

Altes Boot – was tun?

Darf man klassische Yachten mit zeitgemäßer Technik und modernen Materialien zusammenhalten und rekonstruieren was nicht mehr zu retten ist, oder soll man nur das konservieren, was Holzwurm und Fäulnis übrig ließen? Eine Charta für klassische Yachten will richtungweisende Empfehlungen geben und liefert jede Menge Anreize zur Diskussion.

Herr Züst, sie haben im Februar 2016 am zweiten Symposium des Freundeskreises Klassische Yachten in Hamburg teilgenommen und an der Charta für klassische Yachten mitgewirkt.

Ich finde es gut, dass man versucht Standards zu definieren. Die Charta ist ja eine Empfehlung, keine Verordnung. Ich sehe sie so ähnlich wie Empfehlungen vom Gesundheitsamt. Der zu Folge soll man zum Beispiel nur ein Bier täglich trinken – das kann man doch auch nicht einhalten. Aber ohne einen solchen Richtwert würden die meisten Leute wahrscheinlich nicht vier, sondern sechs Bier trinken.

Es macht also Sinn die Definitionen, dessen was erlaubt ist, in dieser Charta etwas enger zu fassen, da sich sowieso jeder seinen eigenen Spielraum schafft.

Am Thema Restauration und was erlaubt ist und was nicht, erhitzen sich jedenfalls die Gemüter. Dabei haben viele Boote nur überlebt, gerade weil sie mit einem sogenannten „Totenmäntli“ überzogen waren. Also war es besser, das Boot so zu erhalten, als gar nicht. Jetzt hat man immer noch die Möglichkeit es besser zu machen. Es braucht nicht unbedingt einen GFK-Überzug damit das Holz fault. Das tut es auch ohne. Und so hat jede Methode ihre Vor- und Nachteile.

Herr Horns, sie sind Ansprechpartner beim Freundeskreis Klassischer Yachten. Wozu eine Charta?

Erstaunlicherweise wird mit dem Begriff Restauration nirgendwo so locker umgegangen wie im Bootsbau. Alte Autos zum Beispiel haben dann den höchsten Wert, wenn sie möglichst nah am Original sind. Keiner käme heute auf die Idee, irgendwelche Plastikteile anzubauen. Aber auch bei den Autos hat das gedauert. Ich glaube daher, dass sich die Charta mit der Zeit durchsetzen wird.

Die Charta ist jetzt so erst mal festgeschrieben, soll aber dynamisch bleiben. Am 3. Februar findet das nächste Symposium statt, da werden verschiedene Dinge wieder zur Sprache kommen.

Fundamentalistische Positionen

Wenn es um die Definition von Restauration ging, vertrat Albert Obrist in den 90er-Jahren eine extreme, beinahe fundamentalistische Position. Obrist, ein schweizer Industrieller sammelte und restaurierte Ferraris. Man erzählt sich, dass wenn das Originalleder eines kaputten Sitzes von einer bestimmten Rinderrasse stammte, er darauf bestand, dass die Restauratoren das selbe verwendeten und nach Möglichkeit von den Nachkommen genau der selben Herde. Schließlich hatte er die Vision Yachten von William Fife zu restaurieren, so wie er vorher Autos von Ferrari restauriert hat. Ohne Kompromiss, authentisch bis ins kleinste Detail. Dazu gründete er 1990 Fairlie Restorations in Hamble. Die Werft restaurierte neben vielen anderen berühmten Klassikern die 15mR-Yacht Tuiga (1909), Kentra, eine Ketsch von 1923, Mariquita, eine 19mR-Yacht Baujahr 1912 und die 8mR-Yacht Lucky Girl, die seit ein paar Jahren auf dem Bodensee gesegelt wird und setzte in jeder Beziehung neue Maßstäbe. Obrist war detailverliebt. Als er Tuiga restaurieren ließ, heißt es, hatte er

ernsthaft vor, Land in Ägypten zu kaufen, um die richtige Sorte Baumwolle anbauen zu können, mit der er Originalsegel herstellen wollte. Dazu kam es nicht. Aber er überredete angeblich die Segelmacherei Ratsey & Laphorn, die 1909 die ersten Segel gebaut hatten, die neuen von Hand zusammen zu nähen.

Fehlende Folgeaufträge und eine zunehmend schwierige finanzielle Situation führten nach langjährigem Kampf in die Insolvenz der Werft. Im Februar 2016 wurde sie liquidiert.