



DE-0034.22.07.2007, steffens
Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung

„Sphinx“ – unter großer Mühe in ein neues Leben

Sie wurde in eine unglückliche Zeit geboren, sie war schnell und schön. Dann kam sie zur Marine, am Ende war sie fast ein Wrack. Jetzt hat die „Sphinx“ eine neue Chance.

VON ERDMANN BRASCHOS

Fast so schön wie Segeln ist es, zwischendurch mal beim Boot zu gucken. So kurvt der Flensburger Tafelsilberfabrikant Oliver Berking, wann immer es passt, und es passt oft, in seinem schwarzen schwedischen Kombi vom Industriegebiet Süd Richtung Glücksburg. Unten an der Förde angekommen, biegt er von der Ballastbrücke ab, öffnet das Gatter zum 30-Meter-Zelt einer temporären Privatwerft und steckt sich erst mal eine an. Denn im Betrieb, geschweige denn zu Hause, dürfe er nicht rauchen, sagt Berking. Als Geschäftsführer und Vater von sechs Kindern soll man Vorbild sein.

Bei den ersten, genüsslich inhalieren Zügen und einem Schwätzchen mit den Bootsbauern, die Berking in der willkommenen Pause eine Zigarette und Feuer gegeben haben, entspannt der Vierundvierzigjährige. Eigentlich ist das Schiff, dessen wuchtigen Vorsteven er über sich sieht, ein kostspielig großes Problem. Wie es sich für die Sanierung alter Bauern- und Fachwerkhäuser oder historischer Holzbootbaustellen gehört, nahm es zunächst kaum überblickbare, besorgniserregende Ausmaße an. Im Frühjahr noch ragte das Gerippe wie das Exponat eines Sauriers im Senckenberg-Museum in die Halle. Mittlerweile ist aus dem fragilen Gerippe wieder ein beplankter Rumpf geworden, dessen *bündig in die Planken geschmiegte*, edelstählerne Hollandprofile auf dem Mahagoni glänzen.

Natürlich ist die 21,50 Meter lange, 3,60 Meter breite und 26 Tonnen schwere Wuchtrumme, deren Bootskörper mit rasantem Schwung in den Kiel übergeht, kein beliebig schwimmfähiger Untersatz mit zufällig traditionellen Linien. Um irgendein Schiff würde sich der segelbegeisterte Flensburger kaum bemühen. Berking ist von Haus aus und beruflich bedingt eher am verfeinerten Geschmack als am gedankenlosen Gebrauch interessiert.

Das Gebälk mit dem an der Wasserlinie eigentümlich runden Vorschiff, das sich zur Bugspitze hin zu einem aparten Löffelbug verfeinert, ist „Sphinx“, ein Asservat deutschen Yachtsports, Sportgerät für olympische Regattabahnen, ein die seinerzeit lokale Konkurrenz dominierendes Regattaboat, das sein Potential in den Monaten vor dem Krieg gegenüber internationaler Konkurrenz nicht zeigen konnte. Reüssierschlitten und Platzhirsch der Regattabahnen mit 16 Tonnen



Auf dem Weg zur privaten Bootsbaustelle: Die Restaurierung einer Legende ist ein Abenteuer, nicht nur ein finanzielles.

Heinrich von Preußen wird die Yacht „Sphinx“ getauft. Eine Spende des Hamburger Takaindustriellen Philipp Fürchtgott Reemtsma hat den Bau des noblen Vereinsboots mit Blick auf die olympischen Regatten, die 1940 vor Helsinki stattfinden sollen, ermöglicht. Zum Verständnis, wie es unmittelbar vor dem allseits absehbareren Krieg zum maßlos optimistischen Neubau der großen und noblen Rennyacht kam, lohnt ein Blick in die damalige Entwicklung des Segelsports.

Mitte der dreißiger Jahre ist der Zwölfer zur rasant weiterentwickelten und gefragten Rennmaschine geworden. Neue aerodynamische und yachtbauliche Erkenntnisse, nicht zuletzt die dritte Regeländerung der International Rule vom Dezember 1933, haben den Ballastschwerpunkt gesenkt, den Wirkungsgrad der Besegelung gesteigert und die Grundgeschwindigkeit mit gestreckter Wasserlinie erhöht. Harold „Mike“ Vanderbilt und T. O. M. Sopwith, die Protagonisten des America's Cup, duellieren sich vor Newport zwar noch in der doppelten so langen J-Class, segeln aber bereits die Zwölfer „Vim“ und „Blue Marlin“. Wie Wilfried Beck, Eigner des Zwölfers „Trivia“, in seiner Website www.12mr.de darstellt, „standen die Zwölfer 1937 im Mittelpunkt der Yacht-Szene“. Seinerzeit wird die Austragung eines Zwölfer-Pokals vor Newport angedacht, eine Veranstaltung, die von 1958 an dann als America's Cup in der Bootsklasse stattfindet. In England und den Vereinigten Staaten entsteht damals mancher neue Zwölfer.

