

Huldigung des Yachtsports

Ausstellung in Flensburg zeichnet 111 Jahre Geschichte der Werft Abeking & Rasmussen nach



Die Yachtschau im Flensburger Industriehafen ist noch bis Mitte Oktober zu sehen. Einige ältere Boote aus der Geschichte von Abeking & Rasmussen sind komplett in der Ausstellungshalle zu besichtigen, die neuen Luxusjachten und Spezialschiffe natürlich nur im Modell.

FOTO: VOLKER KÖLLING

VON VOLKER KÖLLING

Flensburg. Um die bislang größte Ausstellung zur Werft Abeking & Rasmussen zu sehen, muss man an die Flensburger Förde zum „Yachting Heritage Center“ von Robbe & Berking fahren. Noch bis zum Oktober sind auf 800 Quadratmetern 111 Jahre Werftgeschichte nachgezeichnet worden: Die frühen Segel dinghis passen komplett in die Halle, die heutigen Luxusjachten und Spezialschiffe nur im Modell. Schlusspunkt der Schau ist dabei die einst einhundert Meter lange „Aviva“, eine Superjacht mit Tennisplatz im Bauch.

Da steckt ein Boot im Boden und dazu noch ein ziemlich elegantes: „Wir haben extra eine 1,4 Meter tiefe Grube ausgehoben, um die Schäre hier so ausstellen zu können,“ lächelt Ausstellungskurator Jakob Franze ein bisschen stolz und erzählt umgehend mehr von dem 30er-Schärenkreuzer aus dem Jahr 1927: Die Dreißig stehe für dreißig Quadratmeter Segelfläche. Das Boot habe Abeking & Rasmussen seinerzeit für den Bremer Yachtclub gebaut – eine schnelle Schönheit mit langen Überhängen vorne und hinten, dem zeittypischen scharfen Bug und natürlich überall dunklem Holz, in dem man sich spiegeln kann: „Den Peitschenmast der „Bremen“ haben wir auch versucht aufzustellen, aber der war mit 12,50 Meter dann etwas zu lang für unsere Halle“, sagt der gelernte Bootsbaumeister lächelnd.

Die „Bremen“ ist eine Leihgabe ihres Eigentümers Jan Kochen. Der müsse in dieser Saison dann halt mal mit seinem anderen Boot fahren, meint Franze. Private Leihgeber haben für das erst anderthalb Jahre alte erste deutsche Yachtmuseum einige Stücke für die Ausstellung beigesteuert. Auch das Svendborg-Museum aus der Heimatstadt des Werftgründers Henry „Jimmi“ Rasmussen hat geholfen.

Aber auch für Jakob Franze war es fast überraschend, wie leicht die Werft selbst für die Ausstellung gewonnen werden konnte: „Von der Generation der alten Segelschiffsenthusiasten ist ja kaum noch einer am Leben und

im Betrieb. Da waren viele Dinge einfach im Keller eingestaubt und vergessen.“ Nicht so vom heutigen Werftchef Hans Schaedla, selbst passionierter Segler und seit Kindesbeinen nicht nur auf dem Familienboot „Indigo“ unterwegs. Franze: „Die haben auf Hans Schaedlas Geheiß hin alles fotografiert, katalogisiert und uns dann die Liste zum Ankreuzen zugesandt.“ Franze kreuzte einfach mal alles auf der Liste an und fuhr mit zwei Lastwagen nach Lemwerder.

In der Ausstellung: Linkerhand, dem hellgrünen Band folgend stehen die Besucher erst einmal im Kontor des Werftgründers. In Wirk-

„Da waren viele Dinge im Keller eingestaubt und vergessen.“

Jakob Franze

lichkeit war das noch die Einrichtung von Hans Schaedlas Vater Hermann Schaedla – gediegen, stilvoll, schiffig: Auf dem schweren Holzschreibtisch mit einer Messingstandlampe mit Glasschirm in Jachtgrün liegt eine uralte Bootszeichnung mit ausgefranzten Ecken, beschwert von speziellen Gewichten. Jakob Franze demonstriert einmal die Arbeit mit den gebogenen Kurvenlinealen auf solch einem Plan. Schmale Holzleisten lassen sich so anzeichnen, die Maße für die nächsten Arbeitsschritte der Bootsbauer abnehmen. Franze: „Wir lernen im Bootsbau heute noch, damit zu arbeiten. Es macht oft Sinn, sich Dinge so zu visualisieren. Es ist halt ein sehr traditionelles Handwerk.“

