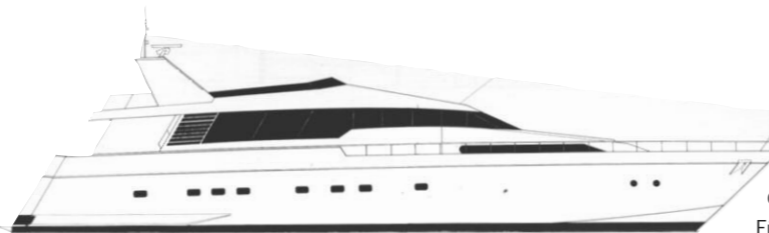


Die Vertens Kreuzer



Serie: Bekannte Yachten und Boote aus Deutschland Die Vertens-Geschichte ist ein Spiegelbild des über hundertjährigen deutschen Yachtsports mit genialen Werftherren und Konstrukteuren aber auch Pleiten, Werftschließungen und kühnen Einsteigern.

Die Geschichte beginnt Ende des 19. Jahrhunderts, als der zwölfjährige Karl Vertens seinen ersten Eigenbau, ein Paddelboot als „Raddampfer mit Handantrieb“ zu Wasser ließ. Es folgten konsequenterweise Bootsbauerlehre, Schiffbaustudium und schließlich Eintritt in die schon damals sehr erfolgreiche Yachtwerft von Friedrich Lürssen in Vegesack, wo er das Rennboot „Daimler II“ konstruierte. Mit einem 110 PS starken Daimler Rennmotor war es 52 km/h schnell und gewann 1910 den Motorboot Wanderpreis von Monte Carlo.

Im Dezember 1913 wagte er mit der Gründung der Roland-Werft, Vertens & Co. in Bremen-Hemelingen den Schritt in die Selbstständigkeit, nachdem er schon acht Jahre zuvor eine Lürssen-Tochter geheiratet hatte. Den Weltkrieg überlebte die junge Werft mit dem Bau von Torpedo-Schnellbooten für die kaiserliche Marine.

Auf Gut Winning an der Schlei, auf das sich Karl Vertens nach dem Verkauf der Roland-Werft zurückgezogen hatte, entstanden ab 1929 Schiffe, darunter die vom DSV als Nationale Einheitsklasse

anerkannten 30-qm-Vertens-Kreuzer. Revolutionär war die von ihm ersonnene Serienfertigung, bei der unter Verzicht des Balkwegers die Spanten, Bodenwrangen und Decksbalken als geschraubte Rahmen inklusive eines Teils des Innenausbaus vorgefertigt und dann auf den Kiel gestellt wurden. Dank lukrativer Marineaufträge überstand die Werft auch den 2. Weltkrieg. Für den Bau von Minenräum- und Torpedo-Fangbooten konnte sogar der schon länger geplante Bau einer großen Halle direkt an der Schlei verwirklicht werden. Wieder

wurde auch diesmal Karl Vertens in die Schnellboot-Entwicklung einbezogen. Für die vorhandenen Tragflächen und Motoren eines Schnellbootes, dessen Rumpf zu schwer geworden war, entwarfen und bauten er und sein Sohn Fritz einen leichteren Rumpf aus modernem Sperrholz. VS7 erreichte bei Probefahrten 100 km/h.

Nach dem Krieg trieb Fritz Vertens die Entwicklung von Sportbooten mit Tragflächen, speziell für den Export, erfolgreich voran. Mit dem 1951 fertiggestellten offenen Sechsmeter-Boot „Wing“, versehen mit einem 30 PS Ford Automotor, legte er im Winter die Strecke von Winning nach Kiel in weniger als zwei Stunden zurück. Es folgten Bestellungen aus Norwegen, Frankreich sowie Nord-, Mittel- und Südamerika. Der spektakulärste Auftrag kam vom griechischen Reeder Aristoteles Onassis. Das 6,20 Meter lange Tragflächen-Sportboot war mit einem Mercedes Benz 300 Motor 100 km/h schnell und war die Basis für weitere Aufträge. Daneben lief die Produktion von Segelbooten wie Nordischen Folkebooten, 6,5 KR-Yachten für die Marine und den neuen Zugvogel-Jollen weiter. Doch die Werft konnte mit den europäischen Serienherstellern, die auf den expandierenden deutschen Markt drängten, nicht mithalten und meldete 1962 Konkurs an. Die letzte Segelyacht wurde 1964 ausgeliefert.

Von 1962 bis 1966 wurde eine Reihe der selbst entwickelten legendären Motoryachten vom Typ Vertens Comtesse (Länge 15 Meter) gebaut. Vertrieben wurden sie von der Firma Theodor Wille in Hamburg, die damals die ersten Leichtmetalldieselmotoren importierte. Diese heute noch sehr elegant wirkenden Yachten waren die Basis für den von Fritz Vertens, der zwischenzeitlich die Werft von seinem Vater übernommen hatte, entwickelten 16m-Vertens-Kreuzer. Fortan trugen die Motoryachten den Namen Vertens-Kreuzer. Sie waren ihrer Zeit in Bezug auf Leistung und Ausstattung zum Teil um Jahre voraus.

