

# Restaurierungspreis gleich doppelt vergeben

Der Jury des Freundeskreises klassischer Yachten hatte in diesem Jahr die Qual der Wahl.

„In diesem Jahr fiel die Auswahl wirklich schwer, sagte Bootsbaumeister Uwe Baykowski, Mitglied der Jury des Freundeskreises Klassischer Yachten (FKY), bei der diesjährigen Vergabe des begehrten Restaurierungspreises. Traditionsgemäß wird der Preis auf der Regattaveranstaltung „German Classics“ des Freundeskreises, die zum 25. Mal im August in Laboe bei Kiel veranstaltet wurde, vergeben.

Gleich vier nach Meinung der Jury „fantastische Totalrestaurierungen“ präsentierten sich in Laboe. Und dabei konnte die Vielfalt kaum größer sein:



**Die Kutteryacht „Argon“, 1884 in England gebaut (links), ist wieder in Bestform und erhielt wie der A&R Seefahrerkreuzer „Regina“ den Restaurierungspreis 2013.**

70er Jahren entstanden war, beschloss der Eigner alles zu entfernen, zumal die notwendige Reparatur am Rumpf nicht ohne Beschädigung des Interieurs möglich gewesen wäre. Der Rumpf bekam äußere Abstützung und innere Unterzüge bevor Ballast, Kielplanken, Spanten, Wrangen und Vorstevenknie demonstrieren wurden. Als er die

Spanten mit einer Kettensäge absägte, fiel das Kielholz zu Boden und zerbrach in fünf Teile. Staats besorgte sich einen Eichenstamm als zukünftiges Kielholz, den er aufsägte und zwei Jahre lang trocknete. Es gab in der Trocknungsphase genug zu tun an der „Arvon“, wie den Bau der Bodenwrangen, der Spantendoppelungen und vieles mehr, sowie den selbst ausgeführten Bleiguss in einer Stahlform für den notwendigen Bleiballast.

Nach dem Zusammenbau aller Verbände hatte die „Arvon“ ihre Rumpfstabilität wieder zurückgewonnen.

Außen wurde das Überwasserschiff ausgeleistet, im Unterwasserbereich kalfaterte der Eigner und

verspachtelte alles mit Bitum. Staats realisierte danach über ein Jahr lang den Innenausbau.

Nach fünf Jahren an Land sollte das Schiff seinem Element zurückgegeben werden. Es geschah jedoch ein Unglück. Die „Arvon“ kippt mit ihrem Trailer auf der Slipbahn um. Es mussten danach ein Loch über drei Plankengänge und drei zerbrochene Spanten repariert werden. „Wir mussten dann das Segeln erst wieder lernen“, sagte Detlef Staats, „fünf Jahre sind doch eine lange Zeit.“

Die Restaurierung und Pflege des 1936 bei A&R in Lemwerder gebauten 80er Seefahrtskreuzer „Regina“ erfolgte unter verschiedenen Eignern überwiegend in Bootswerften wie Krause & Wucherpfenning in Lübeck, der alten Knierim Werft in Laboe und dem Bootsbau Björn Kaiser. Die Komplettrestaurierung begann 1999 bei Krause & Wucherpfenning durch ein neues Vollholzdeck, Überholung des Rumpfes und neue Ballastbolzen. Im Jahr 2005 restaurierte man bei Björn Kaiser die gesamte Inneneinrichtung möglichst originalgetreu. Es wurden darüber hinaus alle Beschläge restauriert oder nachgebaut und montiert. Ihren zweiten Stapellauf erfuhr die „Regina“ im Mai 2012.

Eigner Christian Pütz ließ 2012 von dem Ingenieur Jan Huerkamp in Greifswald Rigg und Segelplan neu konstruieren. Die schlanke Schönheit mit blauem Rumpf, die zehn Jahre lang vom Werftbesitzer Henry Rasmussen auf der Nordsee gesegelt worden war, liegt heute in Arnis an der Schlei.

**Mehr Informationen zum Freundeskreis klassischer Yachten:** [www.fky.org](http://www.fky.org)

Neben dem gaffelgetakelten 20er Jollenkreuzer „Otto“ durften der 80er Seefahrtskreuzer „Regina“, die 22er Schäre „Freya“ und die mit Baujahr 1884 schon recht betagte Kutteryacht „Arvon“ begutachtet werden.

