



**VINTAGE**

# *Länge läuft*

In Zeiten, in denen Yachten aus rationalisierten Fertigungsstrassen kommen, werden die einst in Handarbeit hergestellten Klassiker zu wertvollen Liebhaberobjekten.

TEXT: THOMAS GARMS ♦ BILDER: JÜRIG KAUFMANN





+ SG-1667

22



**S**elbst mit verbundenen Augen würde Stefan Züst erkennen, wenn er sich auf einem Holzboot befinden würde. «Das Wasser schlägt anders an am Rumpf, irgendwie feiner», sagt der urige Bootsbauer aus Altnau am schweizerischen Bodenseeufer. «Ausserdem schmeckt es anders als auf einer Yacht aus Kunststoff.» Es seien die sinnlichen Erlebnisse, die Seele der hölzernen Schiffe, der Duft nach Teer, Farbe und Leinöl, die ihn dazu gebracht hätten, seit über zehn Jahren einen Feldzug gegen das Vergessen grosser Bootsbauer-Handwerkskunst zu führen. Sein Leitmotiv: Alte Holzboote wieder zu Schmuckstücken beleben. Das können Segler sein, aber auch Motor- und sogar Ruderboote.

Damit ist sein Betrieb zu einer der wichtigsten Anlaufstellen geworden für eine besondere Spezies von Bootsliebhabern, die den Wassersport für sich zu einer meist lebenslangen Passion erkoren haben, zu einem Steckpferd, was sich nicht selten jeglicher Vernunft und Kalkulation entzieht. Rund 90 Schiffe, die meisten davon klassische Segelyachten, sind bei Züst und seinen fünf Mitarbeitern in Pflege oder haben dort ihr Winterlager. Insgesamt, so schätzt der 35 Jahre alte Bootsbauer, beläuft sich der Bestand von Holzbooten in der Schweiz auf rund 5 Prozent der 98308 aktuell in der Schweiz immatrikulierten Segel- und Motorboote. Als Oldtimer gelten Yachten, die zwischen hundert und vierzig Jahre alt sind.

Die Blütezeit lag zwischen 1908 und 1938, ging also bis Ende des Zweiten Weltkriegs. Schiffe also, die Geschichte haben und die ganz überwiegend aus dem schönsten aller Bootsbaumaterialien gefertigt worden sind: Aus Holz. Es handelt sich vor allem um alte Renn- und Wanderjollen, um Hansajollen, Jollenkreuzer, Drachen, Schärenkreuzer, Nationale Kreuzer, Sonderklasse-Yachten, kleine Meter-Yachten, Kreuzer- und KR-Yachten, Spitzgatter, Vertenskreuzer, Hai-, Knarr- und Walboote sowie um geklinkerte Folkeboote.

In der Schweiz sehr beliebt ist die Lacustre, eine der aktivsten Swiss-Sailing-Regattaklassen. Sie wurde 1938 von Henry Copponex am Genfersee als Einheits-Rennyacht konstruiert. Vom Genfersee aus hat sich die Klasse über viele mitteleuropäische Seen verbreitet. Heute segelt die grösste Flotte am Bodensee. Aber auch auf dem Zürichsee sowie auf Vierwaldstättersee, Lago Maggiore, Starnbergersee, Attersee und Wannsee in Deutschland sind noch viele dieser Segler zu finden. Da diese bereits bei leichten Winden sportlich elegant unter der grossen Genua segeln, gelten sie als ideales Schiff für Binnengewässer. Mit der kleineren Fock ist das Schiff aber auch bei kräftigerem Wind sicher zu beherrschen. Augenfällig bei den Klassikern ist ihre schmale, schlanke Form mit langen Überhängen vorne und hinten. «Das, was schön aussieht, segelt meist auch gut», schmunzelt Züst. «Länge läuft» lautet ein Spruch unter Seglern. Gemeint ist damit, dass ein längeres Schiff meist die höhere theoretische Rumpfgeschwindigkeit hat.



*«Das, was schön aussieht, segelt meist auch sehr gut.»* Stefan Züst



Der 35-jährige Bootsbauer Stefan Züst vor einem Pedrazzini-Boot. (links)







45

KN 5 2402

Lacustre zählt zu einer der beliebtesten Regatta-Klassen in der Schweiz.



