

Die Botschafterin

„Fleetwood“ ist die einzige Concordia Yawl in Deutschland. 99 Boote des Typs wurden von Abeking & Rasmussen für amerikanische Rechnung gebaut – und manifestierten endgültig den internationalen Ruhm der Werft

Relikte. Eingeschnürter Spant und ein Yawl-Rigg mit simplen Beschlügen



Garderobe. Das in Serie gefertigte Holzboot wurde als einhanttauglicher Daysailer geordert. Der Konstrukteur verteilte die Segel für eine bessere Bedienung. Die langen Überhänge sind ebenfalls recht typisch für den Bootsbau der vierziger Jahre

Damals praktisch-simpel, heute ein Klassiker der

Für die schlichte Zweckmäßigkeit, die Segler an klassischen Yachten bewundern, gibt es an der Ostsee manches schöne Beispiel. Eines der interessantesten, charmantesten und angesichts seiner Geschichte kuriosesten Exemplare schaukelt im leichten Schwell am Ostufer der Kieler Förde im Mönkeberger Hafen: eine gut zwölf Meter lange Yawl mit filigranem Besan auf dem achteren Überhang. Auffällig auch das typisch amerikanische Tumblehome, die zum Deck hin eingeschnürte Spantform. Der formstabil breite Rumpf macht einen stäbigen Eindruck. Hinter dem nahezu beschlagslosen Vorschiff und zwischen den bequem begehbar breiten seitlichen Laufdecks streckt sich der Aufbau mit vier ovalen kleinen Fenstern. Es endet vorn über zwei Bullaugen, die den Betrachter am Steg anzuschauen scheinen. Wirksamer als durch diese geöffneten Bull-

augen lässt sich die Kajüte eines ankernden Bootes kaum belüften.

Das vorn anachronistisch wie eine alte Lokomotive gewölbte Kajütdach trägt die üblichen Skylights, Lüfterhutzen, Handläufe und achtern über dem Niedergang ein Schiebeluk, das man in dieser außerordentlich praktischen Breite hierzulande so nicht kennt. So wurden einst bei schönem Wetter Licht und Luft in die Kajüte geholt. Ungewöhnlich ist die Lagerung des Stockankers auf kleinen Böcken gleich hinter dem Mast. Der angeschälkelte Kettenvorlauf liegt in einem Sack, und die aufgeschossene Ankerleine ist auf eine Grating backbord neben dem Mast gebändselt. Eine aus der Praxis des Fahrtenseglers gewonnene Lösung: Das Geschirr liegt für einen günstigen Schwerpunkt mittschiffs an Deck. Es ist mit wenigen Griffen klarzumachen, rückschonend zu bewegen, und das nasse Tauwerk trocknet nach dem Einsatz.

Komfortabel wie praktisch sind auch die beiden Lehnen neben der Pinne – mit ihnen wird die Pflicht zum Kanapee. Der Bootname ist eher anhand der zwei neben dem Besan hängenden Rettungsringe in Erfahrung zu bringen als am traditionell geeigneten Bonsai-Spiegel. „Fleetwood“ heißt die aparte Yawl, und sie verkörpert zwischen dem Stern unter dem vorderen Ende der Ziergöhl und dem Halbmond achtern für einen fast ausschließlich amerikanischen

Abendrunde. Eigner Kersten Prophet (an der Pinne) bewegt das Boot gern mit Freunden am Mittwochabend und mit der Familie in der übrigen Freizeit. Und im Winter wird „Fleetwood“ auch öfters besucht



Yachtbaugeschichte

Fanclub die Welt gediegenen Fahrtenseglers. Spätestens die diskrete Zierde verrät dem Kenner: Es handelt sich um eine Concordia, eines der insgesamt 103 Exemplare, die 1938 von Raymond Hunt und Waldo Howland als handliche wie fahrtentaugliche Daysailer für die Buzzards Bay an der amerikanischen Ostküste entworfen wurden.

Eigner Kersten Prophet bittet an Bord. Seit seinem Schiffbaustudium lebt der große und sportlich-schlanke Westfale in Kiel und entschied sich mit der „Passat“, einem Schwentine-Kreuzer, zunächst für einen regionalen Bootstyp. In der amerikanischen Fachzeitschrift „Wooden Boat“ wurde er Anfang der neunziger Jahre auf die legendären Concordia Yawls aufmerksam und machte sich mit der Sammlung weiterer Informationen schlau. Bald wurde eine Reise in die Staaten unvermeidlich. Nicht ganz zufällig war der Schwentine-Kreuzer kurz zuvor verkauft, „sodass ich 1995 sogar ein bisschen Geld hatte“. Doch wie es sich für Kultobjekte gehört, waren die angebotenen Concordias in gutem Zustand „für mich alle durchweg unerschwinglich“. Nach beharrlicher Suche entdeckte Prophet „Fleetwood“, und die 20. Yawl des Typs kam nach hartem Verhandeln dann in die Reichweite des Concordia-Enthusiasten.