Denkwürdig knapp waren schlussendlich die Punktestände nach den Besichtigungen und den Eigner-Interviews. Einen alleinigen Sieger zu benennen, würde nach Meinung der Jury den Projekten nicht gerecht. Der begehrte Kupferkessel, die Trophäe, ging an Detlef Staats für seine „Arvon“ und an Christian Pütz, Eigner der „Regina“. Gelöst wurde das Problem der doppelten Sieger mit einer Doppelgravur auf dem Wanderpreis.

Detlef Staats hatte seine erste Begegnung mit der vor mehr als 100 Jahren in England bei Stow & Son gebauten 30 Fuß langen Kutteryacht „Arvon“ Ende 1980. Er übernahm sie mehr als zehn Jahre später, nachdem er dem Eigner, einem Nachbarn,



jahrelang bei der Pflege geholfen hatte und auch mit ihm überwiegend auf der Elbe gesegelt war. Vor etwa fünf Jahren sah sich der gelernte Tischler Staats dann vor eine große Herausforderung gestellt. Die Schiffsstruktur war am Kielbalken stark verrotten. Dafür war nicht nur der Zahn der Zeit verantwortlich, sondern auch unfachmännische Reparaturarbeiten nach dem zweiten Weltkrieg. Da der Innenausbau nicht original, sondern in den



## POPPIG!

DURCH DIE POP-UP-CLEATS FALLE ICH BEIM SPIELEN NICHT MEHR ÜBER DIE KLAMPEN. DIESE VERSCHWINDEN NUN BEI NICHTGEBRAUCH DECKSBÜNDIG. ICH HELFE JETZT AUCH IMMER BEIM FESTMACHEN, WEIL DAS SO SCHÖN POPPT!

MADE BY NIRO PETERSEN.



**Niro Petersen**

Niro Petersen KG  
Brauereiweg 16 · D-24939 Flensburg  
Tel +49 (0)461-50033-33  
info@niro-petersen.de  
www.niro-petersen.de

In der Kieler Knierim Werft entstand ein ungewöhnlicher, individueller Racer, mit dem auch komfortable Törns möglich sind.

Schon das Konzept ist ungewöhnlich: Das 20-Meter-Boot in High-end-Technologie ist hochseeregattatauglich mit einem enormen Speedpotential, wird aber nur von einer kleinen Crew von sechs bis acht Mann gesegelt, der es auch auf Urlaubstörn an Bord an nichts mangelt. Performance Racer-Cruiser nennen die Konstrukteure die neue Botin 65, die nach 14 Monaten Bauzeit bei Knierim Yachtbau auf den Namen „Caro“ getauft wurde und ihre überzeugende Jungfernfahrt auf der Kieler Förde absolvierte. Damit hat das Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Deutsche Yachten – Superyachts Germany im DBSV nach zahlreichen namhaften Regattayachten, unter anderem dem ersten deutschen America's Cupper „Germany I“ in 2006, erneut eine individuelle wie schnelle Schönheit der besonderen Art vom Stapel gelassen.

„Wir hatten für den in der Schweiz lebenden Eigner vor einigen Jahren schon einen 49-Füßer gebaut, mit dem er sehr zufrieden ist und den er auch behält“, sagt Knierim-Geschäftsführer Steffen Müller, „aber jetzt hat er sein Traumschiff realisiert.“ Für seine hohen Anforderungen fand der Eigner bei Botin Partners das schlüssigste Konzept zur Umsetzung. Das Konstruktionsbüro mit Hauptsitz im spanischen Santander stellte sich unter Führung von Marcelino Botins Partner Adolfo Carrau über drei Monate der Herausforderung mit einer Vielzahl von Designern und Ingenieuren.

Die besonders im Heck breite Rumpfform fällt sofort ins Auge, maximal sind es 5,20 Meter. Von 16,7 Tonnen Verdrängung hängen gut 45 Prozent

als Ballast im Hubkiel, den sonst nur Fahrtenschiffe haben. So kann der Tiefgang von 4,80 Meter im Hafen auf drei Meter verkürzt werden. „Das aufrichtende Moment ist 15 Prozent höher, als bei der STP65-Rennyacht ‚Container‘, die wir 2009 fertiggestellt haben“, erklärt Steffen Müller. Deshalb muss auf der „Caro“ niemand zum Trimmen auf der hohen Kante sitzen.

