

RECHT BOATPEOPLE IN SICHT: WIE SICH SKIPPER KORREKT VERHALTEN



DE-0049,02.05.2007, steffens  
Yacht



REVIER-NEWS KROATIEN  
Tipps für Adria-Segler

# Yacht

EUROPAS GRÖSSTES SEGELMAGAZIN

## NAVIGATION

Fehler beseitigen:  
Wie Sie Ihre Instrumente  
richtig einstellen

## RESTAURATION

Die Rettung des A&R-  
Zwölfers „Ostwind“

## TEST NAJAD 405

Moderne Version eines  
Touren-Klassikers

## AMERICA'S CUP

Der spannende  
Auftakt vor Valencia

Wunderwerk  
SEGEL

Technik, Design, Produktion – Die faszinierende  
Fertigung von Groß und Genua fürs Fahrtenschiff

## VERGLEICHSTEST

Vier Performance-  
Cruiser der  
37-Fuß-Klasse

ARCONA 37



C&C 115



GRAND SOLEIL 37



SALONA 37





Die besten Jahre. Seit den Sechzigern diente der Zwölfer unter dem Namen „Ostwind“ der Marine als Schulungsjacht



## EINE FRAGE VON HERZ & VERSTAND

Sie ist Zeugnis deutscher Bootsbaukunst. Aber auch nationalsozialistischen Geltungsdrangs. Vorbei. Längst ist die „Sphinx“ rot. Das Aus für den Zwölfer?

Der Anfang. Bei Abeking & Rasmussen wird der Zwölfer 1939 gebaut und an den Norddeutschen Regatta Verein übergeben

## EIN SCHIFF MIT LANGER HISTORIE

**D**en 30. September 2005 werden Fans der hiesigen Klassikerszene so schnell nicht vergessen. Es ist der Tag, an dem sich in Frankfurt am Main das Schicksal für die beiden berühmten Marinezwölfer „Ostwind“ und „Westwind“ entscheidet. Ältere Segler kennen die längst in die Jahre gekommenen Yachten noch unter ihren ursprünglichen Namen „Sphinx“ und „Inga“, Baujahr 1939 und 1938. Jetzt, beinahe sieben Jahrzehnte nach ihrem Stapellauf, kommen sie unter den Hammer.

Die Frist zur Abgabe der schriftlichen Angebote ist abgelaufen. Mehrere Umschläge mit Geboten für das einstige Tafelsilber des norddeutschen Segelsports liegen der in der Bankenmetropole ansässigen Verwertungsgesellschaft des Bundes vor. Vergeblich hatte sich der Flensburger Fabrikant und Meterklassen-Fan Oliver Berking in den Wochen zuvor um eine lokale Lösung bemüht. Er wollte die Auktion verhindern, um sicherzustellen, dass beide Schiffe in heimatischen Gewässern bleiben.

Dem schließlich: Die „Ostwind“ und die „Westwind“, zwei einander so ähnliche Schwestern – die eine vorn und achtern mehr aufgeklimmt, die andere mit gestreckteren Proportionen eine Idee niedriger im Wasser liegend, die eine klar, die andere weiß gestrichen –, sie sind vielen ein vertrauter Anblick. Oft genug konnte man ihnen zwischen Flensburg und der weiter ausgangs der Förde platzierten „Schwiegermutter“ genannten roten Fahrwassertonne Nummer sechs begegnen, bei handigem Wetter auch vor der Küste. Sie gehören zu Flensburg, sind für die Stadt längst zum Markenzeichen geworden wie das herbe Bier oder die Verkehrsänderkartei.

In der Klassikerszene brummt es vor dem Versteigerungstermin gewaltig. Verschiedene Bietergemeinschaften haben sich zum Erhalt der Schiffe formiert. Telefone laufen heiß, E-Mails gehen hin und her, im



**Das Ende. Rund 80 000 Meilen segelte die Yacht während unzähliger Ausbildungstörns und Regatten. 2004 legte die Marine das Boot still**

YACHT1-online-Forum wird eindringlich appelliert. Eine Intervention gegen den riskanten Zwölfer-Poker scheitert. Der Bund braucht Geld, und die Schiffe sind etwas wert.

Als die Umschläge geöffnet, die Gebote geprüft und die Ergebnisse verkündet sind, stellt sich halbwegs Erleichterung ein. Zumindest eine der beiden Yachten bleibt an der Förde. Der Freundeskreis Sphinx, zu dem neben Berking auch Jochen Frank, Präsident des Flensburger Segel-Clubs, sowie der Spediteur Gorm Gondesen gehören, erhalten für 173 001 Euro den Zuschlag für die „Ostwind“. Die „Westwind“ geht für 201 500 Euro an eine deutsch-englische Bietergemeinschaft.

