



Nie nie zu stoppen

Nach rund zweieinhalb Jahren ist die Restaurierung des ehemaligen Marinezweiflers vollendet. Ein Kunstwerk.

Jahren ist die Restaurierung des ehemaligen Marinezweiflers „Ostwind“ voller Anmut und Kraft. Die YACHT war bei der Jungfernfahrt an Bord

Co-Eigner Gondesan führt die Pinne mit den Fingerspitzen. Auf ihrer ersten Fahrt macht sich die Crew mit den Eigenarten der Yacht vertraut



Schon bei wenig Wind scheint die dunkelblaue Schönheit über das Wasser zu schweben

Was ist schwerer – eine Tonne Blei oder eine Tonne Federn? Der Betrachter auf der Flensburger Förde kennt die Antwort, will sie aber nicht akzeptieren. Es muss anders sein: Nicht jede Tonne ist gleich schwer. Eine Tonne „Sphinx“ beispielsweise ist ganz sicher leichter als eine Tonne bei anderen Zwölfern. Anders lässt sich nicht erklären, was da gerade vor sich geht.

Es herrscht echtes Kaiserinnenwetter. Die Sonne lacht, der Wind beschert eine Ich-kann-noch-T-Shirt-tragen-aber-das-Boot-läuft-super-Brise. Da gleitet, wie von Geisterhand geschoben, der nicht enden wollende, nachtblaue Rumpf der frisch restaurierten Zwölf-Meter-Rennyacht G 4 an der Silhouette der Marineschule Mürwik vorbei. Nahezu geräuschlos, nahezu ohne Bug- und Heckwelle und doch so schnell, dass zahlreiche schaulustige Eigner mit ihren Familienbooten nicht einmal unter Motor hinterherkommen. Oft schon ist diese Yacht an der Burg vorbeigesegelt, sie war unter dem Namen „Ostwind“ hier schließlich einst beheimatet und diente der Ma-

rine zur Ausbildung. Zu dieser Zeit lag sie aber mehr als zehn Zentimeter tiefer im Wasser. Demgegenüber sieht es heute, nach einem der spektakulärsten Restaurierungsprojekte der jüngeren Geschichte, ganz so aus, als würden ihre 26 Tonnen schweben.

Der Nachmittag davor. Unter dem Mastenkran des Flensburger Industriehafens liegt die Rennmaschine vergangener Tage und wirkt völlig überdimensional. Es sieht aus, als habe das Boot in einer Spielzeuglandschaft festgemacht. Alle anderen Yachten, der Steg, alles kein Zwölfermaßstab, alles kleiner. Kommt aber Schwell auf, bleibt die Riesin nicht etwa ruhig liegen, nein, sie beginnt leichtfüßig auf dem gekräuselten Wasser zu tänzeln, als wären 26 Tonnen nichts. Ein lebendes Bild, das man stundenlang aufsaugen könnte.

Der Blick schweift weiter über die großen Flächen des Teakdecks. Sie werden nicht von Aufbauten, Seereling oder zahlreichen Beschlügen gerahmt, sondern von Fisch und Schandeckel aus lackiertem Mahagoni. Für den Rudergänger sind eine gewaltige Pinne

und eine eigene Plicht vorgesehen. Klassische Skylights und ein naturlackierter Lukendeckel erinnern an eine längst vergangene bootsbauerische Ära. Auf die moderne Zeitrechnung hingegen deuten nur die Winschen, die Nirobeschläge und das Tauwerk hin.

Obwohl am kommenden Morgen gesegelt werden soll, gleicht das Deck einer Baustelle. Da werden Löcher gebohrt, Beschläge angebracht und Tauwerk geschoren. Plötzlich fällt ein Block aus Kniehöhe an Deck. Das entstehende Geräusch ist surreal, es passt nicht. Es müsste dumpf klingen, warm, und schnell wieder verstummen. Stattdessen ist ein nachhallender, harter Schlag zu vernehmen. Die Erklärung liegt in den Eingeweiden der Yacht begründet: Die „Sphinx“ ist völlig leer. Einen Motor hatte sie noch nie, und für einen Innenausbau war noch keine Zeit. Zweiter Grund: ein Gerippe aus Niro. Stück für Stück wurde jeder einzelne der alten Eisenspanen entfernt und aus Niro nachgebaut. Das Ergebnis ist ein hochfester Bootskörper, der eben auch den Schall ganz anders transportiert, als es von einer hölzernen Meteryacht zu erwarten wäre.

