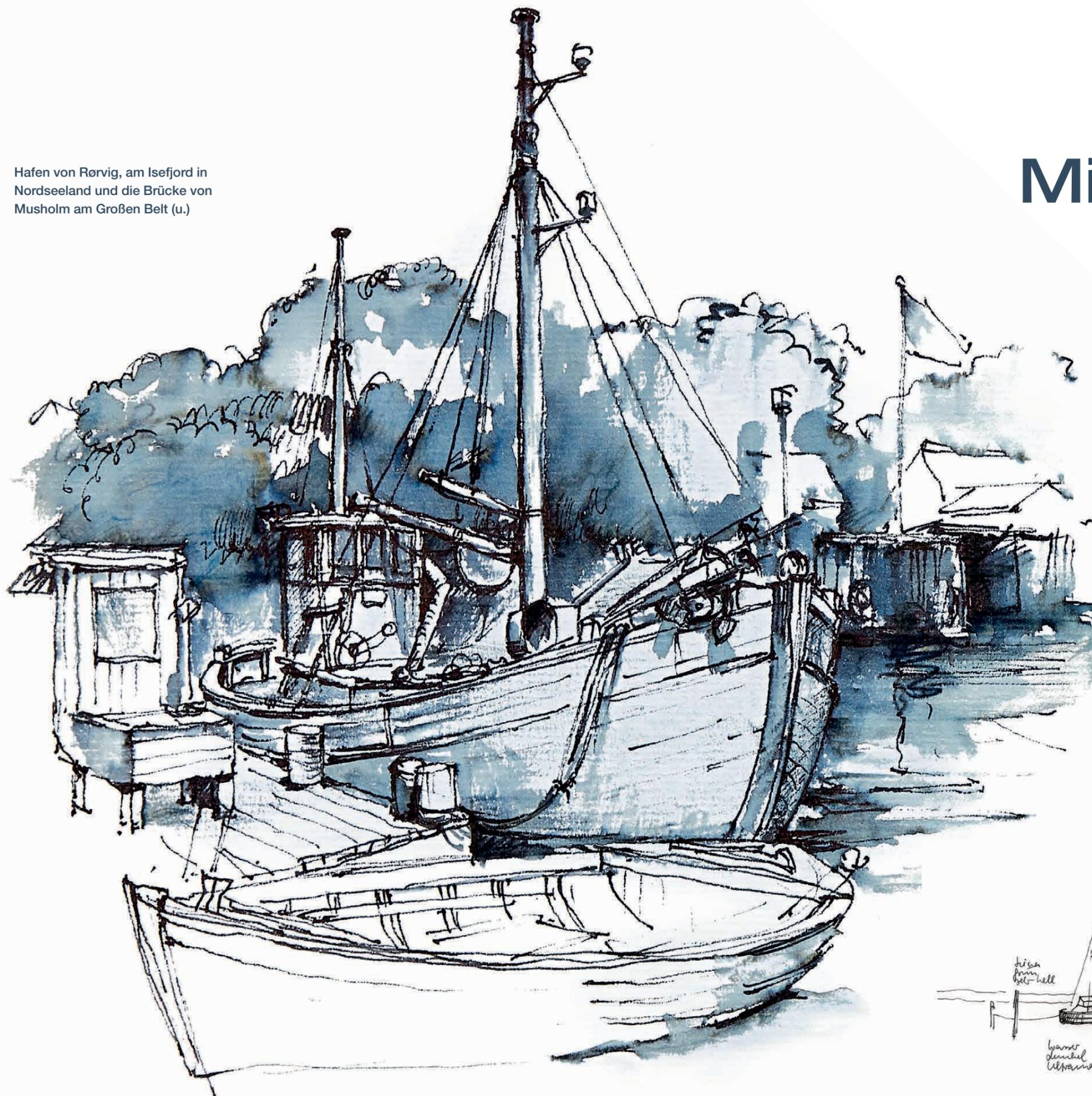
Doch Larsson ließ sich davon nicht entmutigen und baute den Betrieb wieder auf. Bei einem Besuch zeigt er seine Werft. Im hellen Büro mit Blick auf die Schärenengewässer vor der Haustür erzählt der passionierte Holzhandwerker aus seinem Berufsleben, dessen Erfahrungen er in einem Buch zusammengefasst hat (siehe S. 29). ▶

Kultur bewahren



Seit 45 Jahren arbeitet **Thomas Larsson** als Bootsbauer an klassischen Yachten. Bei einem Besuch auf seiner „Yachtsnickeriet“ erzählt der Schwede über Motivation und Philosophie

Hafen von Rørvig, am Isefjord in Nordseeland und die Brücke von Musholm am Großen Belt (u.)