Nach ersten Instandsetzungsarbeiten am Rumpf bei einer amerikanischen Werft und einem Probeschlag durch die Penobscot Bay in Maine kehrte das

Schiff an Bord eines Autotransporters ausgerechnet nach Bremerhaven zurück, dorthin, wo einst die A&R-Erzeugnisse für amerikanische Rechnung – meist in Fünfer-Serien – verladen wurden (s. Kasten S. 125).

Im Winter 96/97 verbrachte Prophet jeden Feierabend und die Wochenenden auf seiner Bootsbau-stelle. „Würde ich dich nicht länger kennen, würde ich sagen, das packst du nicht“, meinte Wilfried Horns, der gelernte Tischler und Häuptling des Freundeskreises Klassische Yachten einmal angesichts der Arbeit. Prophet zog die Instandsetzung des Schiffes konsequent durch und kann jetzt an Bord seiner umfassend renovierten Antiquität lockerlassen.

Als normal situierter Familienvater mit Job in leitender Position macht er für einen Holzbooteigner einen beeindruckend entspannten Eindruck. Wie geht das mit einem jahrzehntealten Holzschiff? „Mit der bewährten Schiffbauerregel, dem Mut zur Lücke“, meint der Endvierziger feixend. „Aber im Ernst: Du musst dich vom Gedanken lösen, alles perfekt zu haben und morgen fertigzuwerden. Du wirst nie fertig. Nur darf die private Arbeitsbelastung am Schiff halt nicht zu viel werden. Das ist ganz wichtig. Wie das ist, weiß ich ja noch aus meinen harten Zeiten, als ich ‚Fleetwood‘ neu hatte.“ Deshalb ist die liebevoll erhaltene und sinnvoll zurückgebaute Yacht seit einigen Jahren mit ungeschützten Glühbirnen unterwegs. „Die Lampenschirme sind schon lange fertig. Nur ▷



Zeitreise. Die Prismen-Zitrone verteilt das Licht im Schiffsinnenen. Luks sind giebelförmig und geschützt. Die Augen im Aufbau schaufeln Luft in den Salon, ebenso wie der große Dorade-Lüfter. Winschen sind noch nicht selbstholend, die Kurbel ungesichert, und die Beschläge bestehen aus schwerer Bronze



Wohlfühlklima. Archaische Klappfenster im Aufbau und große Lüftungsschlitze in den Schapps, ein gasbetriebener Ofen mit Herdplatte und Wegerungen im Vorschiff sorgen für Trockenheit und Wärme. Das Typenschild ist seltener Beleg für die Endphase im Serien-Holzbootbau

Eine Nautiquität zum schöneren maritimen Wohnen

Neuengland-Stil. Der Konstrukteur sagte, dass er lediglich die typischen Interieurs seiner Heimat auf das Boot übertragen habe. Das tat er mit dem Sinn fürs Praktische und diversen, seglerisch sinnvollen Details

komme ich irgendwie nicht dazu, die mal mit den Abstandshaltern zu montieren.“ Die Schirme und Skizzen dazu kramt der Eigner aus einem der Concordia-typisch mit kleinen Klappen gesicherten Schwalbennester. Dann steckt er sie ein. „Jetzt, wo wir darüber sprechen, könnte ich die Dinger eigentlich mit nach Hause nehmen und fertigmachen.“

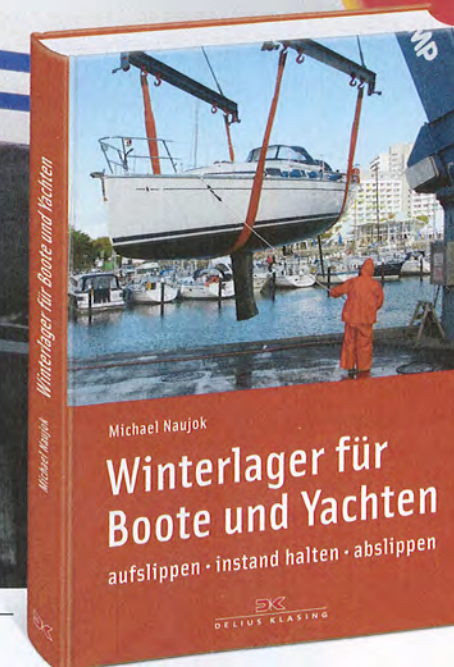
Als Elizabeth Meyer, sie hatte vor „Endeavour“ eine Concordia und in einer sehens- und lesenswerten Monografie „The First Fifty Years“ für das Schiff geschwärmt, vor einigen Jahren mal bei Prophet an Bord kam, „griff sie gleich zu Pütz und Schrubber, reinigte die Plicht und hielt mir eine Standpauke: ‚You should keep her tidy‘“, erinnert Prophet grinsend. Ungepflegt ist „Fleetwood“ übrigens nicht, aber halt ein Gebrauchsgegenstand. Die weiß gestrichene Bordwand macht einen guten, praktisch ma-