Schaulustige lugen über das Geländer der Pier. „Wo liegt eigentlich die ‚Ostwind‘?“, will einer von ihnen wissen. „Bei mir im Garten“, entfährt es ▷

Maria Berking, Anna-Lena Frank und Gorm Gondesen jr. Die Kinder der Eigner taufen den Zwölfer auf dessen ursprünglichen Namen

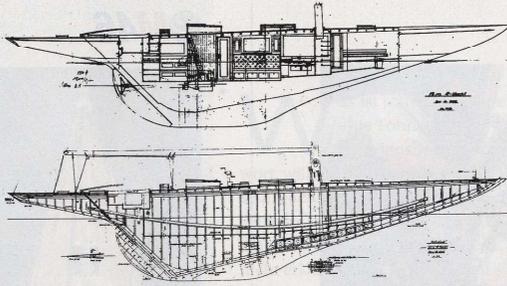
Es muss so sein: Eine Tonne „Sphinx“ ist ganz bestimmt leichter als eine normale Tonne Zwölfer



FOTOS: R. KYSELA (L.), M. AMME (Z), YACHTL. JOHANNSEN (R., M.)



Der Grinder deutet es schon an: Die „Sphinx“ soll ambitioniert auf der Regattabahn gesegelt werden (o.). Am Nachmittag vor dem ersten Trimm Schlag gleicht der Zwölfer einer einzigen Baustelle. Die Pütz hält eine Sorgleine im Lot, mit welcher an Deck der Mastfall gemessen wird (M.). Holz trifft Hightech – auch bei den Segeln wurden moderne Materialien verwendet



Der Einrichtungsplan von Rasmussen – so wird die Yacht nie wieder aussehen. Nur ein spartanischer Ausbau ist geplant. Bisher aber fehlte selbst dafür die Zeit

„Die ‚Ostwind‘ liegt bei mir im Garten“ – nur sehr wenige der roten Originalteile konnten beim Refit gerettet werden



Restaurierungs-Projektleiter Kai Wohlenberg. Lachend ergänzt der Mann, der laut Miteigner Oliver Berking „zweieinhalb Jahre lang 16 Stunden täglich“ am Schiff gearbeitet hat: „Aber wenn Sie die ‚Sphinx‘ meinen, die liegt vor Ihnen!“ Was scherzhaft gemeint ist, hat einen wahren Kern. Nur wenige Originalteile des Schiffs konnten gerettet werden. Der Rest war entweder völlig rott oder ist Teil des pittoresken Stilllebens in Wohlenbergs Garten, wo mittlerweile Blumen aus einem großen Haufen alter Eisenspannen wachsen.

„Die Frage danach, was ‚original‘ bedeutet, wird in der Klassikerszene heiß diskutiert“, erklärt Wohlenberg. Und er möchte sich an dieser Diskussion am liebsten gar nicht beteiligen. Mit seinem Werk bezieht er dennoch ungewollt Stellung. Die „Sphinx“ hat sein Team bedingungslos anhand der Pläne von Henry Rasmussen restauriert. Ob praktisch oder nicht, jedes Detail sitzt da, wo der Meister es vor 70 Jahren vorgesehen hatte. „Die hatten ja damals viel mehr Erfahrung mit den Dingen, als wir sie jetzt haben könnten“, sagt Wohlenberg. Mit einem Unterschied. Dort, wo moderne Materialien, die es im Jahr 1939 noch nicht gab, für den bootsbauerischen Zweck besser geeignet scheinen, hat er sie auch verwendet. Denn, so Wohlenberg: „Was nützt es dem Schiff, wenn wir es nur mit authentischen Werkstoffen wieder herstellen, und hinterher kann den Pflegeaufwand keiner betreiben?“

Gemessen an ihren charakteristischen Merkmalen ist sie heute dichter am Original, als sie es als „Ostwind“ je war: der ursprüngliche Name, die schwarzblaue Außenhaut und ihre Bestimmung, Regattasiege einzufahren. Zu Ausbildungszwecken wurde sie mit Einrichtung und Ausrüstung so vollgestopft, dass sie ihr Potenzial nicht mehr aussegneln konnte. Ihr äußeres Erscheinungsbild, geprägt durch weißen Rumpf, Seereling, Bug- und Heckkorb, erinnerte kaum noch an das Schiff, welches einst als zehnter und letzter Zwölfer bei A&R gebaut worden war. Die „Ostwind“ war nicht mehr als ein Alter Ego.

Und nun ist es Samstag, der Nachmittag schreitet voran, nur Stunden bleiben noch bis zur Jungfernfahrt. Unvorstellbar. Auch für Eigner Oliver Berking. „Ich habe es aufgegeben, mir Gedanken zu machen“, sagt er. „Immer wenn wir einen Termin hatten, stand ich am Vorabend vor dem Schiff und habe gedacht: Das wird doch nichts!“ Aber die „Jungs“, wie er das Werkstattteam um Wohlenberg liebevoll nennt, hätten es dann doch immer geschafft.