VINTAGE



Eine andere Liga: Drei original erhaltene Kiel-Yachten der J-Klasse sind noch in Fahrt. Die Shamrock V, die Endeavour sowie die Velsheda. Insgesamt sind nur zehn reine J-Klasse-Yachten gebaut worden.



In Zeiten, in denen Yachten immer seltener aus den Händen von Bootsbaumeistern und immer häufiger aus perfekt rationalisierten Fertigungsstrassen kommen, scheinen diese Schiffe aus Lärche, Eiche, Teak oder Mahagoni nicht nur die Phantasie zu beflügeln, sondern sie wecken bei den Eignern quasi fast zwangsläufig handwerkliche Fähigkeiten. So steckt fast immer jahrelange Arbeit in den maritimen Trouvaillen. Unzählige Feierabend- und Ferienstunden «gehen drauf» beim Fräsen, Schleifen und Lackieren. Irgendwann kommen dann unglaubliche Schätze ans Tageslicht. Wer sieht, mit welcher Ehrfurcht und fast kindlichen Begeisterung Zuschauer an den Anlegestegen auf die hochglanzpolierten Oldies reagieren, kann den Besitzerstolz verstehen. Schöne alte Holzschiffe bekommen fast immer einen Ehrenplatz in der Marina.

### Besitzer: Ärzte bis hin zu Künstlern

Bei der Fortbewegung auf diesen edlen Hinguckern geht es nicht um den Kitzel des Risikos und um hektische Manöver, sondern um einen ganz privaten Sinn für Wohlfühl und handwerkliche Kunst unter Segeln. «Es sind in der Regel Connaissseure», beschreibt Stefan Züst die Szene, die in der Schweiz vor allem am Zürichsee und am Bodensee mit ihren Schiffen beheimatet ist – darunter Unternehmer, Ärzte, Steuerberater, Architekten, aber auch Handwerker und Künstler. «Für manche ist die Zeit auf und mit dem Boot fast so etwas wie eine Therapiesitzung», erklärt der bärtige Züst, selbst ein leidenschaftlicher Segler, der gerne abseits der üblichen Routen in einem 5,8 m kleinen Holzboot seine Erfüllung findet.

Immer wieder wird er für seine ungewöhnlichen Einhand-Segelreisen geehrt. So wie 2016 mit dem «Langfahrtpreis» vom Freundeskreis Klassischer Yachten. Oder 2011 als «Bodenseesegler des Jahres» für seinen

Boote aus Holz zu bauen, ist eine raue, sinnliche Arbeit.



abenteuerlichen Biskaya-Törn. Aber nicht die Auszeichnungen sind es, die er auf seinen Törns sucht, sondern die Verbindung zur Natur, zum Holz und zum Wasser. Er möchte bewusst auf das Wesentliche reduzieren und genießt das Leben auf seiner «Nusschale», auf dem Golant Gaffer «Ailean Mor».

Typisch für seine Kunden ist der Segler und Boots-Taxifahrer Martin Hanhart, dessen Oldtimer-Boot heute auf dem Untersee und auf dem Rhein fährt und für exklusive Ausfahrten wie zum Beispiel für Hochzeiten buchbar ist. Es handelt sich um ein 1939 von Pedrazzini in Bäch gebautes Taxiboot, das bis 2011 vom Restaurant

**«In einem kleinen Ruderboot können gut und gerne 600 Stunden Arbeit stecken.»** *Stefan Züst*







«680 Costa Brava» von Boesch (oben), «Miss Geneva» von Pius-Waeger (links), «Capri» von Pedrazzini (rechts).

## SCHWEIZER MOTORBOOTE

### Elegante Mahagoni-Rümpfe mit kraftvollen V8-Maschinen

Der Bau von Motorbooten aus Holz hat in der Schweiz Tradition. Das hat viel mit den örtlichen Gegebenheiten zu tun. Die Alpenseen mit ihrer malerischen Landschaft sind perfekte Reviere zum Spazierenfahren mit Stopps zum Baden und Wasserskifahren. Klangvoll sind die Namen der Hersteller: Vorneweg jener der Familie Boesch, die seit Ende des vorletzten Jahrhunderts Klassiker aus Holz herstellt, anfänglich nur am Hauptsitz im zürcherischen Kilchberg, später auch im Kanton Zug. Technische Perfektion, sportliche Eleganz und Liebe zum De-