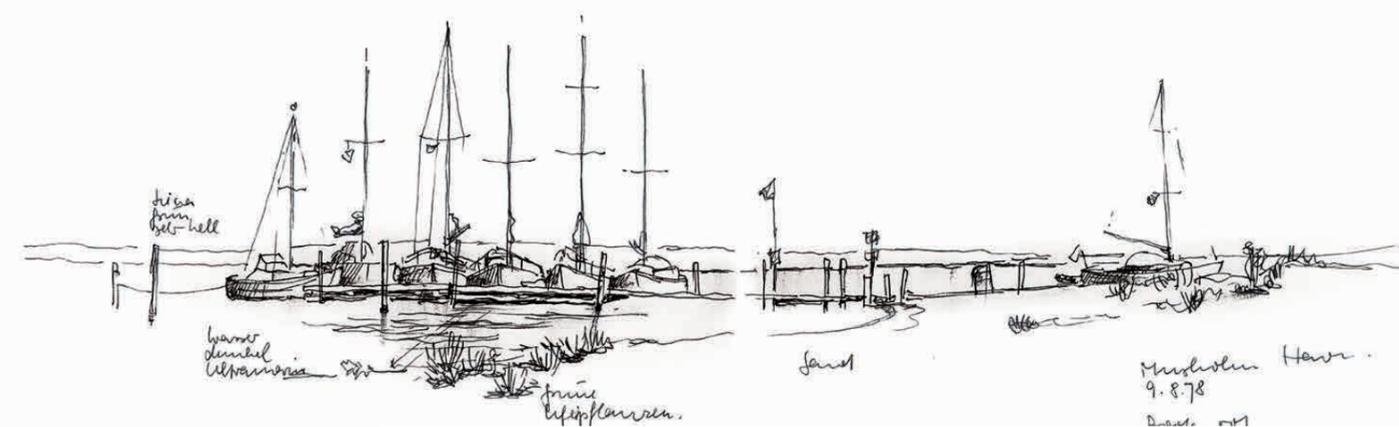
Mit Pinne und Feder

40 Jahre lang zog es den Architekten und Kunstmaler **Hinrich Storch** im Sommer auf die Ostsee. Seine Eindrücke

Zeichnungen von Hinrich Storch

Gerade mal eine Handvoll Segelschiffe liegt an dem kleinen Anleger von Musholm, jener flachen Insel im Großen Belt, wo höchstens zwei, drei Fischer zu ihren Reusen tuckern, wo ansonsten nur der Wind über das Gras weht und ein paar Seemöwen fliegen. Am Ufer zieht sich der helle Strand an der Bucht entlang, endet im Osten an der Trille, mündet nahtlos im grünen Wasser. Auf dem Stock einer alten Boje weht ein zerfranstes Fähnchen, im Sand liegen Muscheln, da trocknen die Netze der rotgesichtigen Dänen. Ja, man sieht das alles förmlich vor seinem geistigen Auge. Sieht das glitzernde Meer, die Wolken, die wie weiße Luftschiffe durch den Sommer reisen.

Dabei sind es in diesem Fall nur wenige Striche, die dieses so typische ostseeische Stillleben andeuten. Einige fragile Linien, gezogen von feiner Hand, die besagte Szenen im Kopf entfachen. Mögen es unge-



Das Bimini kam neu an Bord, die Beschläge dafür wurden aus Messing angefertigt



Der „Hecht“ ist ein Paradebeispiel für diese Spezies. Er entsteht 1928, in jenem Jahr, als noch niemand ahnt, dass die Goldenen Zwanziger bereits ihren Zenit erreicht haben. Und auch der „Hecht“ symbolisiert den Höhepunkt der Evolution seiner Gattung. Der Rumpf ist solide und ökonomisch aus massivem Schiffbaustahl zusammengesetzt, das Deck besteht im Original aus Pinienstäben; Laibungen und Aufbauten sind aus Mahagoni gefertigt. Es gibt ein Luk über dem Vorschiff, ein Skylight über dem Salon, ein Schiebeluk über dem Niedergang. Der Ruderstand ist völlig offen, dafür gibt es eine geräumige Achterkajüte, in ihr sind zwei Kojen untergebracht. Mittschiffs befindet sich die offene Plicht, unter deren Boden der Antrieb verbaut ist, welcher mit wenigen Handgriffen komplett freizulegen ist. Davor geht es durch die Pantry in den geräumigen Salon, an dessen Ende im Vorschiff die Nasszelle mit WC platziert ist.

Der Ausbau erfolgt gemäß der Wünsche des Eigners, eines Berliner Teppichgroßhändlers namens Max Berke. „Die Werft Claus Engelbrecht hat damals drei Rumpfgrößen hergestellt, 9,5 Meter, 10,5 Meter und 11,5 Meter. Und jeder Kunde hat bestimmt, wie er den Rumpf ausgebaut haben wollte“, erinnert sich Felix Feige, der den „Hecht“

sowie den Eigner Berke im Jahr 1952 kennenlernte, als er dem Motor-Yacht-Club von Deutschland beitrat, dessen Gründungsmitglied Berke war. Heute sieht Feige den Backdecker nach vielen Jahren zum ersten Mal wieder. Mit weißem Knochen im Maul schiebt sich das gerade erst in der Potsdamer Bootsbauerei Alveus aufwändig restaurierte Boot unter der Glienicker Brücke hindurch; in Feige kommen die alten Erinnerungen hoch. „Es gab von Engelbrecht Vorderkajütboote, Achterkajütboote, jeweils mit Ruderhaus oder ohne. Es waren alles Unikate“, so Feige, der den Bootsbauern bescheinigt, dass sie den „Hecht“ in den Zustand zurückversetzt haben, in dem er einst vom Stapel gelaufen war.