Von der nächsten Konstruktion, dem 12,40m-Vertens-Kreuzer wurden fünf Schiffe gebaut. Eines erhielt der Automobilbauer Hans Glas. Mit 2 x 280 PS Chrysler Benzinmotoren kam es auf damals beachtliche 28 Knoten. Das von seinem heutigen Eigner sorgsam gepflegte Schiff liegt im Stadthafen von Schleswig. Es folgten etwa ein Dutzend Schiffe vom Typ 13,06m-Vertens-Kreuzer, einer Weiterentwicklung. Die drei ersten 17m-Vertens-Kreuzer „Andrea“, „Shalimar“ und „Polarstern“ erhielten einen Mittelmotor und hatten einen aufklappbaren Spiegel, so dass in dem Stauraum dahinter ein Beiboot zu Wasser gelassen werden konnte. Bei dem 1969 bestellten 21m-Vertens-Kreuzer „Andrea 2“ bot die Garage achtern sogar einem Amphibienfahrzeug

Platz. Bis 1986 wurden zahlreiche Vertens-Kreuzer der Typen 13m, 14m, 15m, 17m, 20m und 27m in die ganze Welt geliefert. Geschichte machten zwei 20er, die die ägyptische Regierung bei Vertens eigens für die Wiedereröffnung des Suezkanals nach dem Sechstagekrieg im Juni 1975 bestellt hatte und mit denen die Präsidenten von Ägypten und den USA, Anwar as Sadat

mit in der Werft tätige „Sohn seiner ersten Frau“, Harald Graf Saurma-Jeltsch riet seinem Vater, wieder Segelyachten zu bauen. Beide konnten sich jedoch nicht auf ein Konzept einigen. Bekanntlich hat Harald Graf Saurma-Jeltsch dann sehr erfolgreich die Comfortina Werft in Schweden betrieben und hat seinen Betrieb in Schleswig erst vor einigen Jahren veräußert. In Ermangelung eines Nachfol-



Fast schon historisch: Werbebroschüre für die Vertens Comtesse... hält bis heute, was versprochen war.



und Gerald Ford den Kanal befuhren. Ab 1974 hielt der Werkstoff GFK auch in Winning Einzug. Die modernen Konstruktionen mit italienischem Design und Schick stellten damals das Nonplusultra im deutschen Yachtbau dar. Die Schiffe erreichten bei 17,20 Meter Länge bereits in den 70er Jahren Geschwindigkeiten bis zu 32 Knoten. Als letzte technische Meisterleistung hat Fritz Vertens eine Serie von HS (High Speed) Yachten konstruiert, die bis zu 47 Knoten schnell waren.

Als der junge Schiffbauingenieur Jörg Beiderbeck eine neue Aufgabe suchte, erkannte Fritz Vertens dessen Talent. Jörg Beiderbeck überarbeitete die Reihe von Vertens Entwürfen und es kam zu gewisenden Konstruktionen. Unter anderem wurde das Versuchsboot „Tyro IV“ entwickelt, ein Gleitboot mit Längsbodenstufen-Kanal (LSBK). Unter Ausnutzung des sogenannten Bodeneffektes durch einen nach hinten offenen Längshohlraum unter dem Boden, der zu den Seiten durch treppenartig abgestufte Kufen (ähnlich Wasserskiern) begrenzt wird, wurden atemberaubende Geschwindigkeiten von mehr als 60 Knoten erzielt – ohne die übliche Heckwelle. Das Projekt wurde von BMW, der Marine und der Bundesregierung gefördert und weiterentwickelt. Heute ist das Konstruktionsprinzip unter dem Begriff „Bladerunner“ bekannt. Zwischen 1976 und 1986 wurden auch zahlreiche Behördenfahrzeuge in Aluminium gebaut, doch die erste Wirtschaftsdepression nach dem Aufschwung in den 70er Jahren kündigte sich schon an. Der

gers wurde der Betrieb in Winning dann 1986 von Fritz Vertens eingestellt. Hier wäre die Vertens Story zu Ende, wenn nicht Stephan Schreiber, der Sohn eines der ehemaligen stil-

len Teilhaber der Werft, sich die Namensrechte auf Anraten von Fritz Vertens hätte schützen lassen. Er beschloss neben seinem Medizin- auch noch ein Ingenieurstudium aufzunehmen. Sein Ziel war dort weiterzumachen, wo Fritz Vertens in Winning aufgehört hatte, das heißt zeitgemäße High Speed Yachten von hoher Qualität anzubieten. In der schwedischen Anytek Werft fanden er und seine Partner die Fertigungsstätte, die ihren Ansprüchen entsprach, deren in Kleinserien gebauten Boote sie unter dem Vertensnamen vertrieben. Was sich zunächst gut anließ, entpuppte sich zunehmend als schwierig in einem Markt, der von großen Serienherstellern dominiert wurde. Der Versuch, Individualbauten nach Entwürfen von Jörg Beiderbeck in Litauen zu fertigen, fand mit dem Beginn der Weltbankkrise in 2007 ein Ende.

Heute konzentriert sich Stefan Schreiber mit der Firma Vertens Yachtbau an dem neuen Standort Ellerau bei Hamburg auf die Beratung von Besitzern alter Vertens-Kreuzer, wenn es um Reparaturen oder Restaurierung geht, sowie auf die Produktion superschneller, stabiler und seetüchtiger Daycruiser aus Aluminium mit Geschwindigkeiten bis zu 59 Knoten.

Mehr Informationen: Vertens Yachtbau
Moortwiete 2c, 25479 Ellerau, Tel. 04106 / 645621
info@vertens.com, www.vertens.com

Vertens Motoryachten heute. Die zeitlosen, schönen Linien der Yachten aus den 1960er Jahren fallen immer noch in jedem Hafen positiv auf. Die beiden gut restaurierten Boote haben ihren Heimathafen in Schleswig an der Schlei.



Fotos: Barfels

