

Presseberichte

Quellnachweis: Segelzeitschrift "Yacht" Ausgabe 17/99

Ein Berliner baute in Tschechien ein kleine Kanuheck-Yawl nach. Der Strange-Riß ist über 100 Jahre alt.

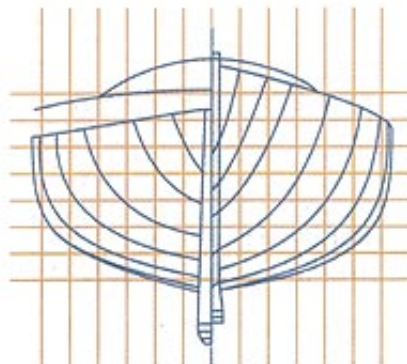
"Wenda wird für Aufsehen sorgen, wo immer sie segelt", schrieb der amerikanische Konstrukteur Philip C. Bolger an Julian Sarfert in Berlin, der den Riß des kleinen, luggergeriggtten Zweimasters in der Zeitschrift "Wooden Boat" entdeckt hatte. Zu diesem Zeitpunkt waren die ursprünglichen Linien der "Wenda" ziemlich genau einhundert Jahre alt, gezeichnet von einem der bekanntesten Konstrukteure jener Zeit, dem Engländer Albert Strange. Julian Sarfert, ein Fan traditioneller Yachten, hatte sich sofort in die bildhübsche Kanu-Yawl verliebt und bei Bolger in den USA die Pläne bestellt.

Strange hatte nämlich - wie fast alle Konstrukteure um die Jahrhundertwende - keine exakten Baupläne mit allen erforderlichen Maßen erstellt, sondern nur die dominierenden Linien gezeichnet. Alles andere hatte man damals den Bootsbaumeistern überlassen. So kam denn Philip C. Bolger die Aufgabe zu. Baupläne für das Boot mit allen erforderlichen Maßen zu erarbeiten, die von Sarfert wiederum auf das metrische System umgerechnet wurden. "Es war eine Heidenarbeit", sagte er bei der Taufe der "Wenda" im Yachthafen von Urfahrn am bayerischen Chiemsee, "aber es hat sich gelohnt!" Stimmt.



Der flache, schlanke Rumpf mit dem eleganten Kanuheck und dem hochgezogenen Bug ist auch für heutige Begriffe unbestreitbar schön. Aber erst die gelungene Synthese von hervorragender Bootsbauarbeit und klassischer Linienführung ließ ein Kunstwerk daraus werden. "Es war sehr schwierig, die beiden tschechischen Bootsbauer von der Notwendigkeit zu überzeugen, alle traditionellen Elemente des Bootes genau nach den Vorlagen auszuführen", erzählt Julian Sarfert. In Südböhmen, wo er ein Produktionsunternehmen zur Herstellung keramischer Bauelemente für die Elektroindustrie betreibt, traf er auf Vater und Sohn Stany, die durch den Bau und die Überholung von Holzjachten bekannt geworden waren. Sie ließen sich für das ungewöhnliche Boot begeistern, obwohl ihnen die Bauweise unbekannt war. Der Rumpf wurde als selbsttragende Schale aus Rotzeder-Profilleisten erstellt, die über einem Mallengerüst mit Epoxidharz verleimt wurden. Das Gerüst hatte Sarfert aus Spanplatten selbst gebaut und in der kleinen Werft aufgestellt, die eigentlich nur eine Garage war. Für den Berliner, der bereits zwei Boote selbst gebaut hatte, war das kein großes Problem.

Doch als Sarfert die Mallen auf die Helling gesetzt hatte und die ersten Profilleisten probenhalber anpaßte, stellte er frustriert fest, daß sie in einigen Segmenten nicht strakten. Wo waren die Fehler entstanden? Hatte der alte Meister Strange die Rumpflinien bewußt verändert, um Raub-Nachbauten zu verhindern - was man in damaliger Zeit häufiger tat -, oder waren bei der Überarbeitung der Zeichnungen durch Bolger Fehler entstanden? Jedenfalls hatte Sarfert einige Mühe, die Mallen so zu korrigieren, daß die Leisten überall sauber strakend anlagen.



Der Riß zeigt einen modernen Hauptspant, während sich das Vor- und Achterschiff mit

Kanuheck ähneln.

Da es in Tschechien die Materialien nicht gab, kaufte Sarfert sie in Deutschland ein. Die Rotzeder-Leisten im Format 45 mal 15 Zentimeter, von denen insgesamt 720 Meter verbaut wurden, haben eine konvexe und eine konkave Seite. So lassen sie sich strakend auch in den Biegungen gut ineinanderfügen. Zusätzlich zu der Verleimung mit Epoxidharz wurden sie alle 20 Zentimeter mit Eichenholz-Dübeln verbunden, um eine noch höhere Festigkeit zu erzielen. "Ich wollte aus Gewichtsgründen auf eingezogene Spanten verzichten", erläutert Sarfert sein Vorgehen, "nur im Bereich des Großmastes wurde ein lamellierter, starker Rahmenspant gesetzt."

