

Wolf im Flachspelz

Friedrich J. Deimann geht mit seiner Bremer Firma Greenboats konsequent seinen Weg: Petrochemie und Gift raus aus den Booten. Flachsfasern, Green-Epoxy, Kork und Balsa rein. Dass so etwas nicht nur superökologisch ist, sondern im Ergebnis auch noch gut aussehen und schnell segeln kann, beweist der 34-jährige Boots- und Schiffbaumeister mit seiner „Flax 27“. Bei sechs Grad und böigen vier Windstärken hat Deimann Mitte November eingeladen zum Testsegeln in den Bremer Europahafen.

Klar zur Halse – und los!“ Friedrich Deimann und sein Azubi Lucca Günther machen an den Schoten alles richtig, aber mir fliegt die geschwungene Pinne förmlich um die Ohren, soviel Power kommt unten auf das Ruderblatt. Als ich die Pinne eingefangen habe, ist der Vollkreis perfekt. Ungläubiges Staunen: „Wow, was ist das denn für ein Wildpferd!“ Kurz darauf geht es hoch auf der Kante mit schäumendem Heckwasser auf die Einfahrt des Europahafens zu – bis der Wind so schnell weg ist, wie er gekommen ist. 5,7 Knoten Fahrt über Grund, immer noch nicht langsam, aber nichts im Vergleich zu dem schnellen Galopp mit dem Wahnsinnsantritt an der Wendemarke.

Später im Büro mit dem Bootsriß an den Wänden werde ich begreifen, warum die „Flax 27“ so ein Sprintpotential hat: Über der Wasserlinie haben die Konstrukteure von judel/vrolijk & co dem 8,20 Meter langen Daysailer die Optik eines Klassikers gegeben – mit „nur“ 6,90 Meter Wasserlinie. Unter Wasser ist das Boot so flach wie eine Bundesliga-Rennmaschine mit freistehendem Riesenruder und mit Hubkiel und Bombe dran. Betätigt man die Hydraulik, reduziert sich der Tiefgang von 1,40 Metern auf nur sechzig Zentimeter, optimal für Reviere mit wenig Wasser und für das Trailern des Bootes.

„Du musst sie wie eine Jolle fahren“, lautet der Tipp vom Bootsbauer, und tatsächlich werden die Manöver sauberer, jetzt mit richtiger Körperhaltung und festem Griff um den Pinnenausleger. Die Zeit vergeht im Flug, ist es wirklich kalt? Das Ding macht Spaß. Als die „Flax 27“ endgültig in der Abdeckung von Spundwand und Hafenspeichern feststeckt, nehmen Friedrich Deimann und Lucca Günther schnell die Segel weg, und ein gleichmäßiges Summen geht durch das Boot: Die Fernbedienung des Elektromotors ist nur ein kleines Kästchen mit ausreichend Kabel, wodurch sich der Bootsführer auch noch prima alleine im Cockpit bewegen kann. Lucca hat vorne die Edelstahlklampen aus der Versenkung hochklicken lassen. Das Anlegen erfolgt praktisch geräuschlos.

Am Anleger staune ich immer noch über den Wolf im Flachspelz: Nein, das ist kein Teak- sondern ein Korkdeck, kein Mahagoniholz, sondern Flachsweben in Hochglanz, kein Bootsbauseperrholz im Aufbau, sondern eine superleichte Wabensandwichkonstruktion. Deimann: „Uns geht es nicht nur um eine giftfreie Produktion unter Verwendung möglichst nachwachsender Rohstoffe, sondern immer eben auch um superleichte und gleichzeitig sehr feste Materialien und Strukturen.“ Wie es jetzt so ist, nach 3000 Arbeitsstunden das Boot, sein Baby, übergeben zu müssen, will ich wissen. Wie schwer fällt die Abnabelung? Ein Grinsen huscht über sein Vollbartgesicht: „Am liebsten würde man sich so ein Boot zu Hause in die Vitrine stellen. Andererseits will man die Arbeit aber natürlich auch abliefern und sehen, wie sie ankommt, wertgeschätzt und dann auch genutzt wird.“

