

Wie stehen Holzbootsbauer am Bodensee zu klassischen Yachten und wie interpretieren sie Restauration?

Hans-Joachim Landolt, Inhaber der Michelsen-Werft in Friedrichshafen, Stefan Züst in Altnau, Josef Martin in Radolfzell und Peter Minder, VR-Präsident der Heinrich-Werft in Kreuzlingen nehmen Stellung.

### **Worin besteht für Sie die Motivation einen Klassiker zu erhalten?**

**Landolt:** Die Bootsbauer und Konstrukteure Anfang des vorletzten Jahrhunderts haben Ideen zu Papier gebracht und eins zu eins umgesetzt. Da sind schnelle Regattaboote dabei herausgekommen, wie die Meterklasse und die Nationalen Kreuzer. Durch zwei Weltkriege sind viele Unterlagen verloren gegangen. Wenn wir also heute ein solches Boot verschrotten, ist es für die Nachwelt unwiederbringlich verloren. Die Yachten, die heute noch erhalten sind und noch überwiegend Originalsubstanz aufweisen, sind damals in hoher Güte gefertigt worden. Wenn man sie noch segeln kann, muss man sie erhalten. Ihre Geschichte macht sie unter Umständen besonders interessant. Wenn man von einer Yacht weiß, dass sie immer erfolgreich gesegelt wurde, dann ist das auch ein Ansporn sie weiterhin erfolgreich zu segeln.

**Züst:** Ganz vieles in unserem Leben basiert auf der Vergangenheit. Erst wenn man die Vergangenheit kennt, kann man seine Zukunft gestalten. Klassiker sind ein Fundus an Erfahrungen und empirisch geprüften Resultaten. Das Schöne an alten Booten ist, dass sie zum Zweck des Segelns gebaut wurden, weniger zum Wohnen. Daher sind sie viel mehr Wasserfahrzeug als heute. Weniger voluminös und mit mehr Nähe zu den Elementen. Wind, Welle und Geschwindigkeit sind einfach näher und schaffen ein anderes Segelgefühl.

**Martin:** Meine Motivation ist die Linie und ihre Einmaligkeit. Wenn die Linie stimmt, dann motiviert mich das.

**Minder:** Grundsätzlich restaurieren wir Boote nur im Kundenauftrag. Es ist deshalb die Motivation des Kunden, welche ausschlaggebend ist. Wir als Werft bieten Hand für die unterschiedlichsten Arbeiten. Die Initiative geht aber vom Kunden aus.

### **Was macht für Sie ein Boot historisch bedeutend?**

**Landolt:** Klare, strakende Linien. Anfang des vorletzten Jahrhunderts entwickelte sich das sportliche Segeln und an diesen Yachten hängt mein Herz, sie sehe ich als historisch an.

**Züst:** Bedeutend wird ein Boot durch den, der es gezeichnet hat und die Eigenschaften, die es dadurch mitbringt. Auch wenn es das erste seiner Klasse war oder ein bedeutendes Rennen gewonnen hat. Bedeutung bekommt ein Boot also aufgrund seines Designs, seiner Geschichte, seiner Erfolge und auch durch gesellschaftliche Anerkennung.

**Minder:** Es ist die Persönliche Geschichte des Bootes, seine Werft, der Konstrukteur, die Anzahl identischer Boote am Markt und damit eventuell die Einzigartigkeit.

### **Wann lohnt sich Ihrer Meinung nach eine Restauration?**

**Landolt:** Immer dann, wenn das Boot zu der Zeit als es gebaut wurde, populär war. Einen Fiat Punto wird man in 50 Jahren wahrscheinlich nicht restaurieren, einen Mercedes SL schon eher. Solange ich den Rumpf zurechtrücken kann, spielt der Zustand für mich keine Rolle. Wenn die Linien stimmen, dann baue ich die Yacht auch neu auf.

