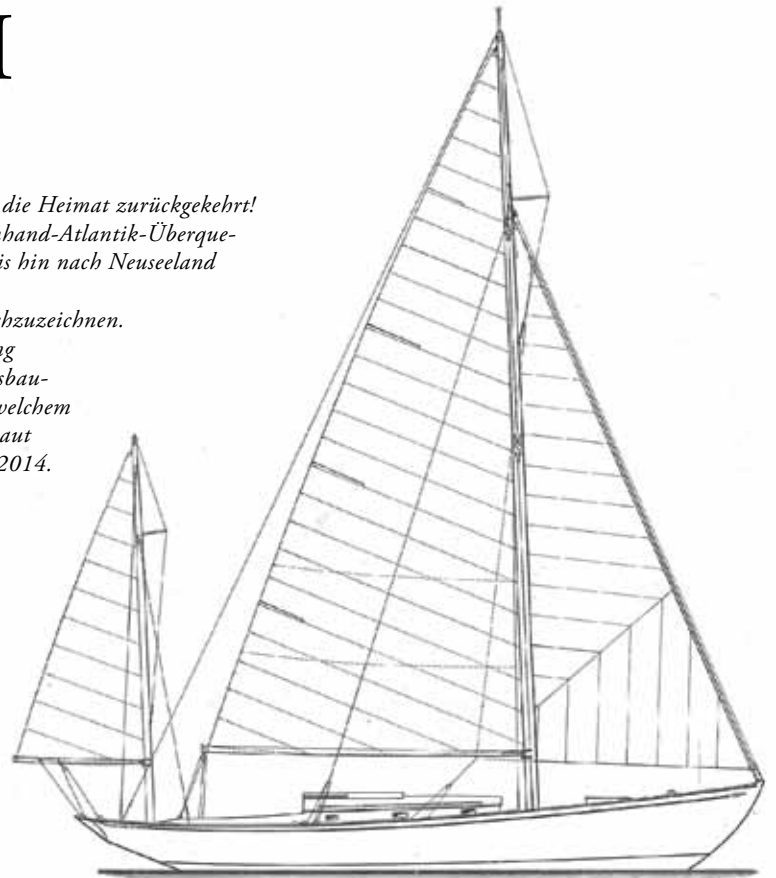


Störtebeker III

von Andreas Reuner

Aus dem Nordwesten Amerikas ist Schlimbachs Störtebeker III in die Heimat zurückgekehrt! Dorthin hatte es die Yawl, gebaut 1937 für Schlimbachs erste Einhand-Atlantik-Überquerung, in einer windungsreichen Geschichte über viele Stationen bis hin nach Neuseeland verschlagen.

Andreas Reuner hat sich der Aufgabe gestellt, diese Geschichte nachzuzeichnen. Zeitgleich hat er sich angesichts einer umfangreichen Restaurierung mit den vielen üblichen Fragen auseinandergesetzt, welche bootbaulichen Methoden die Restaurierung bestimmen sollen, ob und in welchem Maß die verschiedenen Umbauten der letzten 75 Jahre zurückgebaut werden sollen usw. Der „Klassiker!“ berichtete erstmals in Heft 2/2014.



ZWISCHEN RECHERCHE UND RESTAURIERUNG

Im folgenden Bericht geht es um die bisherigen Schritte der Restaurierung und Zwischenergebnisse der Vergangenheitsrecherche.

Damit möchten wir über das Projekt informieren und auch die Recherche auf eine breitere Basis stellen. Vielleicht gelingt es sogar, die ein oder andere offene wichtige Frage aus der Vergangenheit mit Hilfe der Leserschaft zu beantworten oder auch weiterführende „kleine“ Hinweise zu finden. Vielleicht hat das Boot oder Herr Schlimbach noch irgendwo Berührungspunkte, die Spuren hinterlassen, die das Projekt weiterbringen.

Es geht hauptsächlich um Informationen und Dokumente über das Boot und Kapitän Schlimbach zwischen

Ende 1936 und Mitte 1946 bzw. der Nacheigner bis 1956.