kellosen Eindruck. „Wissen Sie, wie ich die Lackierintervalle strecke? Mit handelsüblicher Autopolitur aus dem Baumarkt, dem Zeug in den roten Flaschen. Es muss bloß silikonfrei sein.“

Lieber berichtet Prophet aber vom Segeln, den regelmäßigen kleinen Fluchten in die Dänische Südsee, wie sie von Kiel aus naheliegen, oder den Mittwochsregatten. Und er schwärmt für sein Schiff. „Hunt hat ‚Fleetwood‘ eine spezielle Spantform gegeben, die sie in einem moderaten Krängungswinkel verharren lässt. Der Trick ist eine fast gerade Linie zwischen Kimm und der Kielrundung mit kleinem Radius. Auf dieser Fläche läuft sie. Und ich kann sie wunderbar einhand segeln. Die Tücher sind handlich. Die nachgerüstete Rollanlage der toppgetakelten Genua vereinfacht die Handhabung. Der Besan hält das Schiff beim Segelsetzen gut im Wind.“

FOTOS: N. KRAUSS

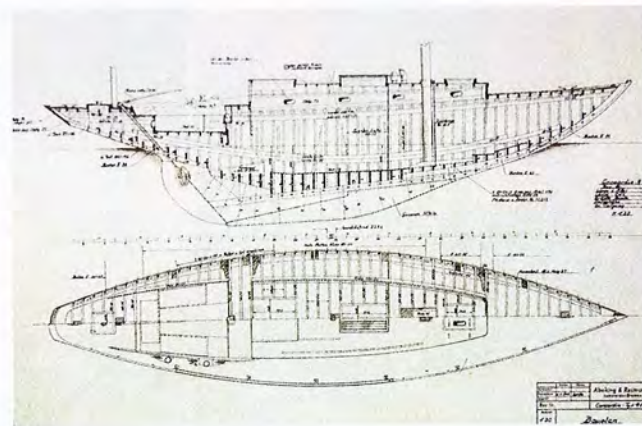
NICHT UNTER SCHWEBENDEN LASTEN ARBEITEN.



Jetzt NEU im Buch- und Fachhandel oder unter www.delius-klasing.de

„FLEETWOOD“

Bootstyp	Concordia 39 Yawl
Konstrukteure	R. Hunt/W. Howland
Werft	Abeking & Rasmussen
Baujahr	1954
Bauweise	Mahagoni auf Eiche
Gesamtlänge	12,14 m
Länge Wasserlinie	8,69 m
Breite	3,04 m
Tiefgang	1,75 m
Verdrängung	8,6 t
Ballast/-anteil	3,9 t/45 %
Maschine	30-PS-Perkins
Groß	40,0 m ²
Besan	8,4 m ²
Besanstagesegel	23,0 m ²
Genua	44,0 m ²
Spinnaker	75 und 85 m ²



Und dann kommt natürlich die Führung durch das Schiff. „Ich habe einiges entwickelt, doch eigentlich nur die Inneneinrichtung eines typischen neu-englischen Hauses an Bord übertragen“, hat der 1998 verstorbene Waldo Howland mal gesagt. Das sieht man dem gemütlichen Kieferinterieur mit den unzähligen, von speziellen Drehschnappern gesicherten Klappen, Schwalbennestern und Schränkchen an. Der Clou aber sind die beiden Klappbänke mittschiffs im Salon. Mit ihren gegossenen Führungsbügeln am Kopf- und Fußende sind sie alles andere als leicht. Dafür ist die Koje samt Inhalt mit einem Handgriff weggeklappt und in die Rückenlehne verwandelt.

