

Einst wie heute

Schnittige Segelyachten aus der Kaiserzeit

Die Michelsen-Werft in Friedrichshafen rekonstruiert und renoviert Segelklassiker aus Holz, die vor fast 100 Jahren ebenso geschätzt waren wie heute. Holzsegelyachten sind zumeist Oldtimer, die oft nach Jahrzehnten der Vernachlässigung wieder zu altem Glanz kommen, indem sie von Grund auf renoviert werden.

Eine der wenigen Werften, die sich der Renovierung dieser anspruchsvollen Klassiker angenommen hat, ist die Michelsen-Werft in Friedrichshafen. Seit 2000 ist unter der Hand eines erfahrenen Bootsbauerteams so manche Segelyacht „wieder neu auferstanden“. Zur Zeit werden zwei „L-Boote“ aus den 20er-Jahren von Grund auf renoviert, wobei fast alle alten Hölzer durch neue ersetzt werden.

Wer Mitte Januar über die „Boot“ in Düsseldorf ging, sah in den gefüllten

faulten Zustand angeboten“, erläutert Hans-Joachim Landolt, Inhaber der Werft, den Werdegang des Schiffes. „So gut wie alle Hölzer wurden bei dem Wiederaufbau des Rumpfes ersetzt, jedoch diente die alte Konstruktion unseren Schiffsbauern als Schablone, um die ursprüngliche Form exakt rekonstruieren zu können.“ 2004 konnte das alte, neue Schiff wieder zu Wasser gelassen werden – mit den gleichen Maßen wie bereits bei seiner ersten Taufe im Jahr 1922.

Seit Ende der 1990er-Jahre beschäftigt sich Landolt mit der Renovierung alter Holzboote. Die Werft knüpft mitnichten an eine alte Holzbautradition an, sondern musste sich das entsprechende Know-how weitgehend neu erarbeiten. Offensichtlich mit großem Erfolg: Nicht nur die Kunden sind zufrieden und nahmen zahlenmäßig im Laufe der vergangenen Dekade stetig zu, auch die Erfolge bei Segelregatten zeigen, dass die klassischen Yachten nach einem umfangreichen Wiederaufbau zumeist nichts von ihrer alten Schnittigkeit verloren haben. Als Beispiel nennt Landolt die letztjährige Jubiläums-Regatta des Württembergischen Yachtclubs, bei der ein „L-Boot“ des Baujahrs 1922 Sieger in der Kategorie „historische Yachten“ wurde.

Arbeitsplatz mit Blick in die Schweiz

Die Michelsen-Werft liegt in direkter Nachbarschaft zu diesem Yachtclub, 3 km westlich vom Friedrichshafener Zentrum. Nur eine etwa 150 m breite Wiese trennt die Hallen der Werft vom Ufer des Bodensees und lässt den Blick frei über den See auf die schweizerische Seite schweifen. Die Rampe zum Ein- und Auswassern der Boote teilen sich Club und Werft gemeinsam, ebenso gewissermaßen das Winterlager der Boote, die zwischen Werfthallen und Seeufer auf den Start der Segelsaison warten. Auch hier ist das Bild relativ einheitlich: GFK-Bootsrümpfe soweit das Auge reicht. Aber dann fällt das Auge auf die eher versteckte Ecke des Grundstücks seitlich der letzten Halle: Hier lagern in offenen Schuppen die schönsten Hölzer, überwiegend Stammware, die bereits seit vielen Jahren an der „See-luft“ trocknen.

„Anfangs war es alles andere als selbstverständlich, dass wir uns der alten Holzboote annahmen“, erinnert sich Landolt. „Vor 10 bis 15 Jahren gab es weniger Holzliebhaber als heute. Und es war auch deswegen ein Risiko, weil wir anfangs nicht wussten, wie gut die renovierten Segelyachten fahren würden.“ Viele der alten Boote waren in einem so schlechten Zustand, dass sie komplett neu aufgebaut werden mussten. Danach hatte der Kunde eine Mischung aus Renovierung und Neubau vor sich, ähnlich dem ausgestellten „L-Boot“ auf der diesjährigen Bootsmesse in Düsseldorf. „Auf jeden Fall eine äußerst zeitaufwendige Sache und damit auch finanziell ein Wagnis.“ Heu-



Bei diesem „L-Boot“ werden nahezu alle ursprünglichen Hölzer ersetzt. Während die neuen Spanten bereits eingesetzt wurden, sind die alten Planken noch vorhanden. Fotos: Stephan Klein



Mancher Schiffsrumpf wird aus kreuzweise verleimten Furnierlagen hergestellt – eine aufwändige, aber auch Gewicht sparende Bauweise.

te steht die Michelsen-Werft, die Landolt im Jahr 2000 aus fremder Hand übernahm, wirtschaftlich auf drei Beinen: Neben Neubauten sind es vor allem die Reparaturen, die sich auch aus dem Geschäft mit dem Winterlager ergeben.

„Renovierter Neubau“ oder „neuer Oldtimer“?