Die „Jungs“ lassen sich nichts anmerken. Gelassen gehen sie ihrer Arbeit nach. Es herrscht ein ruhiger Ton an Bord. Auch an diesem Tag wird nachmittags pausiert und geklönt. Aber manchmal, da lassen sie sich nicht kaschieren, die Anzeichen der Anspannung, Bemerkungen, die deutlich machen, dass es eben kein Tag ist wie jeder andere, sondern der letzte Tag auf einer Baustelle. „Den Wetterbericht schaue ich mir nicht an! Das traue ich mich einfach nicht“, sagt Kai Wohlenberg. Bei schlechter Vorhersage könne er die ganze Nacht kein Auge zutun.

Gegen Abend wird es dann doch noch etwas hektisch. Viele Hände sind mit dem Riggtrimm beschäftigt. Vorsichtig, wie mit einem rohen Ei, gehen die Profis ans Werk. Jedes blanke Metall wird abgetapt, bevor es mit einem Werkzeug in Berührung kommt. „Das ist hier alles custom-made, jeder Block, jede Schiene!“, erklärt Wohlenberg kurz, da wird er auch schon wieder abberufen: „Kai, kommst du mal?“, schallt es aus dem leeren Bauch der „Sphinx“.

„Schon wieder was kaputt?“ Wohlenberg bewegt sich, scheinbar ohne Bodenhaftung, über das Deck, durch den Niedergang, in den Salon. Den Weg würde er wahrscheinlich noch im Tiefschlaf mit geschlossenen Augen in weniger als einer Sekunde zurücklegen, ohne irgendwo einen Kratzer zu hinterlassen oder sich zu stoßen.

Unten baumelt eine ordinäre Plastikpütz über den Bodenbrettern. Sie hängt am Großfall und ist durchs Skylight geführt. Der korrekte Mastfall muss ausgelotet werden. „Der Segelmacher hat uns genaue Anweisungen gegeben!“ Was der Segelmacher wahrscheinlich vorausgesetzt hatte, war ein Großbaum. Der liegt aber immer noch unlackiert und ohne Beschläge in der Halle.

Die „Sphinx“ in Zahlen

(vormals „Ostwind“, „Lobito“, „Sphinx“)

Konstrukteur ..	Henry Rasmussen
Werft	Abeking & Rasmussen
Baujahr	1938/39
Restaurierung	2006–2008
Lüa	21,48 m
Breite	3,60 m
Tiefgang	2,72 m
Verdrängung	26 t
Ballast	16 t
Groß	140 m ²
Genua I	100 m ²
Genua II	85 m ²
Spinnaker	265 m ²
Motor	nicht vorhanden



Die große Faszination beim Segeln entsteht durch die Symbiose von Leichtigkeit und Masse

Dort klingt derweil „That's life!“ aus den Lautsprechern, und das könnte ebenso diese Szene beschreiben: Dann wird eben nächsten Sonntag gesegelt, so ist es halt im Leben. Doch Sinatra hat seine Rechnung ohne die fanatischen Zwölferfans gemacht. „Das Ding muss irgendwie segeln morgen!“, lässt sich Wohlenberg vernehmen. Für morgen haben etliche Freunde der Eigner ihr Erscheinen angekündigt.

Schon die Anteilnahme an der Taufe eine Woche zuvor war groß. Nicht weniger als 300 Gäste haben sich im Flensburger Segel-Club versammelt und erwarten die „Sphinx.“ Die hat einen starken Auftritt. Wie es sich für eine echte Diva gehört, gleitet der motorlose Zwölfer mit dem Restschub des achteraus bleibenden Tenders erst in letzter Minute majestätisch in den Clubhafen des FSC. Nichts ist zu hören außer den Willkommensgrüßen aus zahlreichen Signalhörnern. In ihrer Ansprache erzählen die Eigner, zu denen neben Berking seine Freunde Jochen Frank und Gorm Gondesen zählen, aus dem Leben ihres Schiffs. „Wir haben uns dafür entschieden, der ‚Sphinx‘ ihren alten Mädchennamen zurückzugeben, mit dem sie am 28. April 1939 vom Stapel lief“, beginnt Gondesen seinen Exkurs in die Geschichte (siehe YACHT 10/07).

Das zweite Leben der „Sphinx“ begann mit einem Telefonanruf. Am 2. Oktober 2005 um 11.28 Uhr und 30 Sekunden klingelte es auf Berkings Schreibtisch: „Sie haben ein Angebot für die ‚Ostwind‘ abgegeben,

stehen Sie noch dazu? Dann haben Sie hiermit den Zuschlag!“ Er habe sich artig bei dem Mann vom Verwertungsunternehmen des Bundes bedankt, erzählt Berking, den Hörer aufgehängt und sich noch genau fünf Minuten Ruhe gegönnt. Es waren die letzten bis heute. Nach diesem Telefonat war nichts mehr wie vorher.