Es sind stolze Preise für Yachten von beinahe wrackähnlicher Konsistenz. Außer dem Bleiballast, einigen Planken und dem Mast muss praktisch alles ersetzt werden. Bei der „Ostwind“, von nun an wieder „Sphinx“, wurde statt eines Schiffs wohl eher das Recht zur Führung des ursprünglichen Bootsnamens erworben. Und damit verbunden die Verpflichtung, mit der A&R-Baunummer 3312 von 1939 ein Asservat deutschen Yachtbaus für die Nachwelt zu erhalten. Nach Beratung mit mehreren Werften entscheidet >

„Sphinx“ nach dem Stapellauf

## AUF DIE „SPHINX“ WARTEN NEUE AUFGABEN



Edelmetall. Stück für Stück wurden die alten vom Rost zerfressenen Spanten durch neue ersetzt. Oliver Berkling (r.) war es, der sich unbeirrt für den Erhalt des Zwölfers einsetzte

sich der Freundeskreis Sphinx für die Wiederherstellung der Yacht in Eigenregie.

Die Bauleitung wird Oliver Berkings langjährigem Crewmitglied Kay Wohlenberg übertragen. Noch im selben Winter wird die Yacht komplett entkernt in eine 30 Meter lange Halle am Südufer der Flensburger Förde geschoben. Dann entfernen die Bootsbauer zuerst die Decksplanken. Schnell zeigt sich allerdings: Auch das Unterwasserschiff ist für eine Rundumrenovierung fällig.

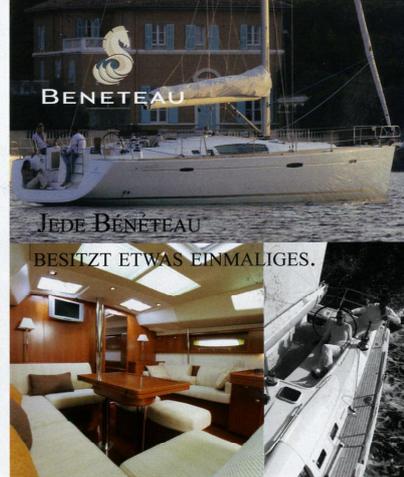
Im Unterschied zu anderen Zwölfen wurde die „Sphinx“ mit Stahlspanten gebaut. Hinter den Laschen zur Verbindung der Plankenstöße, unter einer Leckage im Deck und hinter den notorisch feuchten und unzugänglichen Bodenwangen ist das Schiff rott. Auch der Zustand der Kielaufhängung und der Kielbolzen ist alarmierend. All das bestätigt die Entscheidung der Marine, das Boot stillzulegen.

Um zu verstehen, wie es überhaupt noch so kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkriegs zum Neubau eines Zwölfers wie der „Sphinx“ kommen konnte, muss man sich die damalige Entwicklung des Segelsports vergegenwärtigen. Mitte der dreißiger Jahre ist aus der 12-mR-Yacht gemäß der International Rule eine gefragte Rennmaschine geworden. Im Oktober 1933 beflügelte eine Regeländerung weitere Neubauten. Der Zwölf der dreißiger Jahre ist schwerer und läuft mit abgesenktem Ballast Schwerpunkt besser als die zuvor überakelten Schönwettertschiffe. ▶



FOTO: N. KRANIS

YACHT 10/2007 19



JEDE BÉNÉTEAU  
BESITZT ETWAS EINMALIGES.

[www.beneteau.com](http://www.beneteau.com)

## Océanis

Océanis 50 / 46 / 43 e 40 : Océanis 50 und demnächst Océanis 46 und 40 : diese Yachten eröffnen eine neue Ära in der Geschichte der grossen Hochseekreuzer. Herausragende, fließende, sicherheits einflussende Linien. Ein aussergewöhnlich elegantes Design mit den hauptsächlichsten Charakteristiken wie Helligkeit, Raffinesse und Wohlbefinden unter Deck sorgen für Emotionen im wahrsten Sinne des Wortes.

Architetto : Berret e Racoupeau - Designer : Nauta Design.