„Derzeit haben wir ein „L-Boot“ von 1925 in unserer Holzwerkstatt. Auch dessen Hölzer werden wir nahezu komplett ersetzen müssen. Voraussetzung ist immer, dass die Form des alten Rumpfes so gut erhalten ist, dass er uns quasi als Schablone dienen kann“, erläutert der gelernte Bootsbaumeister. „Als erstes haben meine Bootsbauer in den vorhandenen Rumpf neue Spanten eingebaut, direkt neben die alten, danach wird der hölzerne Innenkiel ersetzt. Auf diese Weise schaffen wir ein neues Bootsskelett. Wenn das fertig ist, können wir die alten Spanten entfernen, ohne dass die schnittige Form des

Rennseglers verloren geht. Als weiterer Schritt werden die alten Planken entfernt und durch neue ersetzt. Schließlich erfolgt der Innenausbau, aber das dauert natürlich noch ein paar Wochen.“

Der Erfolg seiner „neuen Oldtimer“ hat dem Bootsbauer recht gegeben. Vor allem bei diversen Segelregatten hat sich in den vergangenen Jahren gezeigt, dass die Schnittigkeit und Geschwindigkeit der Boote unter dem Wiederaufbau offenbar nicht gelitten haben. Dazu kommt eine wachsende Fangemeinde: Auch wenn die Holz-yachten wesentlich teurer sind in Anschaffung und Unterhalt als ein vergleichbares Kunststoffboot, die Nachfrage aus dem gesamten deutschsprachigen Raum ist – über die letzten zehn Jahre gesehen – tendenziell steigend. Dies ist nachvollziehbar: Hersteller von Kunststoffbooten, die ihren Kunden auch unter Deck einen hohen Komfort bieten wollen, erkaufen diesen Vorteil zwangsweise mit einer bauchigen, klobig anmutenden Rumpfform. Dagegen waren z. B. die alten „L-Boote“ als Tagessegler gedacht und konnten als offene Kielboote (ohne Kajüte) mit wesentlich flacheren Rümpfen aufwar-

ten. sehr gutes Gewicht-Festigkeits-Verhältnis auf, und dies bei hoher Verformungsstabilität. Da die Geschwindigkeit eines Segelbootes auch von seinem möglichst geringen Gewicht abhängt, war und ist Khaya ein beliebtes Bootsbauholz und wird vor allem für die Planken (die „Bootschaut“) eingesetzt. Allerdings kann die Rohdichte je nach Art und Herkunft erheblich schwanken, sie wird im Holz-Lexikon (3. Auflage, 1988) mit 0,5 bis 0,75 angegeben.

Eiche ist das traditionelle Schiffsbaumittel- und Nordeuropas, auch die Bootsbauer der Michelsen-Werft verzichten nicht darauf, wenngleich es ein höheres Gewicht aufweist als Khaya. Oft wird es für die Spanten (die „Rippen“ des Bootes) eingesetzt, die zusammen mit den Bodenwangen und den Decksbalken den Querverband der Bootskonstruktion ausmachen. In Längsachse werden diese Querverbände u. a. durch das „Rückgrat“ des Bootes, den hölzernen Innenkiel, miteinander verbunden, der zumeist aus Kambala besteht. Teak findet sich nahezu auf jedem Holzdeck und ist natürlich auch hier zu finden. Langsam gewachsene Fichtenstämme finden Verwendung als Mast und Baum. Darüber hinaus finden sich im gut sortierten Holzlager der Werft Douglasie und Lärche.

„Mittelfristig ist die Instandhaltung eines Kunststoffbootes günstiger, aber langfristig gesehen erweist sich Holz doch als dauerhafter – eine gute Pflege vorausgesetzt“, meint Landolt. „Und die elegante Optik der klassischen Holz-yachten ist ja nicht zu übertreffen.“ Dem kann nur beipflichtet werden.

Stephan Klein, Bonn

Rumpf aus Khaya, Spanten aus Eiche

Das Holzlager weist eine Vielzahl von Holzarten auf, zumeist findet sich dort Stammware, die bereits seit vielen Jahren an der Luft trocknet. Khaya („Afrikanisches Mahagoni“) findet sich dort ebenso wie Eiche, Douglasie, Fichte und Teak. Khaya weist ein gutes bis

HINTERGRUND

»L-Boote« – schnelle Yachten seit 1913

Die Klasse der 30-m²-Rennsegelyachten, auch „L-Boote“ genannt, wurde vor dem Ersten Weltkrieg aus der Taufe gehoben, als immer mehr betuchte Berliner auf den Geschmack des Segelns kamen. Damals suchte man einen Bootstyp, mit dem man einerseits Regatten (also Rennen) segeln, andererseits aber auch allein oder zu zweit einen gemütlichen Nachmittag auf dem Wasser verbringen konnte. Gewisse konstruktive Vorgaben wie z. B. das Mindestgewicht von 1000 kg, eine maximale Segelfläche von 30 m² und eine maximale Länge des Rumpfes von 9 m sollten sicherstellen, dass die Boote ebenso solide wie schnell waren. Die neue Bootsklasse wurde 1913 formal als „30-qm-Boot“ vom Deutschen Seglertag angenommen, nachdem bereits Kaiser Wilhelm II seiner Begeisterung für die Rennsegler Ausdruck gege-

ben hatte. Erkennbar waren die prominenten Segler fortan an einem großen „L“ im Hauptsegel.

Bis Anfang der 30er-Jahre entstanden etwa 200 dieser eleganten Segelboote, zumeist als offene Kielboote (ohne Kajüte), danach machten sich andere Bootsklassen breit. Aufgrund ihrer hervorragenden Segeleigenschaften fanden viele „L-Boote“ aus Norddeutschland den Weg an den Bodensee und andere süddeutsche Seen, wo sie bis heute als gepflegte Oldtimer große Beachtung finden.

Die Kehrseite der Medaille sind jene Boote, die aufgrund der hohen Renovierungs- und Unterhaltskosten in irgendeinem Schuppen bis heute vor sich hin modern. Auf Grund der gestiegenen Zahl betuchter Holzboot-Enthusiasten steigt jedoch auch für solche Boote die Chance, den Weg an die Sonne zurückzufinden.



Der nähere Blick in die Holzwerkstatt der Michelsen-Werft zeigt eine Vielzahl von Hölzern, die in alle möglichen Formen verleimt, geschäftet, gesägt und gehobelt werden.