Der Terminplan sieht eine einjährige Restaurierung vor. Doch schnell wird das Ausmaß der Substanzschädigung deutlich. Die Entscheidung fällt gegen eine Flickschusterei, stattdessen zugunsten eines möglichst langlebigen Erhalts der Yacht. In den folgenden zweieinhalb Jahren entsteht die „Sphinx“ nahezu neu. Neben den Eisenspannten werden alle Planken im Bereich des Unterwasserschiffs ersetzt. Auch das Deck ist nicht zu retten. Und so gleicht die „Sphinx“ im heutigen Zustand einem Nachbau unter Verwendung einiger Originalteile.

Sonntagmorgen, der Tag der Tage, zwei Stunden vor dem verabredeten Termin. Die Sonne scheint bereits an Deck, wo Berking und Wohlenberg schon wieder seit sechs Uhr im Gange sind. Ob gestern alles fertig geworden ist? „Ja, aber wir waren auch bis halb eins in der Nacht beschäftigt“, sagt Berking, dem man die Strapazen ansieht. Sogar der Baum ist jetzt angeschlagen, „das ist doch schon mal was“.

Nach und nach trifft die Crew ein. Die Anspannung fällt für einen Moment ab, als Berking sich zum kurzen Briefing an die Mitsegler wendet. Positionen werden eingeteilt, Termine abgesprochen, der Tag

durchgeplant. Und dann ist es endlich so weit. Es gibt nichts mehr zu tun. Vom ersten Segelsetzen trennen die „Sphinx“ jetzt nur noch vier Festmacher.

Dann sind auch die gelöst. Der Tender schleppt den Zwölfer aus dem Hafenbecken. Fast 150 Quadratmeter Großsegel werden vom Grinder in die Höhe gekurbelt. Das metallische Knattern des Geräts geht durchs ganze Schiff. Die Genua folgt, weitere 100 Quadratmeter steigen, Stagreiter für Stagreiter, in die Höhe. Als Holepunkte und Schoten eingestellt sind, bekommen die Segel Druck, neigt sich das Boot, nehmen 26 Tonnen Yachtsportgeschichte Fahrt auf, schlägt die „Sphinx“ ihre Crew endgültig in den Bann. Die Freude, die Faszination in ihren Gesichtern ist unübersehbar. Keine Frage, schon dieser Tag entschädigt für einen Großteil der Strapazen. Er ist aber auch ein Test für Eigner und Crew. Sie kennen das Schiff noch nicht. Jede Ruderbewegung, jede Winschumdrehung, alles erfolgt zum ersten Mal.

„Ist das alles groß hier“, ruft ein Mitsegler lachend beim Blick in das gewaltige Rigg. Die „Sphinx“ ist kompromisslos auf Regattasegeln ausgelegt. Die lackierten Skylights und das Niedergangsluk wurden vor dem Auslaufen gegen Rennlukken aus vergrautem Teak getauscht. Ein Detail, das schon der Konstrukteur für das Original vorgesehen hatte. Und jetzt erst zeigt sich auch, wie wichtig das freie Laufdeck ist. Ohne Seereling darf niemand stolpern.

Notzblöcke werden gezückt. Einen hält Uli Munker in der Hand. Der Segelmacher hat für die „Sphinx“ seine erste Zwölfergarderobe geschneidert und für die Entwicklung allein vier Tage mit Modellversuchen im Windkanal zugebracht. Das Ergebnis ist ein stark ausgestelltes Groß. Konstrukteur Kay-Enno Brink ist mit einem Block an Deck unterwegs. Der Schiffbauingenieur hat das gesamte Restaurierungsprojekt begleitet, alle nötigen Berechnungen durchgeführt, er achtet heute besonders auf Beschläge und Rigg.

Die große Faszination beim Segeln mit der „Sphinx“ liegt in der Symbiose von Leichtigkeit und Masse. Das Gewicht, gut die Hälfte davon in Form des Kiels, vermittelt das Gefühl: Einmal in Fahrt, ist diese Yacht nie, nie, nie wieder zu stoppen. Und doch oder gerade deswegen ist es beeindruckend zu spüren, wie sensibel der Zwölfer zu segeln ist. Er reagiert auf kleinste Ruderausschläge, geht schnell durch den Wind und springt zügig an. Alles entgegen gängigen Klischees von Yachten, deren Entwicklung nahezu hundert Jahre zurückliegt.

Und als die Marineschule in Lee auftaucht und die Erinnerung an das Alter Ego „Ostwind“ wieder hochkommt, reift endgültig die Gewissheit: Eine Tonne „Sphinx“ ist definitiv leichter als eine Tonne normaler Zwölfer.

Lasse Johannsen



Hinter der Pinne befindet sich ein kleines Cockpit für den Backstagstrimmer (o.). Das Eignertrio strahlt vor Freude und Stolz: Oliver Berking, Gorm Gondesen, Jochen Frank (v. l.)