Der wirtschaftliche Aufschwung in Nazi-Deutschland, das seit den olympischen Regatten vor Kiel gesteigerte seglerische Repräsentationsbedürfnis und das Ziel, demnächst in Finnland olympisch zu segeln, führt hierzulande zu vier Neubauten. 1937 bestellen der Hamburger Reeder John T. Essberger bei Abeking & Rasmussen die „Inga“ und der Mecklenburger Margarinefabrikant Walter Rau mit „Anita“ zwei Schwesterschiffe. Allerdings deklariert die deutlich routinierter gesegelte „Blue Marlin“, eine Charles-Nicholson-Konstruktion des englischen Flugzeugfabrikanten T. O. M. Sopwith, bei der Kieler Woche 1938 beide Schiffe.

Der neue NRV-Zwölfer

„Sphinx“ soll dieses Debakel vergessen machen.

Von Franz Brinckman gesteuert, debütiert „Sphinx“ bei der Kieler Woche 1939 Welten besser. Die elegant schwarzblau lackierte Yacht mit der Segelnummer G 4 geht regelmäßig vor „Inga“ (G 1), der weißen „Anita“ (G 2) und der naturlackierten „Aschanti III“ (G 3) über

die Ziellinie. Auch die „Öresund-woche“ machen die vier deutschen Zwölfer unter sich aus. Die angelsächsische Konkurrenz segelt 1939 im Solent.

Nach dem Krieg pflügt „Sphinx“ als weiß gestrichene „Lobito“ durch die Elbe. Die Hamburger Holzhandwerker Hans und Wolfgang Freudenberg haben dem

NRV mit dem Erwerb des Schiffes den Neubau des Clubhauses an Hamburgs Schöner Aussicht finanziert. Ein chilenischer Pass ermöglicht es ihnen, de jure das Segelverbot der britischen Besatzer für deutsche Yachten elabwärts zu umschiffen.

1958 wird „Lobito“ ex „Sphinx“ von der Marineschule

Mürwik in Flensburg zur seemannischen Ausbildung von Offizieren übernommen. Der Marinetradition folgend, wird sie „Ostwind“ genannt. Unzählige Ab- und Anlegemanöver gelingen mit dem motorlosen 30-Tonnen-Langkieler. Nach etwa 80 000 Seemeilen und 65 Jahre langem Einsatz ist eine Sanierung jedoch unvermeidlich. Die stählernen Spanten der Kompositbauten rosten. Manche der korrodierten Aussteifungen wurde im Schiff geflickt. Über die Substanz maßgeblicher Bauteile wie Kielaufhängung kann nur spekuliert werden. 2004 legt die Marine die Schiffe sicherheitshalber still.

Zu Berkings Enttäuschung, er hatte sich um eine lokale Lösung für die Marinezwölfer „Ostwind“ und „Westwind“ eingesetzt, schreibt die in Frankfurt am Main ansässige „Verwertungsgesellschaft des Bundes“, ansonsten mit dem einträglichen Verkauf von Suppenkellen oder Kübelwagen befasst, die Schiffe zur schriftlichen Versteigerung aus. Die Szene achtet, Bietergemeinschaften formieren sich zum Erhalt der Schiffe.

Zur großen Erleichterung vieler Segler hat der „Freundeskreis Sphinx“ (www.sphinx-12mr.de) – er besteht aus dem Juristen und Vorsitzenden des Flensburger Segelclubs Jochen Frank, dem Spediteur Gorm Gundersen und Berking – die „Ostwind“ für 173 001 Euro ersteigert. Wie sich bald zeigt, ist damit das Recht zur Führung des ursprünglichen Bootsnamens, das schöne Gefühl, mit der Baunummer 3312 den letzten A & R-Zwölfer und eine bald 70 Jahre alte Henry-Rasmussen-Konstruktion zu besitzen, und natürlich eine große Aufgabe übernommen. Der zweite Marinezwölfer „Westwind“, das einstige Essberger-Schiff namens „Inga“, wurde von einer deutsch-englischen Bietergemeinschaft um Alexander Böhnig ersteigert und vor einigen Monaten in Flensburg abgeholt. Das Schicksal der Yacht erscheint ungewiss.

