

Drittes Leben: Ein Wrack wird Vollblüter

Am Flensburger Hafen feiert – weitgehend unbemerkt von der Öffentlichkeit – ein einzigartiges Projekt Halbzeit: Die Sanierung der ehemaligen Marine-Ausbildungsyacht „Ostwind“

Flensburg/ho – Als die Marine im Frühjahr 2005 ankündigte, ihre beiden klassischen 12 mR-Yachten „Ostwind“ und „Westwind“ auszumustern, gerieten die Liebhaber dieser rassigen Rennmaschinen in depressive Stimmung. Eine meistbietende Versteigerung nationaler Kulturgüter? Das musste das Ende sein. In einer Halle am Hafen tritt eine Flensburger Eignergemeinschaft den Gegenbeweis an. Dort wird die ehemalige „Ostwind“ saniert – ein Projekt, aufwendiger als ein Neubau.

Kai Wohlenberg hat sich nie für etwas anderes interessiert. Yachten aus Holz, schnelle Yachten am liebsten. Und diese hier, da ist er sicher, wird im nächsten Jahr eine sehr, sehr schnelle Yacht aus Holz sein. Vor ihm liegt ein Gerippe, das ganz langsam dem Schiff ähnlich wird, das 1939 in Lemwerder ausgeliefert wurde – die „Sphinx“.

Mit Oliver Berking, Gorm Gondesen und Jochen Frank hatte sich 2005 eine Flensburger Gruppe zusammengetan, die im Vergabepoker mit der bundeseigenen Verwertungsgesellschaft Veberg den Zuschlag

bekam und so wenigstens eines der beiden Marine-Flaggschiffe für die Flensburger Förde retten konnte. Kai Wohlenberg, der Holzboote-Fanatiker, wurde Projektleiter der Sanierung.

Es sah schon schlimmer aus in der Halle. Vor gut einem Jahr, als die Yacht unter Dach kam, begann für Wohlenberg und seine kleine Crew eine sehr aufschlussreiche, aber gleichwohl freudlose Expedition in die Vergangenheit der 21-Meter-Yacht. Keine Frage – die Marine hatte einiges unternommen, um ihre Ausbildungsyacht in Fahrt zu halten – aber um den Verfall des Schiffs aufzuhalten, hätte es gerne ein bisschen

„Im Herbst wissen wir, ob wir alles richtig gemacht haben“

Kai Wohlenberg, Projektleiter der „Ostwind“-Sanierung

mehr sein dürfen. „Eigentlich wollten wir in einem Jahr mit allem durch sein“,

sagt Wohlenberg. „Aber das ist wie mit einem alten Haus. Wenn Du erst einmal eine Wand eingerissen hast, ist alles zu spät.“ Je tiefer sich die Restaurierungsmannschaft voran arbeitete, desto klarer wurde der Befund: Die Yacht war ein klarer Fall von Totalsanierung. Während des Dienstes fürs Vaterland hatte in 50



Drittes Leben für einen Vollblüter: Kai Wohlenberg im neuen Spanten-Gerippe der ehemaligen „Ostwind“

Foto: Staudt

Jahren eine ganze Reihe von Faktoren für nachhaltige Schäden gesorgt. Unter der Wasserlinie war keine Planke mehr zu gebrauchen, Spanten, Wrangen, Bolzen, Schrauben, Verstärkungen – alles Rost. „Wenigstens war der Bauplan von da an klar“, sagt Wohlenberg. „Keine Flickschusterei – alles musste neu.“

Die Phase des Abwrackens liegt lange zurück. Letzte Woche wurde der letzte Spant eingebaut und Spant Nummer 53 beendete die wohl heikelste Phase der Sanierung. Denn die Arbeiten am stählernen Gerippe des Schiffs waren so gefährlich wie eine Operation am lebenden Herzen. Ein Fehler und die von Henry Rasmussen sorgfältig berechnete Form wäre vielleicht irreparabel aus den Fugen geraten.

Die Form des Rumpfs hatte in den vergangenen Jah-

ren durch Reparaturversuche – und auch unterbliebene Reparaturen bereits gelitten. Da waren Spanten geschweißt worden, tragende Bolzenverbindungen existierten nicht mehr. Klaus Humpert und Axel Strunz, die die neuen Edelstahlspanten mit einer selbst gebauten Maschine herstellten, passten das neue Gerippe behutsam der Form an.

Humpert und Strunz haben ihre Schuldigkeit getan, zu Beginn des Jahres schlug die Stunde der Bootsbauer. Die Yacht bekommt eine neue Haut aus afrikanischem Mahagoniholz. Bis zum Sommer soll die erste Farbschicht aufgetragen werden, dann steht das Deck auf dem Programm und schließlich der Innenausbau. Auch hier orientiert sich die Sanierungs-Mannschaft am leichten Original. Schwere Einbauten, wie sie die Marine vornahm, um ih-

re Crews über längere Zeit unterzubringen, wird es nicht geben. Was Gewichtsersparnis bedeutet, lässt sich am Vergleich der originalen Messmarken und den Rändern des letzten Unterwasseranstrichs ablesen: Zu Marinezeiten tauchte die „Ostwind“ gut zehn Zentimeter tiefer ab und war ziemlich hecklastig. „Ihr Potenzial konnte sie so niemals heraus segeln“, sagt Wohlenberg. Der spannendste Moment der Sanierung naht daher im Herbst. Dann sollen die Arbeiten so weit abgeschlossen sein, dass die Yacht ins Wasser kann. „Wir müssen sehen, wie sie liegt. Dann wissen wir, ob wir alles richtig gemacht haben.“

Das Projekt am Flensburger Hafen, und darauf ist der Projektleiter sichtlich stolz, ist ein Flensburger Projekt hinter dem ein Netzwerk von Flensburger Unterneh-

men und Flensburger Enthusiasten steht. Anfangs hatte Oliver Berking, der „Spiritus rector“ des „Ostwind“-Ankaufs noch mit einer Vergabe an auswärtige Werften geliebäugelt, schließlich aber waren die drei Eigner auf eine regionale Lösung eingeschwenkt. „Das Know-How“ für derartige Sanierungen reklamieren immer die Werften am Mittelmeer für sich. Hier geht es aber auch. Wir können das“, sagt Wohlenberg. Selbstbewusst – aber nicht aus der Luft gegriffen, denn mit Josef Martin aus Radolfzell, einer der renommiertesten deutschen Kapazitäten für den Bau und die Restaurierung klassischer Yachten, hat das Flensburger Projekt einen sachkundigen und kritischen Begleiter. „Martin war hier und hat sich alles ganz genau angesehen. Er sagt, wir haben alles richtig gemacht.“