**Züst:** Eine Restauration lohnt sich nur, wenn jemand bereit ist dafür Geld auszugeben. Ich werde oft gefragt, ob es sich lohnt. Ich sage den Kunden dann immer: „Wenn du überzeugt bist, dass das Boot mit dir macht, was du willst, es dir also taugt und du es die nächsten zehn Jahre segeln willst, dann lohnt es sich für dich“.

**Martin:** Das hat nichts mit der Substanz zu tun. Wichtig ist die Optik und wer es gezeichnet hat.

**Minder:** Das muss der Kunde entscheiden. Er ist Auftraggeber und muss wissen, was ihn bewegt und motiviert.

### **Darf man bei einer Restauration bei der Auswahl der Materialien und der Techniken vom Ursprung abweichen?**

**Landolt:** Bei einer Restauration müsste man sich streng genommen an die Materialien und Techniken der damaligen Zeit halten. Aber wir segeln ja heute auch nicht mehr in geölten Leinenanzügen und mischen uns nicht die Farbe für den Wasserpass nach alten Rezepten selber. Wenn wir eine Planke austauschen, dann nehmen wir Epoxy und Edelstahlschrauben. So gesehen restaurieren wir nicht. Ein Deck erneuern wir heute mit Bootsbaue-Sperrholz, das gab es damals nicht.

**Züst:** Ja, man darf abweichen. Jede Aktion, die das Boot erhält ist grundsätzlich positiv. Natürlich wäre es wünschenswert, wenn es im Zustand des Stapellaufs bliebe. Wir haben auch schon Decks mit Leinen bezogen und Baumwollfäden zwischen die Planken gelegt. Die Frage ist nur, wer hat die Wertschätzung dafür und bezahlt das?

**Martin:** Ich weiche davon ab und glaube auch, dass man das darf. Anders verhält es sich, wenn eine Yacht ins Museum soll. Dann darf man das nicht. Am Ende entscheidet das aber der Kunde. Für meine 12mR-Yacht Anitra habe ich aber ein Baubestück, eine Bauzeichnung mit allen Materialien und Maßen, in das ich alle Änderungen eingetragen habe.

**Minder:** Ja, in einem gewissem Ausmaß. Technische Verbesserungen aufgrund neuer Materialien sowie neuer Verfahrenstechniken sind für uns OK solange nicht der Ursprungcharakter des Bootes dadurch negativ beeinflusst wird.

### **Ist es im Interesse des späteren Verkehrswerts tatsächlich klüger einen Klassiker in seinem Urzustand zu erhalten und ausschließlich mit den damaligen Materialien und Baumethoden zu arbeiten?**

**Landolt:** Es gibt nur wenige original erhaltene Yachten und nur ein ganz kleines Klientel, das solche Yachten wertschätzt.

**Züst:** Ich glaube nicht, dass der Verkehrswert höher ist. Die Kunst ist ja nicht, einen Verkehrswert zu finden, sondern einen Käufer. Das ist wie Lotto. Arbeiten an einem Boot im Hinblick auf seinen späteren Verkehrswert durchzuführen ist ein völlig nutzloser Gedanke.

**Martin:** Wahrscheinlich wäre die Yacht wertvoller wenn man sie Original belässt. Aber so kann man sie nicht richtig segeln. Ich wüsste niemanden, der eine solche Yacht will.

**Minder:** Das lässt sich nicht pauschal beurteilen und ist abhängig vom konkreten Projekt. Es gibt Boote die eine Zielgruppe ansprechen, für die Authentizität sakrosankt ist. Die würden ein nicht nach dem ursprünglichen Konzept restauriertes Boot nicht mehr anfassen. Demgegenüber gibt es aber auch eine Zielgruppe, die weniger puristisch denkt und offen ist für Kompromisse, die der Langlebigkeit, dem Werterhalt und einem reduzierten laufenden Unterhalt zu Gute kommen.