Da das Boot seit 1946 im Ausland war, erfolgt viel Recherche im weiten Umfeld der Nacheigner bzw. Nachfahren in UK, Victoria BC. / Vancouver Island, Kanada; Washington BC. sowie bei den jeweiligen Törnzielen. Im Juli dieses Jahres erhielt *Störtebeker III* Besuch von Trisha und Kaspar Schibli aus Vancouver Island, Segelfreunde vom Voreigner Chris Denny, den sie bei der Vorbereitung seiner Einhand Pazifikreise 1980-1981 behilflich waren. Das Paar ist seit gut 20 Jahren für ca. 7 Monate im Jahr auf Ihrem Schiff weltweit unterwegs und machte einen Stopover in Hamburg. Übrigens reisen sie mit einer wunderschönen 53 ft. Yawl (Alan Buchanan, Bj. 1956), die wie der Zufall es will von einem Voreigner der *Störtebeker III* beauftragt und lange gesegelt wurde.

GONE HOME ...

Störtebeker III, gebaut bei A&R in Lemwerder 1937, verließ Tacoma bei Seattle (USA) am 15.8.2013 als „Stückgut“, gelascht auf einem 45ft. Flatrack Container, gestaut unter Deck der *Hapag Lloyd Dresden Express*. Das Boot war bis auf eine zweijährige Pazifikreise 1981/82 seit 16.5.1953 im Raum Vancouver / Seattle beheimatet. Nach dem Entladen am Hamburger Burchard Kai am 20.9.2013 erfolgte die Inspektion und Begutachtung der durch unsachgemäßes Handling entstandenen Transportschäden, die Verzollung sowie der Transport zum Bootsbaubetrieb. Die technische Bestandsaufnahme mit gutachterlicher Begleitung ergab einen insgesamt verwertbaren Gesamtzustand des Rumpfes verbunden mit der nachdrücklichen Empfehlung einer sorgfältigen Prüfung / Instandsetzung (Reparatur, Ertüchti-

gung) / Erneuerung der strukturellen Bauteile insbesondere im Unterwasserschiffbereich.

Augenscheinlich waren die meisten Bodenwrangen inklusive Verbolzung (durch Kielbalken und Spanten) sowie die Spanten selbst im unteren Drittel marode bzw. würfelbrüchig. Eine brauchbare Beschreibung, welche Arbeiten in den letzten Jahrzehnten durchgeführt wurden, gab es zu dem Zeitpunkt nicht. Von Voreignern wurden lediglich Fragmente überliefert wie: Deck in den 60ern mit Fiberglas überzogen, Teakdeck gelegt ca. 1970, Kielbolzen erneuert in Monel, umfangreiche Umbauten und Reparaturen 1979.

Während der Arbeiten wie Ausbau des 4 Zylinder Gray Marine Benzinmotors (aus 1955) und der Inneneinrichtung unterschiedlichen Baudatums, dem sukzessiven Ersetzen von Spantabschnitten und Bodenwrangen, der Demontage des Stahlguss-Ballast, ergaben sich zunehmend Fragestellungen, welches Teil in welcher Einbauweise original ist und wie man Instandsetzungen oder Erneuerungen unter Wahrung der Konstruktion und der sogenannten „kulturhistorischen Bedeutung“ ausführt.

Bei einzelnen Bauteilen, die zwar strukturell bzw. funktional bedeutsam sind, aber nicht viel mit dem sichtbaren Design zu tun haben, war schnell klar, dass man das konstruktive Konzept von Henry Rasmussen nebst vorgegebener, bewährter Bauweise nicht verlässt. Folglich soll die Struktur in der Lage sein, den Rumpf quellen und schrumpfen zu lassen, Kräfte auch im Segelbetrieb „elastisch“ aufzunehmen und dabei den Druck in der Hülle gleichmäßig zu verteilen und nicht übermäßig ins Rigg zu bringen. Auch die für dieses Boot bewusste und bewährte Auslegung der Konstruktion auf Festigkeit, Steifigkeit, Seetüchtigkeit und Sicherheit bleibt bestehen. Somit scheiden z.B. großräumiges Ausleiten offener Plankennähte mit Epoxy, vollflächiges Einkleben von Bodenwrangen/Spanten oder Abwandlungen der Holzwerkstoffe mit Änderung der Dimensionierungen zugunsten des Gewichts, Erhöhung der Steifigkeit,

Verbesserung der Festigkeit, Verminderung des Pflegeaufwandes etc. aus.