Der „Hecht“ wurde seinerzeit von einem Achtzylinder Continental angetrieben, einem äußerst leistungsstarken Benzinmotor – was damals auf Sportbooten dieser Art üblich war. „Ich weiß, dass sich am ‚Hecht‘ ein Zeise-Propeller befand, das war der Mercedes unter den Propeller-Herstellern. Und zwar ein dreiflügeliger“, sagt Feige und dass ein Wendegetriebe der Marke „Nixe“ an Bord gewesen sei.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde der „Hecht“ wie fast alle privaten Motorboote requiriert und als Patrouillenboot eingesetzt. Berke bekommt den Backdecker anschließend aber zurück, und als er ihn Mitte der Fünfziger in an- ▶

Backdecker

sind in den zwanziger Jahren en vogue

Ein Spätsommertag in Potsdam. Der Jungfernsee zeigt eine spiegelglatte Oberfläche, das Bild darin könnte das Motiv einer Schwarz-Weiß-Postkarte längst vergangener Tage sein. Villen säumen das Ufer, zu vielen gehört ein Bootssteg; an einem liegt, verträumt, ein klassischer Backdecker. Nur das saftige Grün der bewaldeten Uferzone stellt klar: Das Gestern ist heute, das Bild ist echt – und lebt. Am Ufer geht es einen breiten Fußweg entlang in Richtung des erwähnten Steges, wo das Oldie-Boot, am Heckspiegel steht der Name „Hecht“, schon abgedeckt ist und zur Fahrt über den Jungfernsee und die angrenzende Havel klargemacht wird. Sonores Brummen umgibt die Szene, der laufende Diesel verbreitet Aufbruchstimmung, und so geht es los. Und wer ein wenig Fantasie mitbringt, träumt sich tatsächlich unversehens in die Zeit, als dieses Vehikel auf den Berliner Gewässern State of the Art war.

Die pulsierende Weltstadt Berlin ist Inbegriff der Goldenen Zwanzigerjahre, jener kurzen Blütezeit zwischen Währungsreform und Weltwirtschaftskrise, jenes radikalen Umbruchs vom letzten Kaiserreich zur ersten Republik, jener Jahre gesellschaftlicher Erneuerung mit selten hochfrequenten Entwicklungen in Kunst, Kultur und Wissenschaft. Nach

einem Weltkrieg, der erstmals auch die Zivilbevölkerung der beteiligten Länder einbezog, ist diese Zeit nicht zuletzt auch das: eine Phase, in der das ausschweifende Vergnügen als legitimer Lebenszweck angesehen wird und alles, was ihm dient, bei weiten Teilen der Bevölkerung vorbehaltlos positiv besetzt ist. Die Gesellschaft amüsiert sich in Lichtspielhäusern und Revuen, tanzt Charleston und besucht Sportfeste, blättert in Modemagazinen und lauscht dem Klang der Schellackplatten auf dem Grammophon oder dem neuerdings vom Detektor zu empfangenden Rundfunk.

Auch auf dem Wasser vergnügt sich die Bevölkerung, und die Hauptstadt ist nahezu vollständig umgeben davon. Wer es sich leisten kann, befährt die Seen in und um Berlin mit einem flotten Motorboot. En vogue sind schlanke Backdecker mit steilem Steven, deren elegante Silhouette nicht von Aufbauten dominiert wird. Des Abends geht es damit zum Picknick auf einen lauschigen Ankerplatz, am Wochenende mit bezahltem Piloten zum Kampf um Silber auf Motorbootregatten. Regnet es, sitzt der Eigner im Salon, der Fahrer steht im Ölmantel hinter dem Rad. Feste Scheiben oder Ruderhäuser gelten daher nicht als Muss.



Fotos: YACHT/S. Hucho, privat (r. S.)

Ersteigner Max Berke auf seinem Schiff im Hafen des Motor-Yacht-Clubs von Deutschland in Berlin am Wannsee (l.). Auf den Gewässern der Hauptstadt war der „Hecht“ jahrzehntelang zu Hause (r.)

Das ehemalige Zuhause der sesshaft gewordenen Familie vom Garten des neuen aus betrachtet

LEBENS-REISE

Für die elfjährige **Weltumsegelung** mit ihrem Klassiker „Vixen“ wurde einer Familie die renommierte Blue Water Medal verliehen. Ihre Story über Boot, Reise und Rückkehr