**Albert Obrist von Fairlie sagt: Wer das Bequeme sucht, sollte neu bauen oder kaufen. Darf man denn einen Klassiker mit modernen Hilfsmitteln wie Rollanlagen und Winschen ausstatten und einen Innenausbau modernisieren?**

**Landolt:** Wenn es der Wunsch des Kunden ist, dann mache ich ihm das. Warum nicht. Wenn er möchte, bekommt er in seinen Klassiker auch einen Kühlschrank.

**Züst:** Moderne Hilfsmittel sind wichtig. Wenn der Kunde keinen Spaß mehr hat, seinen Klassiker zu segeln, macht es keinen Sinn. Dadurch, dass ein Boot den Bedürfnissen des Eigners angepasst wird, kann es erhalten werden.

Den Innenausbau dagegen würde ich, wo möglich, erhalten. Der wurde nicht gezeichnet und ist oft undokumentiert. Diese Handarbeit würde sonst verloren gehen.

**Martin:** Wenn ich eine große Yacht von William Fife habe, muss ich alles original belassen. Wenn ich einen 12er zum Regattasegeln restauriere, habe ich Spielraum, sonst bin ich nicht konkurrenzfähig.

**Minder:** Man darf, aber auch hier muss der Kunde entscheiden. Wenn allzu puristisch an alten Zöpfen festgehalten wird, wird sich über kurz oder lang niemand mehr finden, der bereit ist, solch hohe Betriebskosten auf sich zu nehmen. Und das für ein Boot, das seinen Ansprüchen eigentlich nicht gerecht werden kann. Früher war Segeln ein Gesellschafts-Sport, heute ist dies zunehmend ein Individualisten-Sport. Boote, die große Crew brauchen, sind heute nicht mehr angesagt und lassen sich kaum mehr verkaufen. Wenn also Klassiker nicht mit Ausrüstung, die die Handhabung vereinfachen, modernisiert und den heutigen Ansprüchen angeglichen werden, wird die Schar der Enthusiasten, welche diese Dinosaurier noch bewegen wollen und können, dahinschwinden. Dann werden puristische Klassiker aus dem Alltag des Segelsports verschwinden und nur noch bei Spezialanlässen wie der Voile de St. Tropez zu sehen sein.

**Darf man Holzmasten durch Alu- oder Carbonmasten ersetzen oder gar Riggformen verändern?**

**Landolt:** Sofern das Material nicht durch die Klassenvorschrift definiert ist, kann man das dem Kunden nicht verbieten. Ich würde ein Gaffelrigg auch gegen ein Hochrigg tauschen, solange es meinem ästhetischen Empfinden entspricht. Denn sind wir doch mal ehrlich, ein Gaffelrigg ist nicht gerade einfach zu bedienen.

**Züst:** Auch hier ist einfach wichtig, dass das Boot weiterlebt. Holzmasten wären natürlich optimal. Aber wem eine Gaffel zu umständlich ist, der sollte sich meiner Meinung nach ein anderes Boot kaufen.

**Martin:** Es gibt Klassiker, bei denen man das nicht tun sollte. Aber bei einem Sira-Achter (neu gebaute oder rekonstruierte Yachten, die vor 1960 gezeichnet wurden, Anm. d.R.) kann man auch einen Alumast drauf stellen und Foliensegel fahren.

**Minder:** Auch da gilt, was ich vorhin gesagt habe. Bei den Riggformen sind wir aber eher skeptisch, da dies den Charakter des Bootes augenfällig verändert.

**Darf man alte Risse ändern um die Yacht z.B. mit einem neuen Kiel aufzurüsten?**

**Landolt:** Nein, in diesem Fall sollte der Kunde ein anderes Schiff kaufen. Ich verlängere auch keine Vineta. Der Konstrukteur hat sich ja etwas dabei gedacht, als er sie so gezeichnet hat.

**Züst:** Das halte ich für idiotisch.

**Martin:** An einem Riss sollte man nichts verändern.

**Minder:** Der Kunde ist König. Wenn er das unbedingt will, dann soll's so sein. Aber wie bei der Rigg-Form sind wir hier eher skeptisch eingestellt, da das ein massiver Eingriff in den Charakter des Bootes darstellt.