tail prägen die verschiedenen Modelle, welche von ebenso lauruhigen und kraftvollen V8-Motoren angetrieben werden. Wer emissionsfrei unterwegs sein will, kann neuerdings auch Electric Power ordern. Die Aussenhautbeplankung besteht aus Sipo-Mahagoni-Mariensperholz. Auf wertvolle Materialien, schweizerisches Qualitätshandwerk und italienisches Design setzt auch die vor gut 100 Jahren gegründete Werft Pedrazzini in Bäch am Zürichsee, sozusagen der Rolls Royce unter den Motorbooten aus Holz. Hier besticht die elegante Linie der glänzenden Maha-

goni-Rümpfe, in denen ebenfalls V8-Triebwerke stecken. Die Ausstattung kann individuell ergänzt werden. Der jüngste im Bunde ist Pius Waeger. Seit 1985 stellt die Firma in Reussbühl an der Emme neben Segelbooten fünf verschiedene Motorboot-Typen in Einzelanfertigung her. Allen Booten dieser Hersteller gemeinsam ist deren Schönheit und grosse Werthaltigkeit. In der Regel werden diese Trouvaillen über Generationen weitervererbt. So knapp bemessen wie die Boote sind auch die Liegeplätze: Fast überall werden lange Wartelisten geführt.

Schiff in Pfäffikon betrieben worden ist. Dann darbt das Boot jahrelang in einem erbarmungswürdigen Zustand auf einem Estrich vor sich hin. Bis es Hanhart entdeckte und bei Züst zur Wiederbelebung gegeben hat. Zweieinhalb Jahre dauerten die Arbeiten, die Kosten bleiben das Geheimnis des Eigners. Nur so viel: 100 Franken kostet die Mannstunde in der Werft von Züst – 1500 Stunden kommen bei aufwendigen Restaurierungen schnell zusammen. Das Sanieren, so Züst, sei oft teurer und komplizierter, als einen Neubau auf Kiel zu legen. «Kürzlich haben wir hier ein kleineres Ruderboot fertiggestellt», berichtet der Bootsbauer. «Man will es nicht glauben, aber darin stecken 600 Stunden.» Derzeit beschäftigt er sich mit einem 45 m<sup>2</sup> grossen Nationalen Kreuzer aus dem Jahr 1912, den er per Zufall auf einer Verkaufsplattform entdeckt habe. «Seit zwei Jahren sind wir da dran», sagt er. «Wir mussten sehr viele Teile ersetzen, Balken austauschen, das Deck machen, einen neuen Holzmast bauen.» Wenn das Schiff fertig ist, will es sich Stefan Züst ins Lager legen und einen Eigner suchen. Manche Baumaterialien kann er sogar lokal beziehen. «Wir haben in der Nähe einen grossen Eichenwald», berichtet er. «Eine Sägerei vor Ort versorgt mich mit entsprechenden Hölzern.»

Seine Kundenstruktur? Männer seien es in der Mehrheit, sagt Züst, aber es gebe zunehmend auch Frauen. Seine jüngste Kundin sei gerade mal 30 Jahre alt. Viele Oldies würden innerhalb der Familie vererbt, manche Yacht sei über mehrere Generationen das Familienschiff gewesen, sagt er. Manchmal seien die Schiffe über lange Zeit nicht bewegt worden, weil den Nachkommen das Interesse fehlte. Doch jetzt, wo Vintage und das Klassische wieder hoch im Kurs stehen, erleben solche Hinterlassenschaften einen zweiten Frühling.

Genau hier kommen Leute wie Stefan Züst ins Spiel. Der Experte begutachtet das Schiff, schätzt den Wert und den Restaurierungsaufwand ein und beziffert das dafür notwendige finanzielle Investment. Wer Lust und Zeit habe, in der Werft bei einfacheren Arbeiten selbst mit Hand anzulegen, sei herzlich willkommen, sagt Züst. Der

## «Meine jüngste Kundin ist gerade einmal 30 Jahre alt.» *Stefan Züst*

Begriff Schnellschuss kommt in seinem Vokabular nicht vor: Neben den entsprechenden finanziellen Mitteln muss ein Kunde auch genügend Geduld mitbringen. Ein, zwei Jahre Wartezeit sind bei ihm normal. Derzeit ist die Werft von Züst bis zum nächsten Frühling ausgebucht. Nach dem Wertsteigerungs-Potenzial von restaurierten Schiffen gefragt, dämpft Züst die Erwartungen. «Solche Boote haben vor allem einen Liebhaberwert. Bei einem Verkauf löst man in der Regel nie das Geld, welches man in die Instandsetzung investiert hat.»