Doch was ist mit sichtbaren Bereichen und Elementen wie Innenraumaufteilung, Inneneinrichtung, Deckslayout, Beschläge, Oberflächen, Rigg? Wie geht man mit den erkennbaren Umbauten und Änderungen unbekanntem Hintergrunds um? Was sind die Entscheidungskriterien und Maßgaben, die gegebenenfalls zu berücksichtigen sind? Viele Fragen ergeben vielfältige, meist widersprüchliche Antworten - nur eben nichts ganzheitlich Schlüssiges. Es braucht eine klare Auffassung und einen durchgängigen Plan, was an diesem Boot in welcher Weise instandgesetzt,

tiges, sicheres, intaktes und möglichst originales Tourenboot.

Gesicherte Aussagen über die Änderungen der Vergangenheit setzen auch eine möglichst lückenlose Beschreibung der Eigner / Stationen / Reisen und Informationen zu baulichen Änderungen voraus. Es gab aus den Schilderungen des Voreigners einige Anhaltspunkte und kurz vor Weihnachten 2013 ein Überraschungspaket per Post mit einer ca. 15 cm dicken „Loseblattsammlung“ zum Boot. Nach Durchsicht und Sortierung war bestenfalls ein Haufen Puzzleteile gesichtet, deren Zusammenhänge es herzustellen galt. Es war der Beginn einer aufwendigen Recherche und Dokumentation, deren Abschluss

Erstinaugenscheinnahme vor Verzollung, HHLA Gelände Burchard Kai, 2013



rückgebaut und wieder hergestellt wird - sozusagen das individuelle Restaurierungskonzept.

Ausgehend von diversen technischen Fragestellungen ging es schnell und unweigerlich an die Historie des Bootes. Man fragte sich, wie der Auslieferungszustand tatsächlich war. Aus verlässlichen Beschreibungen ergibt sich, dass das Boot innen anders gebaut war als auf den Originalzeichnungen dargestellt. Es wäre interessant zu wissen, wer wann was aus welchen Gründen in welcher Weise umgebaut bzw. geändert hat und welchem Einsatzzweck der kleine Tourenkreuzer zukünftig dienen soll. Letzteres ist einfach zusammengefasst: Ein familientaugliches, seetüch-

nicht in Sicht ist. Immerhin konnten die Eckdaten der Chronologie lückenlos dokumentiert werden und viele Detailinformationen gewonnen werden. Dazu zählt auch ein unveröffentlichter 16mm-Zelluloidfilm über Schlimbachs Atlantikreise, den der Einhandsegler selbst drehte, wenn das Wetter es zuließ - was laut Logbuch eher selten der Fall war.

Was vor allem fehlt, sind u.a. aussagefähige Fotos der Inneneinrichtung und des Bootes außen aus den Jahren 1937 bis 1956 sowie Originalteile von Boot und Ausrüstung. Ideal wären Fotos aus der Bauphase. Wenigstens sind noch einige Baumwollsegel des Fabrikats Ratsey & Laphorn aus 1953 vorhanden.



Schlimbachs "Störtebeker" auf dem großen Stand von Abeking & Rasmussen ist stets von Zuschauermassen umlagert. Es ist mit Recht die Sensation der Ausstellung. Die Staubwedelbilge der A&R-Boote ist bei Kennern des Yachtbaus rühmlich bekannt, wird aber von den vielen Betrachtern naturgemäß nicht beachtet. Was man aber immer wieder hört ist das Erstaunen über das gepflegte, so gar nicht angegriffene Äußere des Bootes, dass das Boot ein paar Monate Salzwasser hinter sich hat. (Yacht 14/1938)

