

# Schaulaufen segelnder Schönheiten



01200808000012

DE-0021,30.04.2008, matthiesen  
Segel Journal

In den vergangenen Wochen haben die Bootseigner ihre Schiffe kräftig herausgeputzt. Es wurde geschraubt, geschliffen, lackiert und poliert, um alles für den ersten Auftritt schick zu machen. Inzwischen sind die Winterlager geleert und die Häfen wieder voll. In den kommenden Tagen stehen die ersten Probefahrten an, denn traditionell wird auf vielen Revieren rund um den 1. Mai angesegelt. Wer kann, nutzt seine Freizeit in den nächsten Monaten und geht auf das Wasser, denn viel zu schnell ist der Segelsommer wieder vorbei. Eine Saison, die viel zu bieten hat: Im August werden die Olympiamedaillen vergeben – mit guten deutschen Chancen. Und auf den heimischen Revieren geht es um so manche Titel-ehre. Hochmoderne Jachten und Jollen sowie klassische Zwölfer sorgen für ein Schaulaufen der Segelschönheiten.  
Foto Sommerwerck

## STARK GESEGELT



Das Kieler Starboot-Ass Marc Pickel und sein Vorschoter Ingo Borkowski empfahlen sich mit WM-Platz fünf für die Olympischen Spiele. Foto Könitzer  
**Seite III**

## GUT EINGELEBT



Im Sommer 2006 hat das Sportinternat im Olympiazentrum den Betrieb aufgenommen. Die ersten Bewohner verstehen sich bestens. Foto Schwarz  
**Seite IV**

## HÜBSCH GEMACHT



Der Zwölfer „Sphinx“ wurde in über zwei Jahren komplett restauriert und soll nun im Juli zur WM seinen großen Auftritt haben. Foto privat  
**Seite VI**

# Die Seele der „Sphinx“ lebt weiter

Abeking&Rasmussen-Schiff von 1939 soll im Juli seine internationale Konkurrenzfähigkeit vor Flensburg beweisen

Flensburg – Der Blick gleitet am blank polierten Niro-Stahl entlang, bleibt an der weiß getünchten Vertäfelung hängen, sieht sich satt am warmen Mahagoni der Planken und verliert sich schließlich im spitz zulaufenden Bug. Oliver Berking, Mit-eigner der „Sphinx“, steht im Bauch seines Schiffes und strahlt Zufriedenheit aus. Es wird! Das Restaurierungsprojekt des ehemaligen Marine-Zwölfers „Ostwind“ neigt sich dem Ende zu. Über zwei Jahre, nachdem die 21,5 Meter lange Jacht in die eigens für sie errichtete Leichtbau-Halle an der Flensburger Innenförde geschoben wurde, strotzt sie wieder vor Kraft. Die Zuversicht ist spürbar, dass das fast 70 Jahre alte Schiff in Zukunft wieder ein zuverlässiges und auch schnelles Gefährt auf dem Wasser sein wird.

Vor wenigen Jahren war das kaum zu erwarten. Fast 50 Jahre im Schuldienst der Marineschule Mürwik hatten Stahl und Holz des Zwölfers gehörig zugesetzt. 2004 wurde er aufgrund starker Sicherheitsbedenken außer Dienst gestellt, im Herbst 2005 zur Versteigerung freigegeben. Berking, Chef der der Silbermanufaktur Robbe&Berking, Jurist Jochen Frank und Spediteur Gorm Gundersen gaben ein Gebot ab und erhielten den Zuschlag. Dem Schicksal des zweiten Marine-Zwölfers „Westwind“, der inzwischen aufgebockt in England steht und an dem die Farbe abblättert, ist die „Ostwind“ damit entgangen. Denn die Flensburger Eigergemeinschaft wollte das Schiff auf dem Wasser sehen, sowohl für private Fahrten als auch in der Jugendausbildung des Flensburger Segel Clubs, dessen Vorsitzender Frank ist, und bisweilen im Regatta-Einsatz.