Die Wand hinter ihm zeigt die Belegschaft der ersten A&R-Jahre auf einer alten Fotografie des Jahres 1908: Jungs von vielleicht zwölf Jahren stehen da neben gestandenen Schnauzbarträgern der Kaiserzeit, allesamt mit Mützen und Hüten je nach Rang und in derber Arbeitskleidung. Die Füße stehen noch auf gestampftem Lehmboden und Bohlenbrettern, übersät von Holzspänen. Alles ist reine Handarbeit. Henry Rasmussen ist wie sein Kollege Georg Abeking vom Fach. Er stammt aus einer dänischen Bootsbauer- und Konstrukteursfamilie. Er hat beim Großvater das Handwerk gelernt, bevor es in die Welt ging. Rasmussen war vor der eigenen Werftgründung unter anderem schon bei der Vulkan-Werft auf der anderen Weserseite beschäftigt. Auch Rasmussens erste Konstruktion ist in der Ausstellung zu sehen: Das Klinkerboot mit Schwert zeigt im Ansatz schon die schönen Linien, die seine Entwürfe später weltberühmt machen sollen. Henry Rasmussen ist da 14 Jahre alt und wahlweise in der Werft des Opas oder unter Segeln auf dem Wasser zu Hause.

Im Jahr 1905 zeichnet er mit der B-Jolle den ersten späteren Verkaufsschlager der jungen Werft: Das kleine Segel dinghi bewirbt die Werft damit, dass nach sechs Tagen harter Arbeit am siebten Tag auf dem Boot einfach nur noch Frieden, Freude und Fröhlichkeit einkehren – was immer man mit ihm unternehmen möchte. Und Rasmussen zeigt auch später noch ein Händchen für kleine Segelboote, als er nach dem Zweiten Weltkrieg aus einem seiner früheren Entwürfe die Hansajolle entwickelt. Die gerade einmal 5,85 Meter

lange, aber seegehende Jacht, segelt mit Deutschlands Abenteuersegler Rollo Gebhard 1959 sogar bis ins Rote Meer. 220 Hansajollen baut A & R bis 1969. Die meisten sind noch in Fahrt.

Die Halle ist so etwas wie ein Huldigungs-ort für den Yachtsport: Da sind die Geschichten der Krupp-Jachten mit den Namen „Germania“ und den Nummern dahinter. Die Rubine des Seglerfürsten Hans-Otto-Schumann preschen durch die Wellen. Schumann gewann allein drei Mal den Admirals-Cup – quasi die inoffizielle Segel-Weltmeisterschaft. Es geht hier immer auch um Regattasilber. Der Schlimbachpreis, die Krone der Salzsegler, steht glänzend in einer Vitrine und erzählt die Geschichte, wie besagter Ludwig Schlimbach mit dem geborgten A&R-Schiff „Störtebeker III“ in nur 59 Tagen allein über den großen Teich segelte. Der Blick geht weiter: Überall ragen Halbmodelle aus den Wänden, Schwarz-Weiß-Fotografien schnittiger Jachten der Meter-Klassen werden ausgeleuchtet. Schärenkreuzer legen sich auf die Backe. Drachen stehen abholbereit in der Halle. Zwei Herren in Schlips und Kragen bewerben lässig vor sich hinsegelnd eine Niedersachsensjolle. Überall spritzt die Gischt.

Die Ausstellung zeigt, wie die Boote größer wurden, erzählt von Henry Rasmussens vier Reisen in die USA, die den Weltruhm der Werft begründen sollten. Jakob Franze: „Er kam jedes Mal mit vollen Auftragsbüchern zurück. Die einmalige Qualität der Boote hatte sich bei den Amis schnell herumgesprochen, und Deutschland war damals noch vergleichsweise ein Billiglohnland.“ Raymond Hunt hat 1938 die Concordia-Yawl gezeichnet. A&R baut bis 1966 insgesamt 99 Stück davon. Die meisten segeln heute noch in Übersee, wohin sie damals als Decksfracht auf großen Frachtern von Bremen aus befördert worden waren.