BISHERIGE ERGEBNISSE ZUR HISTORIE

Nach der erfolgreichen Olympiaregatta 1936 meinte Schlimbach, dass das internationale Regattasegeln auf See nun in Deutschland Fuß gefasst habe und die Einhandsegelerei eine noch zu schließende Lücke darstelle. Aus der Idee entstand Ende 1936 die Konzeption und das Design der *Störtebeker III*, die letztlich 1937 durch die erfolgreiche Einhand Atlantikreise von Kapitän Ludwig Schlimbach von Lissabon nach New York international bekannt wurde. Große Tageszeitungen wie die New York Times und Radiosender berichteten über die Reise.

Nach der Ankunft in New York segelte

Schlimbach noch einige Wochen durch den ihm vertrauten Long Island Sound, traf viele alte Freunde u.a. im renommierten New York Yachtclub und in Newport, wo Schlimbach als Blauwassersegler Ehrenbürger war. Zum engen Freundeskreis zählten u.a. Familie Roosevelt und Herbert L. Stone, Herausgeber des *Yachting Magazine* und Commodore des *Cruising Club of America (CCA)*. *Störtebeker III* nahm am „Columbustag“ (12.10.1937), dem alljährlichen Hochseesegler Treffen des CCA in Lloyds Bay mit ca. 150 segelnden Yachten und ca. 1.200 Seglern teil.

Das Boot trat im Herbst 1937 seine Rückreise nach Cuxhaven als Deckslast auf dem Dampfer *Berlin* des Norddeut-



schen Lloyd an. Dort lag die Yawl einige Zeit im Tonnenhafen mit liegenden Masten. Dies bestätigte der wohl letzte noch lebende Kap Hornier Hans Peter Jürgens aus Kiel, auf dessen Schulweg der Tonnenhafen lag. Nach seiner Rückkehr hielt Kapitän Schlimbach Vorträge über seine Reise und die Stadt Kiel verlieh ihm den Goldenen Kronenkompass, der später als „Schlimbachpreis“ bekannt wurde (steht in Vitrine des KYC). Positive Beachtung erhielt das Boot durch die Fachpresse und andere Yachtkonstrukteure (Yachting World, 15.10.1937, S.342). Der Brite Uffa Fox würdigte die Konstruktion in seinem bekannten Werk „Thoughts on Yachts and Yachting“ als „Masterpiece“ (1939, S.50-54).

Das Projekt war wegen der internationalen Resonanz für Henry Rasmussen und A&R (mehr oder weniger von geplant) auch geschäftlich förderlich. Belegt ist, dass Henry Rasmussen das Boot Kapitän Schlimbach eigens für den Zweck der Einhandreise lediglich zur Verfügung stellte.

Die Saison 1938 begann für *Störtebeker III* Anfang April mit der Teilnahme an der Wassersportausstellung Berlin. Das Boot war am Werftstand von Abeking & Rasmussen mit stehenden Masten der Besuchermagnet der damals größten europäischen Wassersportmesse. *Störtebeker III* hatte seinen Wasserliegeplatz im Weser Yacht Club (WYC) in Vegesack, erhielt am 6.6.1938 eine DSV Vermessung nach der RORC-Formel und führte seit 22.6.1938 den Stander des WYC. Henry Rasmussen segelte sein Boot häufig selbst und resümierte in seinen Aufzeichnungen: „Ich habe selten ein Schiff unter

den Füßen gehabt, in dem ich mich so sicher und wohl fühlte, wie auf diesem kleinen Schiff, besonders bei schlechtem Wetter.“ Die Yawl nahm im Sommer 1938 an der international besetzten Deutschen Ostseeregatta unter Skipper Christian Wilkens teil - Bruder des späteren *Piraya*-Auftraggebers und Kommodores des WYC, Henry Wilkens. (YACHT, Nr.39/1938 S.884ff.)