Für Letzteres, speziell im Hinblick auf die Olympischen Spiele 1940, war die „Sphinx“ ehemals gebaut worden. Und 1939, als sie am 28. April bei der Renommierwerft Abeking&Rasmussen im elegant nachblauen Anstrich ins Wasser glitt, schien es, als stünde ihr eine große sportliche Zukunft bevor. Das Klubschiff des Norddeutschen Regattaver-eins (Hamburg) zeigte anschließend bei Kieler und Travemünder Woche, dass es der nationalen Konkurrenz überlegen war. Doch bevor die Jacht unter der Führung von

Fast 70 Jahre nach seinem Bau wird dem ehemaligen Marine-Zwölfer „Ostwind“ in Flensburg neues Leben eingehaucht. Rechtzeitig zur Weltmeisterschaft im Juli soll er unter seinem historischen Namen „Sphinx“ in neuem Glanz erstrahlen. Die Bootsbau-Crew hat dafür die Jacht fast komplett auseinander genommen. Mit viel Liebe zum Detail.



Sämtliche 53 Spanten der „Sphinx“ musste die Handwerker-Crew um Kai Wohlenberg ersetzen und neu aus Niro-Stahl formen, um das Schiff anschließend im Unterwasserschiff neu zu beplanken. Fotos privat

Konsul Franz Brinkmann auch international ihr Potenzial beweisen konnte, war die Karriere beendet. Bei der Öresundwoche brach der 28 Meter hohe Mast der „Sphinx“, der Ausbruch des Krieges verhinderte weitere Regatta-Auftritte.

Nach 1945 wechselte „Sphinx“ Farbe, Name und Eigentümer. Die Hamburger Holzhändler Hans und Wolfgang Freudenberg erwarben den Zwölfer und setzten ihn als weiße „Lobito“ auf der Elbe ein, wo es immerhin 1948 das „Blaue Band der Niederelbe“ gewann. 1958 ging das Schiff dann in den Besitz der Marine über. Spätestens damit war die Regatta-Karriere trotz einiger regionaler Erfolge auf der Flensburger Förde beendet. Denn die Marine bestückte die Jacht für die Besatzung mit schweren Einbauten. Für die Substanz des Schiffes wurde allerdings zu wenig getan. Kai Wohlenberg, Segelfreund von Berking und mit der Restaurierung als Projektleiter beauftragt, könnte viel über den Zustand des Schiffes anno 2005 erzählen. Doch Oliver Berking drängt sich gern zwischen solche Gespräche. Das ist Vergangenheit. Am Lack eines Flensburger Symbols

zu kratzen, ist nicht in seinem Sinne. Zumal der Glanz allmählich zurückkehrt. Bis zu neun Mann mussten dafür allerdings an dem Schiff arbeiten, es fast komplett auseinandernehmen.

Wirklich historisches Alter erreichen inzwischen nur noch der Bleikiel, große Teile der Überwasser-Beplankung, Baum und der Ersatzmast von 1939. „Ob es sich damit noch um die ursprüngliche Jacht handelt, ist natürlich eine häufig gestellte Frage. Ich denke, das kommt auf den Standpunkt an. Immerhin haben wir 70 Prozent des Urzustan-

des erhalten, wenn man nach dem Gewicht geht“, sagt Berking und spielt lachend auf den 16 Tonnen schweren Kiel an. Tatsächlich entscheidend sei aber, dass das Schiff stets als solches erkennbar in der Halle gestanden habe: „Wenn man so will, hat die Seele des ‚Sphinx‘ immer gelebt.“

Dafür musste die Handwerker-Crew um Wohlenberg allerdings sehr behutsam vorgehen. Immer nur jeweils zwei Stahlspanten entnahm sie dem Schiff, formte aus Niro-Profilen neue Stücke und setzte diese wieder ein, bevor sie sich an die