Auch beim Setzen und Trimmen der schwarz-transparenten Karbon-Segel von Doyle fließt kein Tropfen Schweiß, sondern nur auf Knopfdruck das Hydrauliköl in den Systemen. Sogenannte Grinder oder landläufig Kaffeemühlen, an denen Muskelmänner bei jeder Wende wie entfesselt kurbeln, gibt es im auf-

geräumten Cockpit gar nicht. Egal ob Regattagrosbaum oder die Fahrtenvariante mit drehbarem Großsegel, alles funktioniert wie von allein. Deshalb gibt es auch nur acht Getränkehalter vor den beiden Steuerständen. Sonst würde so ein Boot gut und gerne von 16 bis 20 Personen gesegelt werden. Neben dem Hubkiel ist das Doppelruder unter Wasser eine Besonderheit, die auch unter hoher Ge-

schwindigkeit beim Steuern für ein Höchstmaß an Kontrolle sorgen soll. Und der Top-Speed dürfte bei idealen Halbwindbedingungen so hoch sein, dass Carrau der Besatzung rät, ein Limit vorzugeben, das möglichst nicht überschritten werden sollte. Bei 566 Quadratmetern Segelfläche am gut 30 Meter übers Wasser aufragenden Karbon-Mast kein Wunder.

Apropos Karbon. Natürlich besteht die „Caro“ aus harzvorgetränktem Kohlefaser-Prepreg. Das klar layoutete Deck und die Strukturen erhielten mit Nomex-Waben

#### Technische Daten der Botin 65 „Caro“:

Länge über alles: 20 m  
Breite: 5,20 m  
Tiefgang: 3 bis 4,80 m  
Verdrängung: 16,7 t  
Ballast: 7,6 t  
Bauweise: Kohlefaser-Sandwich-Konstruktion  
Masthöhe über Wasser: 30,30 m  
Segelfläche am Wind: 226 qm  
davon Großsegel: 146 qm  
und Fock: 80 qm  
Segelfläche vor dem Wind: 566 qm  
Antriebsmaschine: 110 PS  
Volvo Penta D3



## Hightech-Racer mit Teakdeck und Dusche



Fotos: Knierim

**Die schnellen Linien und eine leichte, hochfeste Bauweise für die „Caro“ sorgen für viel Speed. Nach der Regatta können sich Eigner und Crew auf Wohnkomfort unter Deck freuen.**

als Sandwichkern, der Rumpf wegen der besseren Druckstabilität an hoch belasteten Stellen einen Schaumkern.

Die Präzision der Formen, ob Rumpf, Deck oder Kielbombe garantiert bei Knierim fast schon selbstverständlich eine der gigantischen Fünf-Achs-Fräsen unter einem Zehntel Millimeter genau.

Wer maximal Gewicht sparen und trotzdem nicht auf Komfort verzichten will, stößt im Bootsbau schnell an Grenzen oder auf faule Kompromisse. Aber auf der Botin 65 hat die Mannschaft eine Pantry mit Herd statt eines Bunsenbrenners und der Eigner im Vorschiff seine eigene Kabine mit Nasszelle inklusive Dusche. Nur sind die Wasch- und WC-Becken rein aus Karbon. Genau wie die Sitzschale in der Navi-Ecke und eigentlich das gesamte Interieur, das jedoch mit einem hauchdünnen Cocobolo-Furnier als dezenterem Chic überzogen wurde. Das harte Holz aus Mittelamerika hat einen dunkelorange Ton und ist stark gefasert. Auch unter Deck haben die Bootsbauer von Knierim ganze Arbeit geleistet.

„Am Ende mussten wir lange überlegen, ob das Gesamtgewicht der Yacht noch ein sechs Millimeter dünnes Teakdeck verträgt“, verrät Müller und schaut es nun selbst gerne an, denn es gibt der „Caro“ das vielleicht entscheidende Stück Cruiser-Eleganz im Styling.