Prophet hat eine innige, selbstverständliche Beziehung zu seinem Schiff, was sich darin ausdrückt,

dass er trotz Job und Familie mit halbtags berufstätiger Ehefrau und zwei heranwachsenden Kindern im Sommer grundsätzlich einen Spätnachmittag und Abend an Bord verbringt. Meist ist es der Mittwoch, an dem die charmante Yawl von ihm und seinen Freunden gesegelt wird. Und oft ist er auch mindestens einen Tag am Wochenende an Bord. Selbst im Winter schaut er regelmäßig bei „Fleetwood“ vorbei. „Ich mag das Boot einfach und kann hier wunderbar ausspannen. Ich komme an Bord auf andere Gedanken und finde Kraft für den Alltag.“

Dass sie beim Rückwärts-durch-die-Heckpfähle-Liegeplatzes-Dieseln als typischer Langkieler irgendwohin fährt, bekümmert Prophet kaum. „Sie ist halt 'ne alte Dame und hat ihren eigenen Willen.“

Als sie entstand, wurde „Made in Germany“ zur Marke

Markanz. Löffelbug und ein kastiger Aufbau



Original. Der Riss zeigt die kurze Wasserlinie, den langen Kiel, die vielen Balkweger, Spanten und Bodenwrangen. Und das kleine geneigte Heck, weswegen der Bootsname nur auf den Rettungsringen gut zu erkennen ist

Den muss man ihr lassen und eben das Beste daraus machen.“

Dieser wunderbar gelassene Bootseigner und seine spezielle Yawl, die geradezu symbiotische Beziehung der beiden ist beeindruckend. Und eine, wenigstens eine Concordia „Made in Germany“ gehört unbedingt in ihre einstige Heimat. Und das Kabbelwasser der windreichen Buzzards Bay, auf die Hunt und Howland den Daysailer Ende der dreißiger Jahre abstimmen, ähnelt den Bedingungen der Kieler Förde beim für gewöhnlich ablandigen Wind auch.

Erdmann Braschos

Die Concordia-Ära

Konstrukteur C. Raymond Hunt (1908–78) ist eine Kapazität, die als erfolgreicher 5,5er-Konstrukteur und Segler, Erfinder des tiefen, seegängigen V-förmigen Vorschiffs von Motorbooten und des Boston Whalers von sich reden gemacht hat. Bis 1947 entstehen vier Concordia Yawls in den Staaten. 1950 wird Abeking & Rasmussen mit dem Bau des fünften Exemplars beauftragt. Die A&R-Baunummer 4612 gerät zum Auftakt einer einmaligen Erfolgsgeschichte. Das vor dem Krieg von Henry Rasmussen und seinen Mitarbeitern in den Staaten erworbene Ansehen und nicht zuletzt die Erfahrung im Holzbootbau tragen mit dem günstigen Dollar/D-Mark-Kurs sowie den hierzulande gezahlten Löhnen Früchte. A&R liefert die überwiegend fertigen Schiffe in zunehmenden Stückzahlen an die Concordia-Werft, die sich mit prompter Zahlung und abschließender Detaillierung als guter Partner erweist. 1966 wird mit der A&R-Baunummer 6422 die 99. und letzte in Lemwerder bei Bremen an der Weser gefertigte Concordia aus der Halle geschoben. Die meisten Boote entstehen als 39-Fußler, viele aber auch in etwas längerer 41-füßiger Ausführung. Gegen Ende der Sechziger wird die Serienfertigung ungeachtet aller Erfahrung mit dem zeitsparenden Bau im Wirtschaftswunderland Bundesrepublik den amerikanischen Auftraggebern zu teuer. Glasfaserverstärkter Kunststoff setzt sich weltweit durch.

Lesenswert Waldo Howland: *A Life in Boats. The Concordia years. Mystic Connecticut 1988.* Elizabeth Meyer: *Concordia Yawls. The First Fifty Years.*



Transfer. Verschiffung in Bremerhaven

FOTOS: N. KRAUSS, A & R



PORSCHE-POWER

Bootsmotoren aus Zuffenhausen. Teil zwei der großen Reportage in 9ELF 3/2011

9ELF 3/2011 ab 11. März im Handel

9ELF
Magazin für PORSCHE-Enthusiasten
Nr. 3/2011 April - Mai

Eilige Drucksache
Fahrbericht 911 Turbo S

Black is beautiful
Vorstellung 911 Black Edition

918 RSR Technologieträger und Zukunftsrenner

Kaufberatung
911 3.2 Cabrio

Brandbeschleuniger
Tracktest 911 Cup S

Die Monoposti früher Jahre
Porsche in der Formel 1

Fein restauriert
911 Carrera 3.0 Targa

Außerdem: alles über den 918 RSR mit Hybridtechnik. Neuheit 911 Black Edition, Fahrbericht 911 Turbo S, exklusiver Tracktest 911 GT3 Cup S. Und weitere packende Reportagen und spannende Hintergrund-Stories. Im gut sortierten Zeitschriftenhandel

Oder einfach direkt bestellen:
E-Mail bestellservice@mo-web.de
Telefon (07 11) 24 89 76 -24 (9 bis 13 Uhr)
Heftpreis 5,90 Euro zuzüglich Versandkosten
www.mo-web.de

MO MEDIEN VERLAG