Für einen Tag später hat sich der Auftraggeber, ein Bauunternehmer aus Berlin, angekündigt. Fast 150.000 Euro hat der für sein bisher



Schick, schnell, sauber: Der Bremer Boots- und Schiffbaumeister Friedrich J. Deimann und seine „Flax27“, ein flotter Flitzer mit ökologisch einwandfreien inneren Werten. (Foto: Kölling)

Die Bremer Firma „Greenboats“ baut Boote ausschließlich aus Naturmaterialien – Zahlreiche Auszeichnungen aus dem In- und Ausland

noch einzigartiges Boot ausgegeben und das Projekt von Anfang an begleitet. Warum aber schafft man sich so ein Boot an, das es ähnlich in Kunststoff von Werften etwa aus Polen auch locker zum halben Preis gibt? Der junge Bootsbauer ist angesichts der Frage keinesfalls verletzt, weil sie ihm so auf Bootsmessen natürlich andauernd gestellt wird: „Das hier lässt sich schlicht gar nicht vergleichen mit einem

Kunststoffbau von irgendwo aus der Serienfertigung. Das geht so weit über ein übliches Boot hinaus.“ Und dann bekommt er doch glänzende Augen, als er erzählt, dass sie das Boot sogar noch einmal 180 Kilogramm leichter hinbekommen haben als geplant: „Das hier ist alles reine Handarbeit, aber eben auch im Vakuuminfusionsverfahren

nach modernsten Gesichtspunkten gebaut. Mit Leichtbauvarianten aus unseren Materialien, wo immer es ging. Das kann so sonst noch keiner.“

Fast liebevoll fährt seine Hand über die Rumpfkante zum Deck, da wo die hochglänzende tiefgrüne Flachsstruktur des Gewebes fast nahtlos in den Korkbelag des Decks übergeht: Bei Fricke und Danhus am Dümmer hat er den Holzbootsbau von kleinen Booten, vornehmlich Jollen und Jollenkreuzern, gelernt, und bei der Yachtwerft Meyer an der Lesum beim Bau moderner Superyachtender die Geheimnisse leichten Komposit- und Kunststoffbauten kennengelernt. Seit 2012 hat Deimann die Materialien für seine Boote dann schon maßgeblich selbst mit entwickelt, 2013 dann Greenboats im Schuppen am Torfkanal gegründet, 2015 kam der Bau einer „Green Bente 24“, die sich aber nur einmal verkaufen ließ. 2017 gab es den Bremer Umweltpreis und im gleichen Jahr noch den Bio-Composite-Award und schließlich auf der „boot“ den Ocean Tribute Award von der Stiftung des Fürsten von Monaco, einer Ikone des Meeresschutzes.

Jetzt sind sie zu Sechst im Betrieb an der Horner Haferwende. Und durch all die Preisgelder ist Deimanns Werkstatt bestens ausgerüstet, er presst hier etwa auch seine Kompositplatten aus PET und Flachs komplett selbst: „Aber wir wissen auch genau, dass wir hier eher die Prototypenbude sind und nie die Boote in Großserie bauen könnten. Aber auch dafür haben wir strategische Partner gefunden, bei denen das ginge.“ Was sind das für Prototypen? Deimann holt ein Kiteboard aus Kork, PET-Kunststoff und Balsaholz hervor, das seinen Fliegerpiloten bald auf Foils aus dem Wasser heben soll. In der Halle steht noch ein Sperrholzbau: „Davon haben wir die Formen für unseren ‚Greenlander‘ abgenommen, einen ganz speziell designten Camping-Auflieger für Pick-Ups.“ Aber für den Sommer hätte er bei Greenboats doch noch einen Bau-Slot, überlegt Deimann: „Da würde ich gerne noch eine ‚Flax 27‘ bauen.“ (Volker Kölling)