Den wertvollen Tarif von rund einer Million Euro, der für mehr als 10 000 Arbeitsstunden, Material und Nebenkosten zu wertvollen Konditionen veranschlagt wird, möchte die bodenständige Flensburger Eignergemeinschaft nicht ausgeben. Kauf-

männisches Kalkül, eine Prise lokaler Stolz und die Möglichkeit, zwischendurch mal beim Schiff zu gucken, führten zur privaten Bootsbaustelle. Sie wird seit Winter 2006 saisonal schwankend von einer drei- bis siebenköpfigen „Gang“ von Metall- und Bootsbauern unter Anleitung des gelernten Parkettverlegers und Berking-Se-

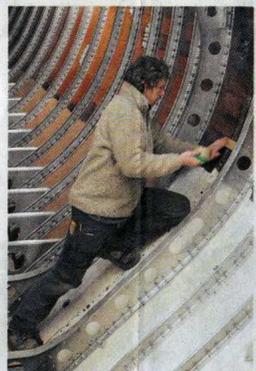
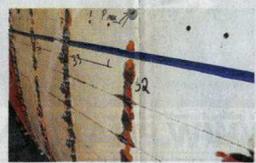
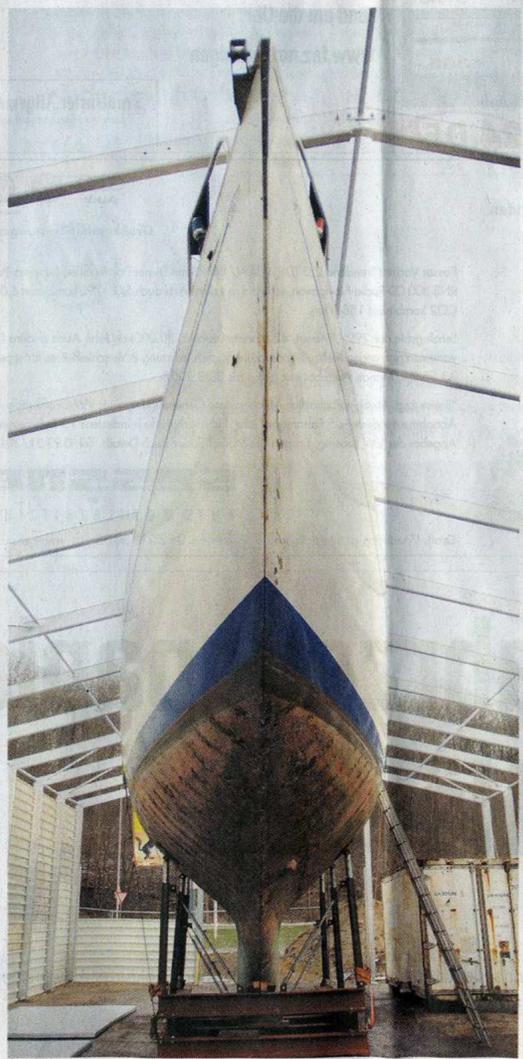


Ein Macher:
Oliver Berking

gelfreunds Kai Wohlenberg vorantreiben. Bislang war „Sphinx“ eine kurze Episode im Segelsommer 1939 und ein Hinterglasmotiv im Kaminzimmer des Norddeutschen Regattaverbands. Vom Frühjahr 2008 an soll der nachtblaue Renner wieder mit mächtig brodelnder Verdrängerwelle durch die Ostsee pflügen.

Zwölferregatten

Vom 21. bis 29. September feiern die International Twelve Metre Association (www.12mrclass.com) und der Yachtclub von Cannes das hundertjährige Bestehen der International Rule mit einer Regatta, zu der unter anderen die deutsche „Trivia“ und die dänische „Vanity V“ gemeldet haben. Näheres im Internet unter www.yachtclubde-cannes.com/12wc. Im Sommer nächsten Jahres, vom 5. bis 11. Juli 2008, veranstalten der Flensburger Segelclub und die Twelve Metre Association die „Robbe & Berking world championships for classic twelves“ in Glücksburg an der Flensburger Förde. Der ortsansässige Segelverein und Sponsor kooperieren seit 1995 und bringen regelmäßig respektabel große Regatten in den Meterklassen zusammen. 2002 starteten acht Zwölfer, 2005 18 Achter, vergangenes Jahr 29 Sechser. Internet: www.robbeberking.com



Vom fragilen Gerippe zum beplankten Rumpf: Oliver Berking treibt die Sanierung der „Sphinx“ voran. Wenn alles gutgeht, pflügt der nachtblaue Renner schon im kommenden Jahr wieder durch die Ostsee.

Fotos Robert Kysela

ANZEIGE

Wir haben Ihr Boot!

SUCHEN, ANFRAGEN, KAUFEN

Es stehen über 100.000 Boote zum Verkauf, angeboten von über 2.300 Yachthändlern.

Besuchen Sie uns auf **YACHTWORLD.com**

Blei, die ihn mit beeindruckender Rasanz zur Sache gehen lassen. Die zurückhaltende Eleganz der antiquiert fülligen, fast filigran beginnenden und endenden Rumpfform, das funktional schlichte Deck mit diskret angehobenem Schieluk über der steilen Stiege des Kajützugangs und die Geometrie des großen Genua-Vorsegels vor dem Groß machen den Zwölfer in den Augen langjähriger Segler wie Berking zum Liebhaberobjekt.

Im April 1939 gleitet das Schiff bei der angesehenen Werft Abeking & Rasmussen in Lemwerder bei Bremen von der Helling in die Weser. In Erinnerung an den erfolgreich gesegelten 30-Quadratmeter-Schärenkreuzer des Prinzen