1939 segelten Henry Rasmussen und Christian Wilkens das Boot auf mehreren Nord- und Ostseeregatten, bevor es an Herrn Carl Otto Bohnenkamp, Düsseldorf verkauft wurde. Vor dem Transfer an den Rhein baute A&R das Boot nach den Wünschen des neuen Eigners vom „Hochsee-Experimentalfahrzeug“ zum komfortablen Tourenboot um. Es erhielt u.a. einen 2 Zylinder 10 PS Penta Motor mit Wellenausgang auf der Backbord Seite, einige Aufwertungen der Inneneinrichtung zur Steigerung des Komforts sowie ein Skylight im Salon. Der bislang durchgesteckte Mast wurde gegen einen an Deck aufstehenden Mast umgebaut. 1940-1942 wurde das Boot hauptsächlich als Tourenschiff auf dem Rhein mit Stander des DYC genutzt.

Ca. 1943 wurde das Boot zusammen mit anderen Yachten Rhein-aufwärts in die Lahn bis nach Balduinstein verbracht, um es vor den Einwirkungen des 2. Weltkrieges zu schützen. Nach Kriegsende erfolgten Verkaufstätigkeiten über den Hamburger Schiffsmakler Adolf Fricke an den britischen Seeoffizier John Seward Roe. Nach langwierigen Verhandlungen mit den französischen Besitzern wurde das Boot am 11.7.1946 zusammen mit anderen



Fowey UK 1948

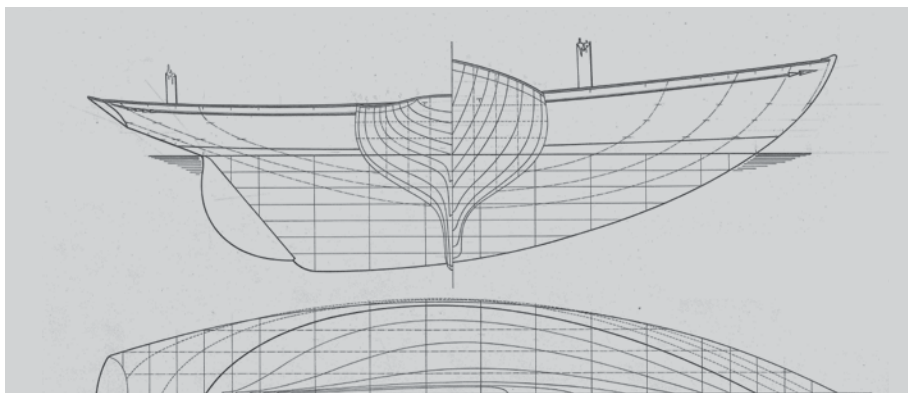
Yachten im Schlepp nach Niederlahnstein verbracht. Es ging dann weiter Rhein-abwärts bis Brohl, wo sie auf die Freigabebescheinigung durch die französische Kommandatur bis Ende September wartete, bevor es im Schlepp weiter bis Rotterdam ging. Dort wurde das Boot als Deckslast nach Torquay, UK transportiert; Ankunft 15.10.1946. (Kontakt zum Sohn besteht) Schlimbach, Bohnenkamp und Rasmussen kümmerten sich intensiv um das Boot während des Krieges, den sicheren Transfer aus dem „Versteck“ durch den französischen Sektor inklusive der formellen Unwägbarkeiten bis zur Übergabe an den Nacheigner Roe.

1947 - 1948

Instandsetzung div. Transportschäden, Nutzung als Tourenkreuzer in Südenland u.a. in Fowey, Werftpflege, Verkauf an den britischen Arzt und Frühpensionär Dr. Ivor John Franklen-Evans Ende 1948 aus gesundheitlichen Gründen; Dr. Franklen-Evans war Gründungsmitglied des britischen Ocean Cruising Club (OCC).