### **Was hat für Sie Vorrang: Funktionserhalt oder Bewahrung der historischen Substanz?**

**Landolt:** Wenn die Funktion nicht mehr gewährleistet ist, wird die Substanz untergehen. Die Yachten sollen bei Regatten gesegelt werden. Nur dann werden sie auch gepflegt und gewartet. Wir müssen den Kunden gerecht werden. Was nützt uns eine authentische Restauration, wenn wir die Yacht anschließend nicht verkaufen können.

**Züst:** Beides geht Hand in Hand. Wenn ein Boot funktioniert, erhält sich auch die historische Substanz. Wenn es nicht funktioniert, geht zwangsläufig diese verloren. Der Erhalt wird zwangsläufig immer mit einem leichten Verlust der historischen Substanz einhergehen. Auch beim Menschen wird die Schönheit der Jugend durch die Erfahrungen des Erwachsenseins ersetzt.

**Martin:** Das liegt im Ermessen des Auftraggebers und kommt auf den Bootstyp an. Hätte ich eine 30 Meter lange Fife-Yacht, würde ich die Substanz auf jeden Fall erhalten.

**Minder:** Ganz klar Funktionserhalt. Wir müssen sicherstellen, dass solche Boote auch in Zukunft noch gesegelt werden.

### **Würden Sie altersbedingte Nutzungsspuren zugunsten eines makellosen Erscheinungsbilds entfernen?**

**Landolt:** Kleine Gebrauchsspuren können bleiben, solange sie die Funktion nicht beeinträchtigen. Ich lasse auch eine 40 Jahre alte Lackierung auf einem Boot, solange sie in Ordnung ist.

**Züst:** Nutzungsspuren müssen erhalten werden. Patina ist etwas vom Wenigen, das man nicht kaufen kann. Sie ist quasi unbezahlbar.

**Martin:** Die werde ich nicht entfernen.

**Minder:** Ja, wieso nicht. Es muss aber nicht sein, der Kunde entscheidet. Etwas Patina steht einem Klassiker letztendlich gut ins Gesicht. Man muss aber Patina unterscheiden von Vergammeln lassen. Wir setzen bei uns das Schwergewicht auf Verbesserungen der Substanz, die dem Boote zu einem gepflegten Erscheinungsbild verhelfen.

### **Obrist sagt auch, die Bootsbauerbranche lebe vom Ändern und habe kein Interesse am Erhalt der Substanz. Ist das so?**

**Landolt:** Das stimmt nicht. Wir haben hier Yachten von A+R, die sind noch im Zustand der Auslieferung.

**Züst:** Das ist falsch. Wir leben ausschließlich vom Erhalt der Substanz. Schließlich beschäftigen wir uns in erster Linie mit dem Unterhalt.

**Martin:** Das glaube ich nicht.

**Minder:** Nein! Das sehen wir nicht so. Was wert ist, erhalten zu bleiben, verdient auch nachhaltig restauriert zu werden. Dabei ist die Substanzsicherung primäres Interesse.

### **Wann betrachten Sie ein Boot als nicht mehr restaurierbar und erachten eine Rekonstruktion für sinnvoll?**

**Landolt:** Das Projekt schreibt uns vor, wie wir vorgehen. Wenn die Planken in Ordnung sind, ersetzen wir nur kaputte Spanten.

**Züst:** Der Jollenkreuzer, an dem wir gerade arbeiten, ist ein gutes Beispiel: Die Spanten sind gebrochen, der Rumpf ist verzogen und die Eisennägel in den Eichenplanken sind verrostet. Es gibt keinen Punkt mehr, an dem man ansetzen kann. Erst wenn Form und Struktur verloren gegangen sind, dann greife ich zum Mittel der Rekonstruktion. In diesem speziellen Fall haben wir den Rumpf digitalisiert und mit Mahagoniplanken auf formverleimten Spanten neu gebaut. Aufbau, Innenausbau, Mast und Beschläge dagegen verwenden wir vom alten Boot. Die sind noch restaurierbar.