BM YACHTING  
Flensburg - TEL.: 0461 80 79 400

SPIEE MARINE YACHTHANDEL  
Bremen - TEL.: 030 65 66 983

SEGELN SPORT RESCH  
Paris An Cheseaux - TEL.: 0035 11 254

MASTER YACHTING  
Ottobrunn - TEL.: +43 181 444

WAY POINT WILLEMSTAD  
Niederland - TEL.: +31 168 472 357

JACHTWERF NAUTISCH KWARTIER  
Niederland - TEL.: +31 514 682 345

GRAF YACHTING  
Schwyz - Birmensdorf - TEL.: +41 71 688 30 37

YACHTWERFT PORTIER  
Schwyz - Muri - TEL.: +41 43 888 30 30

BECHER + SCHMID  
Schwyz - Leuzers - TEL.: +41 41 360 22 67

YACHTING VERBANO  
Schwyz - Magliano - TEL.: +41 91 795 24 56





**Klassenerhalt.  
Aufgepalmt in  
einer Halle wird  
der Langkieler  
Stück für Stück  
instand gesetzt.  
Mitte 2008 soll  
er zurück ins  
Wasser**

1937 wird vor Newport letztmalig mit den 40 Meter langen J-Class-Yachten um den America's Cup gesegelt. Die Protagonisten Harold Vanderbilt und der englische Flugzeugfabrikant Sir Thomas Sopwith lassen Zwölfer entwerfen, im Schlepptank optimieren und mit in den Pokalrennen erprobter Hardware auf-takeln. In den USA entstehen bis 1939 sechs neue Boote. In England werden bis zum Zweiten Weltkrieg 13 Zwölfer auf Kiel gelegt. Der wirtschaftliche Aufschwung und das Geltungsbedürfnis der Nationalsozialisten führt in Deutschland zu vier Neubauten.

Einen davon stiftet der Hamburger Tabakindustrielle Philipp Fürchtgott Reemtsma, der sein Unternehmen mit Millionenbeträgen an Hermann Göring vor dem Zugriff der SA schützt, dem Norddeutschen Regatta Verein. Offenbar mit Blick auf die Olympischen Spiele 1940, deren Segelregatten in Helsinki stattfinden sollen. Das Schiff wird im letzten Vorkriegswinter bei A&R gebaut und läuft am 28. April 1939 in Lemwerder vom Stapel.

Von Franz Brinckman gesteuert, debütiert der Zwölfer anlässlich der Kieler Woche Welten besser als

seine beiden ebenfalls im NRV registrierten Vorgängerinnen. Gut gesegelt, gewinnt die elegant schwarzblau lackierte Yacht mit der Segelnummer G 4 regelmäßig vor „Inga“ (G 1), der weißen „Anita“ (G 2) und der natur lackierten „Aschanti III“ (G 3). Unter den Zwölfern war die „Sphinx“ das überlegene Boot. Inspiriert vom Sopwith'schen Zwölfer „Blue Marlin“, der 1938 noch die deutschen Schiffe deklassiert hatte, war die Yacht ebenfalls mit einem der seinerzeit neuartigen Grinder für besseren Segeltrimm ausgestattet worden. Nur eine von vielen Neuentwicklungen, die auf den Booten Einzug hielten. Der Angriff auf Polen am 1. September 1939 stoppte diese Episode deutscher Yachtbaugeschichte abrupt.

**O**bwohl die Alliierten den Deutschen nach dem Krieg das Segeln an Bord seegehender Yachten verbieten, pflügt das noble Clubschiff des NRV bald wieder durch die Elbe. 1948 gewinnt der weiß gestrichene Zwölfer das blaue Band der Niederelbe. Die Brüder Hans und Wolfgang Freudenberg, damals führen- ➤

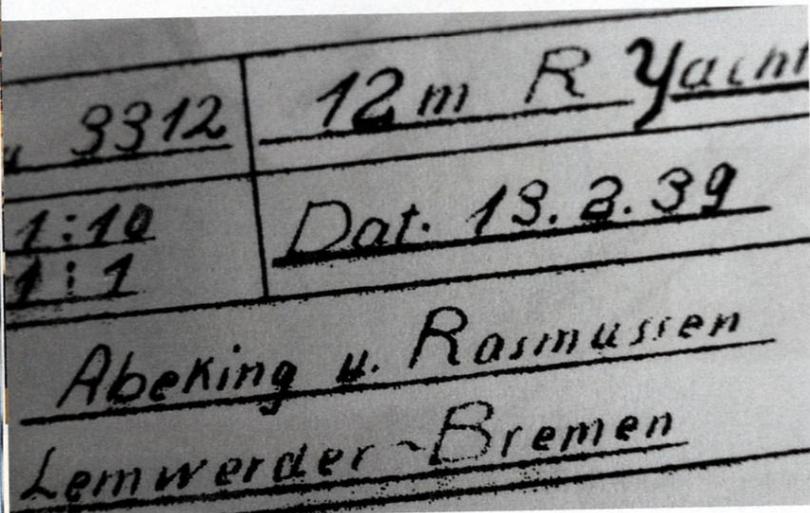
## NUR WENIG WIRD VOM ALTEN SCHIFF BLEIBEN