1949

Reise nach Norwegen, Crewmitglied Frank Jensen, Planung und Ausrüstung für Langfahrt, Installation eines Röhren-Kurzwellen-Empfängers „Ed-dystone“ und eines Backofens (mit dem man auch toasten konnte) Cowes - Photograph Beken of Cowes macht 4 Photos der Bermudian Yawl auf dem Solent Reise von Poole, UK über die Kapverdischen Inseln nach Bermuda, Qualifikation für die Mitgliedschaft im Ocean Cruising Club (OCC), längere Rundreise in den West Indies (Karibik)



1950

Panama Kanal, Reise über die Marquesas, Takaroa, Tahiti nach Neuseeland, Ankunft Auckland am 8.12.1950

1951

Überholung des Schiffes in Auckland West Haven, Kupferblech-Teerbeschichtung des Unterwasserschiffs

1952

Planung und Ausrüstung einer Südsee Reise Auckland - Rapa - Raivavae - Tahiti - Marquesas - Hawaii; Auslaufen mit 3. Crewmitglied am 30.8.1952, 5.697 NM, Gewinn des Challenge Cups des Royal Cruising Club, London

1953

Hilo/Hawaii - Victoria (Vancouver Island), Ankunft am 16. Mai 1953

1954

Reise zu den Queen Charlotte Inseln, Umrundung Vancouver Island im Uhrzeigersinn

24.11.1954

Verkauf in Viktoria an Sylvia-Magaret und Dr. Theodore Rose (Sylvia verstorben 2005 in West Vancouver, Kontakt mit den Nachfahren besteht), Liegeplatz im RVYC in Victoria; Nutzung als Familienboot

30.3.1973

Verkauf an den Physiker John Edgar Harvey, Kontakt zum Sohn Brian Harvey besteht; Ozeanograph, der auf Störtebeker III segeln lernte und die Original Kakaodose aus der Pantry als Bleistiftständer in seinem Institut nutzt

6.9.1979

Verkauf an Christopher Grant Denny (Architekt / Illustrator / technischer Zeichner), Kontakt zur Witwe besteht

1980

Instandsetzungen und „Modernisierung“ der Innenraumaufteilung /

Umbauten Ruderkoher, Cockpit, Instandsetzung Heckbalken mit zentraler Wellenanlage, Erneuerung Spiegel/ Großbaum, Ausrüstung für Einhand Langfahrt

1981

Reise Victoria - San Francisco - San Diego - La Paz/Mexiko - Marquesas

1982

Reise Marquesas - Tahiti - Hawaii - Victoria / Einhand (in der Südsee zeitweise weibliche Gastcrew)

15.9.1995

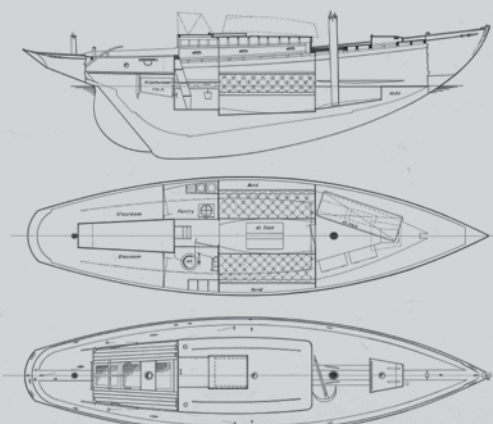
Verkauf an Robert William Rogers und Katryn Anne Pineo; Daysailer, Liegeplatz RVYC

13.7.2000

Verkauf an Edward Perry Louchard, Port Townsend, Washington B.C.; Nutzung als Familienboot, jährliche Teilnahme am bekannten Wooden Boat Festival; Winterliegeplatz in geschützter Bucht an Mooring; 2006 Bruch der Mooring, Strandung im Sturm, letzte Saison im Wasser 2007, danach Lagerung im heimischen Holz-Schuppen.



*Light Breeze
in den 50ern*



*Auckland
West Haven
1951*



BISHERIGES FAZIT ZUM BAU AUS DER HISTORIE

Das Boot wurde je nach Einsatzzweck und jeweiligem Eignerwunsch mehr oder weniger maßvoll umgebaut und ausgerüstet. Umbauten erfolgten nicht design-konform. Viele Originalteile der Inneneinrichtung, der originalen Beschläge und der originalen Ausrüstung fehlen.