### Ein, zwei Jahre Wartezeit sind normal

An diesem Punkt ist er sich einig mit Oliver Berking, Inhaber der 1874 gegründeten Silbermanufaktur Robbe & Berking in Flensburg, Deutschland. «Anders als automobiler Oldtimer sind klassische Yachten keine wirklichen Spekulationsobjekte. Wer solche Boote kauft, muss ein wirklicher Überzeugungstäter sein», sagt der Unternehmer, welcher als eine Art graue Eminenz der Klassikerszene gilt. In seiner im Frühling 2009 eröffneten Werft «Robbe & Berking Classics» widmet man sich der Restaurierung klassischer Yachten. Über den von ihm ebenfalls betriebenen Yachtmakler «Baum & König» bringt Berking nicht nur Käufer und Verkäufer historischer Yachten zusammen, sondern er berät die Kunden auch bei allen Fragen rund um die Restaurierung und Instandhaltung. Zudem veranstaltet Berking auf der Flensburger Förde seit 1995 alljährlich hochkarätige Regatten für klassische Yachten. Auch Weltmeisterschaften sind dabei und die Riva Classic Days, die vom 1. bis 4. September 2016 stattfinden werden.

Die Werft war entstanden, nachdem auf Initiative von Oliver Berking die 12mR-Rennyacht «Sphinx» restauriert



## VINTAGE

worden war. Ins Wasser gesetzt wurde seinerzeit ein völlig schnörkelloses und rankes Schiff, das keine Maschine besitzt, keinen Diesel. Dies wäre Verrat am historischen Vorbild und an der Tradition gewesen. Innen ist das Schiff kahl, acht Rohrkojen, eine spartanische See-toilette, ein zweiflammiger Spirituskocher, nicht mehr und nicht weniger. Neben zahlreichen anderen Motor- und Segelyachten stehen heute zehn dieser 12er in den Werfthallen und damit mehr als irgendwo anders in der Welt. Bei diesen Schiffen handelt es sich um einen legendären Bootstyp der sogenannten Meterklasse. Bei der Konstruktion gehen in eine spezielle Formel die Werte Schiffslänge, Schiffsbreite, Wasserlänge, Tiefgang, Freibord und Segelfläche ein. Nach Einsetzen der entsprechenden Werte erhält man als Ergebnis eine feste Zahl, z. B. 12. Diese Yacht hat dann den Rennwert 12mR.

Heute befindet sich unter Berkings Fittichen unter anderem «Gretel», jene 12mR-Yacht, mit der die Australier zum ersten Mal versuchten, den Amerikanern den America's Cup abzunehmen. «Jahrzehntelang hatte kein Herausforderer auch nur eine einzige Wettfahrt im America's Cup gegen die USA gewonnen. Bis zum 18. September 1962. Meine Eltern werden es sicher nicht verfolgt haben, denn an diesem Tag erblickte ich das Licht der Welt», lacht Berking.

Auch Harold Vanderbilts «VIM» aus dem Jahr 1938 und der vorletzte Entwurf des berühmten norwegischen Yachtbauers Johan Anker, ebenfalls ein 12er, liegen bei Berking. Diese Yacht wurde kriegsbedingt nie gebaut, bis Berking sie nun nach den Originalplänen für einen dänischen Eigner im Sommer 2015 als neues Schiff vom Stapel laufen liess. «Diese Yachten segeln sich wie

## «Anders als Oldtimer sind klassische Yachten keine Spekulationsobjekte.»

Oliver Berking

eine Jolle», schwärmt Berking, der von seinem verglasten Büro oberhalb der Werfthalle direkt auf die schmalen, schlanken Rumpfe blicken kann. «Du sitzt auf der Kante und steuerst das Schiff aus freier Hand mit der Pinne.» Einen Motor für Hafenmanöver gibt es nicht. «Wenn du zu schnell bist beim Anlegen, musst du halt zum Bremsen ein Tuch als Heckanker ins Wasser werfen.»