Philip C. Bolger war sich nicht sicher, ob Strange das Boot für Karweel- oder Klinker-Bauweise gezeichnet hatte. "Vermutlich wurde das Boot damals schon karweel geplankt", schrieb Böiger, "denn Klinker war für die Fischer, eine glatte Außenhaut aber für die Gentleman-Segler!"

So reifte denn die "Wenda" in Tschechien langsam heran, wobei der Eigner die Bootsbauer immer wieder mit seinem Streben nach Perfektion nervte. Das Dach der flachen Kajüte mußten Vater und Sohn Stany komplett wieder abreißen, da sie es nun mal nicht sphärisch, sondern einfach nur zu den Seiten hin abfallend gebaut hatten. Jeder Decksspant für das Kajütdach mußte mit einer speziellen Krümmung neu lamelliert werden - eine zeitaufwendige Arbeit. 3200 Stunden werkten sie schließlich an der 7,55 Meter langen Yawl. Nach und nach zeigten sich die Schönheit des Rumpfes und die Harmonie der Proportionen.

Der Rumpf wurde wie das Original cremeweiß gestrichen. Das Unterwasserschiff war damals kupferbeschlagen, und so wurde eine kupferne Unterwasserfarbe gewählt. Die endet im Vorschiffsbereich nicht dort, wo sich normalerweise der Wasserpaß befindet. Vielmehr wurde sie, dem Deckssprung folgend, hochgezogen, "wie es früher auch bei den Kupferplatten der Fall war", so Sarfert.

Das Deck wurde aus 12 Millimeter dicken Teakleisten verlegt, die man auf einer Sperrholzunterlage ohne Schrauben und Dübel verleimte. Damit sind Leckagen nahezu ausgeschlossen. Wassergang und Süll wurden ebenso wie Schanz und Scheuerleisten aus edlem Mahagoni-Vollholz gebaut.

Mehr Segeltragevermögen durch die moderne Bauweise

Strange hatte den flachgehenden Langkieler für die Küstenfahrt mit einem schmalen Klappschwert ausgestattet, so daß "Wenda" ohne Probleme trockenfallen kann. Der Schwertkasten ist vollkommen geschlossen und konnte aufgrund der Schwertform sehr flach gehalten werden. So stört er kaum in der kleinen Kajüte, die lediglich zwei Kojen beherbergt. Die L-förmige Hebelverlängerung zum Aufholen oder Absenken des Schwertes ist bis über das Deck geführt, wo sie mit einer einfachen Talje bedient wird.

Der bis zum "historischen" runden Ruder durchgeführte Langkiel besteht aus einer verzinkten Eisenwanne Die ist mit Blei ausgegossen und mit 14 Kielbolzen unter den Eichenkiel aus dem bayerischen Wald geschraubt "Das Boot hat fast 50 Prozent Ballastanteil", sagt Sarfert, "so viel Wert hatte man früher auf ein steifes Boot gelegt" Tatsächlich kann ich seitlich auf dem Deck der "Wenda" stehen, ohne daß sie merklich krängt. In Verbindung mit dem leichten Zedernrumpf hat das Boot jetzt ein noch höheres Segeltragevermögen als bei dem früheren Massivholzbau. Während wir es uns auf den Duchten im Cockpit gemütlich machen, kann ich gerade noch gut über das Süll und Rajütdach voraus schauen, so tief sind die Sitzpositionen. Daraus resultiert der Eindruck, ein wesentlich größeres "Dickschiff" zu segeln "Wie beim Original haben wir das Cockpit tief, aber nicht selbstlenzend gebaut", sagt Juhan Sarfert, "was auch nicht nötig ist, da es zum übrigen Schiffsraum hin weitgehend wasserdicht abgeschottet ist. Sollte wirklich mal grünes Wasser einsteigen, kann ich es leicht mit Hilfe der kräftigen Elektropumpe wieder außenbords befördern" Selbst bei vollgeschlagenem Cockpit wird das Boot in seiner Schwimmsicherheit nicht beeinträchtigt

Bei Starkwind setzt der Eigner nur Fock und Besan

Die Liebe zum Detail ist überall ersichtlich Die seitlich nach Steuerbord versetzte Tür für den kajütemgang wurde aufwendig aus Vollholz-Mahagoni gebaut, wobei man die einzelnen Sprossen auf die durchgehende Sicherheitsglas-Scheibe (von einem Lastwagen vom Schrottplatz) nur aufklebte. Auch die Bulleeyes des kajütaufbaus wurden aus diesem Spezialglas gefertigt, wobei die aufgeschraubten, handpolierten Niro-Rahmen für Wasserdichtigkeit sorgen.