GEPLANTES VORGEHEN FÜR DIE WEITERE RESTAURIERUNG

Konzentration der Recherche auf die für die Restaurierung relevanten Informationen, u.a. Findung und Rückführung von Originalteilen und sonstigem Bootszubehör. Falls keine verwertbare Innenraum-Dokumentation aus dem Zeitraum 1937-1954 gefunden werden kann, werden die Originalpläne aus der Bau- und Zeichnungsakte von A&R Ausgangsgrundlage für den Innenausbau/-rückbau. Bei Änderungen/Anpassungen aufgrund des beabsichtigten Einsatzzwecks wird man sich an den gebauten Originalelementen der Schwesterschiffe bzw. anderer A&R Yachten von 1936-1938 orientieren bzw. das Design übernehmen.

WEITERE RECHERCHE - AKTUELLE FRAGEN AN DIE KLASSIKER-LESER

1937 bis 1954 und der Chronologie des Bootes über:

1. Medienarchive (Tageszeitungen, Wochenschau, Fachzeitungen, Literatur, Vereinsnachrichten, Radiosender etc.)

2. Nachfahren / Personen die mit dem Boot (bzw. den Eignern) im Zeitraum 1936 bis 1954 zu tun hatten
Ansatzpunkte sind z.B. A&R Belegschaft 1936-1939, H.Rasmussen, L.Schlimbach, C.Wilkens, Carl Otto Bohnenkamp, Adolf Fricke, Dr. Frank, Dr. Georg Lauritzen (Sachwalter und „PR-Manager“ von Schlimbach), C.Nissen, Nachlass/Archiv J.Schult, Käthe Joel - Wirtin der „Kajüte“ in Teufelsbrück - Stammkneipe Schlim-



bachs, damalige Vereinskameraden bei Jachtklub Nord West, NRV/HVS; Regattateilnehmer Nordseewoche, Deutsche Ostseeregatta, Jadewoche, DSV Rheinwettfahrt am Volkswassersporttag 26.7.1942 u.v.m.

3. Wer kann Angaben dazu machen, wo das Archiv / Nachlass des im Krieg ausgebombten Filmdienstleiters FIKOPA Emil Müller (vor dem Krieg ansässig in Berlin SW61, Blücherstraße 12) verliehen ist ?

4. Wer kennt Chronisten / Personen aus Balduinstein, die Auskünfte über die Geschehnisse in Balduinstein 1943 bis Sommer 1946 geben könnten?

5. Wer hat Kontakte zur britischen Yachtszene in Torquay, UK sowie zum OCC, RCC London?

6. Wer hat Kontakte zur Yachtszene der Region Süd UK in der Nachkriegszeit 1947-1949, insbesondere was die Spuren des Voreigners Dr. John Ivor Franklen-Evans, vermutlich ansässig in der Region Southampton / Fareham / Portsmouth / London und Australien?

Kontakt *Störtebeker III*:
ST3@ewe.net

KLASSIKER!



SCHLIMBACHS VERMÄCHTNIS

Der FKY beabsichtigt, das Wirken von frühen Pionieren und Persönlichkeiten des Hochsee-Yachtsegelns zu bewahren und dies zu dokumentieren bzw. zu gegebener Zeit über Ausstellungen öffentlich zugänglich zu machen. Was Kapitän Ludwig Schlimbach betrifft, hat der verstorbene Schlimbach-Preisträger und Journalist Joachim Schult aus Tespe viele Informationen aus dem direkten Umfeld Schlimbachs aufwendig zusammengetragen und u.a. im Buch „Schlimbach erobert den Atlantik“ (Stalling Maritim) zusammengefasst. Sein Ansinnen war es bereits vor 40 Jahren, Schlimbachs Geist und eine seglerischen Taten vor der Vergessenheit und Verwässerung zu bewahren. Auch macht er anlässlich der 22. Verleihung des Schlimbach - Preises am 100. Todestages Schlimbachs im KYC, dem 13.1.1976 darauf aufmerksam, dass die Auswahl des Preisträgers mit den von Schlimbach vorgegebenen Auswahlkriterien immer schwieriger wird. Der KYC hat die Vergabe des Preises nach 50 Jahren eingestellt.