Dann schwärmt er von seinem neuen Projekt, für das er kräftig investiert hat. Das «Robbe & Berking Yachting Heritage Centre», das derzeit direkt neben der Werft entsteht, soll nach seinen Worten zum «europaweit einmaligen Zentrum zum Thema Yachting und Yachtsportgeschichte» avancieren. Das Richtfest hat schon stattgefunden. Die Eröffnung ist für den Oktober geplant. Die Eröffnungsausstellung «Royal Yachting» widmet sich der Leidenschaft der europäischen Königshäuser, dem Yachtsport vom 19. Jahrhundert bis heute. Erlauchte Persönlichkeiten wie König Harald V. aus Norwegen und Prinz Henrik aus Dänemark, die beide schon einmal die Werft besuchten, werden Berking dabei mit zahlreichen Exponaten unterstützen, ebenso verschiedene königliche Yachtclubs, Familien und private Sammler aus ganz Europa. Sein Ziel: Der Bau soll die Heimat des Museums «Yachting Heritage Centre» werden, zu dem auch ein italienisches Restaurant gehören wird. Ausserdem wird Berking eine mit fast 9000 antiquarischen Büchern und Magazinen ausgestattete Yachtsportbibliothek der Öffentlichkeit zugänglich machen.

### Flensburg soll Magnet für Yachtsport werden

Im März 2017 soll schliesslich der «Baum & König Yacht Humidor» und ein direkt daran anschliessendes Haus mit Büroflächen eröffnet werden. Ziel ist es, auf diesen Flächen ausgewählte Yachtmarken anzusiedeln. In dem 800 m<sup>2</sup> grossen Humidor will man unter kontrollierten klimatischen Bedingungen ausgewählte Yachten präsentieren, die über «Baum & König» zum Verkauf stehen. Berkings Vision: Nebst den amerikanischen Traditionsplätzen wie Seaport oder Newport soll Flensburg zu einem neuen Magnet werden für Yachtsportbegeisterte aus aller Welt.

Draussen vor dem Rohbau liegen die Fragmente eines 12ers, die Berking aus dem kanadischen Pitt Lake bei Vancouver hat bergen lassen. Ausser dem brüchigen Kiel und ein paar verfaulten Holzbalken ist eigentlich nichts zu sehen. Doch mit den historischen Konstruktionsplänen und diesen Fragmenten gilt er als Eigner einer registrierten Rarität. In seiner Werkstatt wird zu gegebener Zeit wieder ein herrliches, glänzendes Schiff entstehen – mit historischen Wurzeln, streng nach den Plänen von damals neu aufgebaut. ■

## RATGEBER

### So erkennen Sie ein wertvolles Boot

**Herkunft** Geschichte und Authentizität des Bootes sollten durch Zeichnungen, Massangaben oder andere Dokumentationen gestützt werden können. Zeichnungen sollen durch Signatur oder auf andere Art und Weise deutlich auf den Konstrukteur des Bootes verweisen. Im Nachhinein gemachte Aufmasszeichnungen sind nicht hinreichend. Matrikelangaben können Auszüge aus Mitgliederregistern bei Bootsklubs oder ähnlichen Organisationen sein.

**Zustand** Reparaturen, Restaurierungen, Umbauten und Veränderungen sollten kompetent und behutsam gemacht

werden. Wichtig dabei ist auch die Rücksicht auf den Typ und auf die Eigentümlichkeit des Bootes. Veränderungen können auch als Anpassung an ein verändertes Benutzungsbedürfnis vorgenommen werden und dadurch ein spezifisches oder interessantes Ergebnis der Epoche repräsentieren. Bei Motorbooten wichtig sind eventuell ausgetauschte Motoren. Diese sollten den Maschinen anderer vergleichbarer Boote ähnlich sein und in ihrer Leistung nicht abweichen.

- ▶ [holzboot.ch](http://holzboot.ch)
- ▶ [classics.robbeberking.de](http://classics.robbeberking.de)
- ▶ [classic-yachts.de](http://classic-yachts.de)



J5 Ranger und JH1  
Lionheard auf der Kreuz vor  
Cowes (UK) während der  
Bicentenary Trophy. Der  
Anlass wurde durch den  
Royal Yacht Squadron im  
Juli 2015 organisiert.