**Martin:** Wenn ich einmal angefangen habe, muss ich es fertig machen. Manchmal muss ich 80 Prozent des Holzes ersetzen. Das ist keine wirtschaftliche Entscheidung, sondern rein emotional. Alles was noch 15 bis 20 Jahre hält, lasse ich drin.

**Minder:** Wenn Aufwand und Ertrag derart auseinandergehen, dass auch bei aller Liebe und Verbundenheit zum Boot ein solche Restauration als blinde Sturheit interpretiert werden muss. Wenn ein Kunde ein Restauration für ein Boot anfragt, welche nicht über alle Zweifel erhaben ist, und der Restaurationsaufwand ein Mehrfaches vom dem betragen wird, was das Boot dann als realistischen Marktwert erzielen würde, müssen wir dem Kunden fairerweise davon abraten. Wenn dann sein Enthusiasmus derart groß ist, dass er es trotzdem machen lassen will, dann umso besser.

### **Ist die Entscheidung für eine Rekonstruktion der Wirtschaftlichkeit geschuldet oder dem Bestreben das Boot so lange wie möglich in seinem Erscheinungsbild für die Nachwelt zu erhalten?**

**Landolt:** Ich glaube nicht, dass eine Restauration im eigentlichen Wortsinn durchführbar ist.

Wir bauen die Yachten von damals mit den technischen Möglichkeiten von heute wieder auf, so dass Funktionalität und Wirtschaftlichkeit wieder gewährleistet sind.

**Züst:** Mir geht es grundsätzlich darum, das Erscheinungsbild zu erhalten. Das ist die erste Priorität. Das andere ergibt sich. Wenn man niemanden findet, der für das eine bezahlt, dann tritt eben Plan B in Kraft.

**Martin:** Ich mache keine Rekonstruktionen. Wenn aber 80 Prozent wie bei meinem 12er neu sind, ist das sicher an der Grenze.

**Minder:** Das entscheidet alleine die Wirtschaftlichkeit.

### **Eine denkmalsgerechte Rekonstruktion soll formgerecht, materialgerecht und handwerksgerecht ausgeführt werden. Muss man sich daran in jedem Fall halten?**

**Landolt:** Ich habe immer die neuesten technischen Errungenschaften eingesetzt um meinen Kunden die Vorteile nicht vorzuenthalten. Dazu gehören eben auch Edelstahlschrauben und UV-stabile Lacke.

**Züst:** Eine Yacht ist wie der Schaum auf dem Capuccino. Privatleute unterhalten sie mit dem Geld, das sie nicht unbedingt zum Leben brauchen. Wenn ich so etwas baue, habe ich die Verpflichtung es so zu bauen, dass es auch unterhalten werden kann.

**Martin:** Die Form des Nachbaus muss original sein aber ich verwende dafür moderne Materialien und Techniken.

**Minder:** Nein, nicht in jedem Fall. Formgerecht am ehesten, materialgerecht und handwerksgerecht nicht wirklich

**Soll man auf den ersten Blick erkennen, dass es sich bei einem Klassiker um eine Rekonstruktion handelt?**

**Landolt:** Das sieht man sowieso.

**Züst:** Gute Rekonstruktionen erkennt man nicht als solche.

**Martin:** Das lässt sich nicht vermeiden. Man sieht ob Holz alt oder neu ist.

**Minder:** Das spielt keine Rolle. Es werden zur Zeit enorm viele J-Class-Yachten gebaut und auch einige alte restauriert. Solche Boote in ihrer vollen Pracht zu sehen macht Spaß, unabhängig davon, ob es sich bei den einzelnen Booten um echte restaurierte Klassiker handelt oder um Repliken.