## BOOTSPORTRÄT „Sphinx“

### TECHNISCHE DATEN

Konstrukteur.....	Henry Rasmussen
Werft .....	Abeking & Rasmussen
Baujahr .....	1939
Lüa (Rumpflänge).....	21,50 m
Breite .....	3,60 m
Verdrängung .....	30 t
Segelfläche am Wind.....	193 m <sup>2</sup>
Segelfläche max.....	310 m <sup>2</sup>
Masthöhe .....	28 m
Maschine .....	Keine



liegen fünf Millimeter starke so genannte Holland-Profile. Das ist 65-mal-40-Millimeter-Ware, deren ins Boot ragender Winkel am Ende 15 Millimeter misst. Leider erschwert so viel Masse die Anpassung an die Spantform. Zwei Schlosser beschäftigen sich etwa viereinhalb Tage an der 50-Tonnen-Pressen mit der Fertigung des jetzt edelstählernen Materials.

Mittschiffs nehmen zwei zusätzliche Rahmenspannen die höhere Beanspruchung durch das Rodrigg anstelle des herkömmlichen elastischeren stehenden Guts auf. „Sphinx“ wird mit modernen Wanten, Fallen und vergleichsweise unnachgiebigen Tüchern härter gesegelt werden, als es der technische Stand der dreißiger Jahre zuließ. Die zwölf Zentimeter breiten, 3,7 Zentimeter dicken Planken werden nicht mehr mit einem Baumwollfaden abgedichtet, sondern mit Epoxidharz verklebt.

Die Arbeiten sind im Plan. Es sieht ganz danach aus, als ob die Bootsbauer den Zwölfer zur Saison 2008 auftakeln können. Die Zwölf-Meter-Weltmeisterschaft, zu der Oliver Berking vom 5. bis 12. Juli 2008 eingeladen hat, soll das Debüt des dann restaurierten Henry-Rasmussen-Entwurfs werden.

Derweil bleibt das Schicksal der „Westwind“, ehemals „Inga“, ungewiss. Nach der Auktion wurde sie per Tieflader von Flensburg nach England verfrachtet. Niemand weiß, wer das Schiff wann restauriert. Bleibt zu hoffen, dass auch dieser Zwölfer irgendwann an die Förde zurückfindet. *Erdmann Braschos*

## DAS RICHTIGE SCHIFF ZUR FALSCHEN ZEIT

**Unrühmliche Vergangenheit. Die Nazis wollten mithilfe der „Sphinx“ ihre Überlegenheit demonstrieren. Der Krieg setzte dem ein Ende**

de Holzhändler der Hansestadt, verfügen über Beziehungen. Sie kaufen dem NRV das Boot ab und lassen es unter dem neuen Namen „Lobito“ laufen. 1958 wird es für 50 000 Mark an die Marineschule Mürwik verkauft, die kurz zuvor bereits die „Inga“ des verstorbenen Reeders Essberg zur Segelausbildung für Offiziersanwärter übernommen hatte. Als „Ostwind“ und „Westwind“ absolvieren sie danach weitestgehend havariefrei gut vier Jahrzehnte lang Ausbildungstörns und Regatten in der Ostsee. Als schnellste einheimische Yacht gewinnt „Ostwind“ neunmal das blaue Band des Flensburger Segel-Clubs.

Die Marine erhält die motorlosen, 30 Tonnen schweren Langkieler so gut es geht mit Bordmitteln. Allerdings ist nach etwa 80 000 Seemeilen und 65-jährigem Segelinsatz die Stunde einer umfassenden Sanierung gekommen. Dazu fehlt der Marine schlicht das Geld. 2004 legt sie die Zwölfer still.

Drei Jahre später, im Frühjahr 2007, sind sämtliche 53 Spanten ersetzt. Im Vor- und Achterschiff handelt es sich um übliche Winkelprofile, dazwischen

### DAS SONDERHEFT

Mehr über die Geschichte der deutschen und internationalen Zwölfer, ihre Konstrukteure und Protagonisten



im nächsten YACHT classic (ab 9. Mai im Zeitschriftenhandel erhältlich). Außerdem: Berichte und Reportagen über andere Traditionsklassen sowie Impressionen von Klassikertreffen und Regatten.