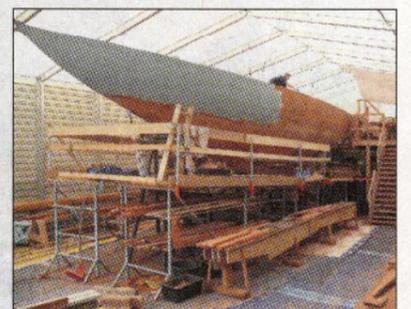
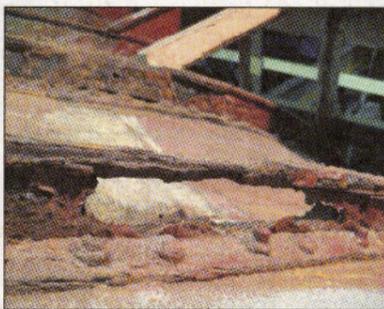
nächsten Spanten wagte. Ein immenser Zeitaufwand, denn 53 Teile hat dieses Gerippe. Anders als geplant, musste schließlich auch noch die Kielaufhängung erneuert werden. Erst danach kam das Außenkleid dran. Keine Planke unter der Wasserlinie hielt der Überprüfung stand, zum Teil konnten mit dem Finger Löcher durch das Holz gebohrt werden. Zehn Wochen dauerte es, bis die „Sphinx“ mit der Hilfe von Wanderbootsbauern eine neue Haut erhielt und sich nun wieder nach dem historischen Vorbild in Nachtblau präsentiert. Inzwischen ist auch das Teakdeck verlegt, der Cockpitboden zum Verlegen vorbereitet, und die Schotten sind vorgefertigt. Die Beschläge von Mast und Rumpf wurden in eigener Metallwerkstatt vom Original abgekupfert, geschnitten, gekantet und poliert.

Die Handwerker durften in dem Projekt ihre ganze Liebe zum Detail ausleben, bestätigten damit die Entscheidung ihrer Auftraggeber, das Schiff nicht in eine Werft zu geben, sondern es in Eigenregie zu restaurieren. „Die Mannschaft hat sich richtig reingekniet und ihre Arbeit perfekt gemacht“, lobt Oliver Berking, muss allerdings eingestehen, dass auch seine Nerven bisweilen etwas strapaziert wurden. „Als Kai den Baum aufgesägt hat, haben wir uns schon Gedanken gemacht.“ Der gelernte Parkettverleger Wohlenberg, dessen Lieblingsbeschäftigung es ist, historische Jachten wieder auf Vordermann zu bringen, verteidigt sich: „Der Baum hatte einige Beschädigungen, ich musste überprüfen, ob die Substanz noch in Ordnung ist.“ Das Innere des Holzes war bestens in Takt. Kein Grund, das gute Stück einfach wieder zu verleimen. „Wir haben den Baum erst einmal ein Stück verlängert, weil er irgendwann mal gekappt worden war. Jetzt werden wir das Holz einen Zentimeter runterschleifen und es neu mit Leisten bestücken. Schließlich muss auch die Optik stimmen, denn der Baum ist immer in Augenhöhe“, sagt Wohlenberg.

So dürften sich die Feinarbeiten, die Auswahl und Einbau der Blöcke und Winschen im traditionellen Antlitz noch einige Woche hinziehen. Doch bis Ende Mai soll alles beendet sein, damit sich die „Sphinx“ zur Weltmeisterschaft im Juli auf ihrem Heimatrevier in ganzer Pracht präsentieren kann. Mit neuen Segeln und einer Regatta-typisch minimalistischen Ausstattung kann sie dann – fast sieben Jahrzehnte nach ihrem Bau – zeigen, ob sie der internationalen Konkurrenz tatsächlich gewachsen ist.



Oliver Berking, Jochen Frank und Gorm Gundersen (von links) freuen sich, dass die Restaurierung der Sphinx dem Ende entgegen schreitet. Foto ra



Holz und Stahl des Zwölfers waren arg mitgenommen, als das Schiff in die eigens erstellte Leichtbauhalle geschoben wurde, inzwischen erstrahlt auch der Innenausbau in neuem Glanz.