Eigner Julian Sarfert hat viel Freude an dem Schiff. Eines seiner Zugeständnisse an die Moderne ist die Rollfock. Die Teakleisten sind traditionell ins Schandeck eingebuttet.

Masten und Spieren für das historische Yawl-Rigg entstanden aus Spruce. Der Großmast ist durch das Deck geführt und steht auf dem Kiel. Er kann von einem Mann per Hand gezogen oder eingesetzt werden. Während das Großsegel luggergetakelt ist (die Luggerrah also ohne Gaffelklau am Mast geführt wird), hat der kleine Besan eine Gaffel mit Gaffelschuh. "Das sieht auf den ersten Blick ein bißchen verwirrend aus", räumt Julian Sarfert ein. "Aber in der Praxis läßt es sich sehr einfach bedienen, und die gesamte Segelfläche ist gut unterteilt." Bei Starkwind wird die Yawl einfach ohne Groß, also nur mit Fock und Besan gesegelt. Einzige Zugeständnisse an die Neuzeit sind eine Rolle für die Fock - "weil man ohne sie zum Bergen und Setzen aufs Vorschiff müßte" - sowie eine flache Seereling - "weil wir mit Kleinkindern segeln."



Der Besan wird an einer Gaffel gefahren, das Groß dagegen sitzt an einer losen Luggenrah. Die "Wenda" überzeugt durch gelungene Details wie den Ankerkasten kurz vor dem Mast. Mit einer Talje wird das Schwert aufgeholt und gefiert; der Ballast steckt im Langkiel.



Die nicht selbstlenzende Plicht ist tief, das Süll hoch. die schwarzen Kästen regeln die E-Motoren.

Derurige Innenraum ohne Verkleidung zeigt die Leistenbauweise mit nur wenigen Spanten.



Der

Eingang ist versetzt, die Sprossen sind aufgeklebt.

Auch bei den Segeln wollte sich der Eigner so nah wie möglich am Original orientieren. Segelmacher Hubert Raudaschl aus Österreich mußte sie aus gelblichem Tuch mit schmalen Bahnen nähen, "weil Segel um die Jahrhundertwende nur so geschneidert werden konnten", wie Sarfert weiß. Für die Motorisierung wurden zwei Elektromotoren gewählt, die mit Halterungsblechen vor dem Ruder beidseits an den Holzkiel geschraubt sind. Durch die Außenhaut des Unterwasserschiffes führen lediglich die Kabel zu den Stromreglern, die mit vier Gelbatterien verbunden sind. Sie wurden in die Berechnung des Ballastanteils einbezogen und sollen 25 Stunden Marschfahrt ermöglichen.

Bei Flaute sorgen zwei E-Motoren für fast 6 Knoten Fahrt

Von der Leistungsfähigkeit der Motorenanlage kann ich mich alsbald bei der Jungfernfahrt der "Wenda" auf dem Chiemsee überzeugen. Julian Sarfert klappt die Backskiste auf und dreht ein wenig an den Reglerknöpfen, die unter dem Luk befestigt sind. Schon schnurrt es angenehm leise unter dem Plichtboden, und gleich darauf fahren wir mit beachtlicher Fahrt vom Steg weg auf den in der Sonne glitzernden See hinaus. Draußen gibt der Eigner probeweise "Vollgas". Ich kann nur staunen über die Schubkraft. Es sind gut und gerne 5 bis 6 Knoten, mit denen das schlanke Boot nun durch das Wasser pflügt. "Damit kommen wir auch bei kräftigem Gegenwind und Welle voran", sagt der Eigner, und ich mag es ihm gern glauben. Allerdings möchte Sarfert nachträglich einen stationären Elektromotor mit Welle und Faltpropeller einbauen, weil die beiden E-Motoren am Kiel beim Segeln doch eine spürbar bremsende Wirkung haben. Eine leichte Brise animiert zur Vollzeug-Besegelung, die unkompliziert aus dem Cockpit heraus gesetzt wird. "Wenda" nimmt schnell Fahrt auf und gleitet beschwingt über die ruhige Wasserfläche. Es ist schon ein besonderes Erlebnis, in einem historischen Boot zu sitzen, das unter dem leichten Druck seiner traditionellen Besegelung wie eine Möwe dahinschwebt. Zugig lassen sich die Wenden und Halsen fahren, ohne Probleme kommen wir mit der Bedienung des Yawl-Riggs zurecht. Moderne Boote nähern sich uns, ihre Crews winken und rufen freundliche, anerkennende Worte herüber. Wie schrieb doch Philip C Bolger? "Überall, wo 'Wenda' auftaucht, wird sie für Aufsehen sorgen!" Und genau so ist es. Harald Schwarzlose