Aber „Jimmi“ hat von seinen betuchten Freunden in den noblen Yachtclubs von New York und Rhode Island noch ganz andere Aufträge eingesackt: Neben zehn „10mR“-Jachten stehen bei ihm sechs Zwölfer auf dem Bestell-

zettel – majestätische Königinnen der Meere nicht nur dieser Zeit. An der Stelle ist denn auch Jakob Franze in seiner Begeisterung kaum noch aufzuhalten: Der Mann hat das 12er-Segelzeichen auf seinem Knöchel tätowiert und den Segelplan auf dem Unterarm. „Mit so einem A&R-Zwölfer fing die Geschichte unserer Werft hier in Flensburg eigentlich erst an. Ohne A&R gäbe es die Werft und das Museum schlicht nicht.“ Jakob Franze erzählt von der Übernahme der maroden „Ostwind“ 2005 aus den Beständen der Bundesmarine und ihre Rückverwandlung in die „Sphinx“ von 1939 durch den Silberwarenhersteller Oliver Berking und einigen seiner segelbegeisterten Freunde.

Franze, bester Bootsbauer seines Jahrgangs, staunt damals mächtig bei einem Besuch in Flensburg und bewirbt sich in der jungen Werft. Er wird hier Meister und – fast noch wichtiger – schließlich Bootsmann auf der „Sphinx“. Die Idee mit der Klassikerwerft zündet voll: Im Winter stehen inzwischen 13 Zwölfer in den Flensburger Hallen unter, erzählt Franze. Die Szene der alten „Americas Cup“-Segler hat sich komplett neu erfunden. Es gibt wieder Welt- und Europameisterschaften: Franze zieht das Tor zur Nachthalle auf

„Bootsbau ist halt ein sehr traditionelles Handwerk.“

Jakob Franze

und offenbart den weit fortgeschrittenen Neubau eines legendären Zwölfers nach historischen Plänen. Keine Frage: Das soll ein Siegerboot werden. Robbe & Berking macht jetzt da weiter, wo A&R einst aufgehört hat.

Den weiteren A&R-Weg aber verschweigt das Yachtmuseum nicht. Im rechten Teil der Ausstellung finden sie sich: Die Marineboote, Lotsenboote, den Spezialschiffbauten von Seenotrettungskreuzern für die DGzRS bis zu den hochmodernen Swath-Konstruktionen, auf die A&R Patente hält. Da fahren Schiffe wie auf Stelzen über die Wellen, tief unten angetrieben durch torpedoförmige Antriebsgondeln. Der Effekt dieser Konstruktionen ist ein äußerst gutmütiges Seeverhalten fast ohne jegliche Schaukelei.

Wen das noch nicht genug begeistert hat, bekommt im letzten Teil der Ausstellung einen Einblick in die Welt der Superjachten, den die Eigner und Werften nur ganz selten gewähren: An den Konstruktionsplänen der fast einhundert Meter langen „Aviva“ kann man sich die Nase platt drücken und erkennt Beibootgaragen, Bars, Badeplattformen und sogar einen Tennisplatz in ihrem hellblauen Bauch. Jakob Franze grinst wieder dieses stolze verschmitzte Lächeln: „Da sieht man mal, was zwei Menschen so brauchen, die das ganze Jahr über auf dem Schiff wohnen – neben dreißig Mann Besatzung natürlich.“

Die Ausstellung „Abeking & Rasmussen – 111 Jahre Spitzenleistungen im Yacht- und Schiffsbau“ im „Yachting Heritage Centre“ im Flensburger Industriehafen läuft noch bis zum 15. Oktober. Geöffnet ist dienstags bis sonntags von 11 bis 18 Uhr. Der Eintritt kostet fünf Euro, ermäßigt 2,50 Euro.



Jakob Franze, der die Ausstellung zusammengestellt hat, ist selbst gelernter Bootsbauer.



Das Kontor des Werftgründers mit einer Aufnahme der Belegschaft aus dem Jahr 1908.