

Mariquita, der Glückskäfer

Schärenkreuzer segeln vor dem Kap der Guten Hoffnung? Im Atlantik, der erst in der Antarktis wieder auf eine Küste trifft? Ein frisch restaurierter 30er kann davon berichten. Auch wie ihm die Liebe einer Frau das Leben gerettet hat.

Von Anette Bengelsdorf

Obwohl für den Einsatz auf offener See gebaut, ist der Schärenkreuzer eine elegante Erscheinung. Bild: Bengelsdorf

Als in den 50er-Jahren das Interesse an den Schärenkreuzern in Schweden erlahmte, da sich Segler anderen, seetüchtigeren Klassen zuwandten und Segler in Deutschland nach dem Zweiten Weltkrieg existentiellere Sorgen hatten als teure Holzboote zu bauen, verlagerte sich die 30er-Szene nach Südafrika. 15 Jahre lang blieb das Land am anderen Ende der Welt die Hochburg der Klasse. Alle großen Designer dieser Zeit hatten zumindest eine Yacht, die vor Südafrika segelte. Bei Knud Reimers waren es gleich mehrere. Harry Becker war mit zwei Exemplaren vertreten darunter die legendäre „Rapid“ mit 14,60 Metern der längste jemals gebaute 30er-Schärenkreuzer. Arvid Laurin war der Rechenkünstler unter den Designern, dem es immer gelang bis an die Grenzen der Klassenvorschrift zu zeichnen, um sich an das maximale Geschwindigkeitspotenzial heranzutasten. „Mariquita“, zu Deutsch „Marienkäfer“, stammt aus seiner Feder. Sie war die einzige Yacht, die für einen südafrikanischen Eigner gezeichnet wurde und bekam deshalb die Segelnummer SA 1. Der reiche Geschäftsmann und her- ▶▶



Beinahe alle Spanten sind delaminiert und gebrochen.

Bild: Privat



Mit diesem Mast sollte man besser nicht mehr segeln – das untere Ende war komplett verfault.

Bild: Privat



Nächste Katastrophe: Unter den Spanten waren die Planken faul. Bild: Privat



Noch in der alten Heimat Kapstadt: Von weitem wirkt die Yacht intakt.

Bild: Trevor Wilkin



Stefanie und Michael Baumann freuen sich, dass ihr Schmuckstück wieder wasserdicht ist.

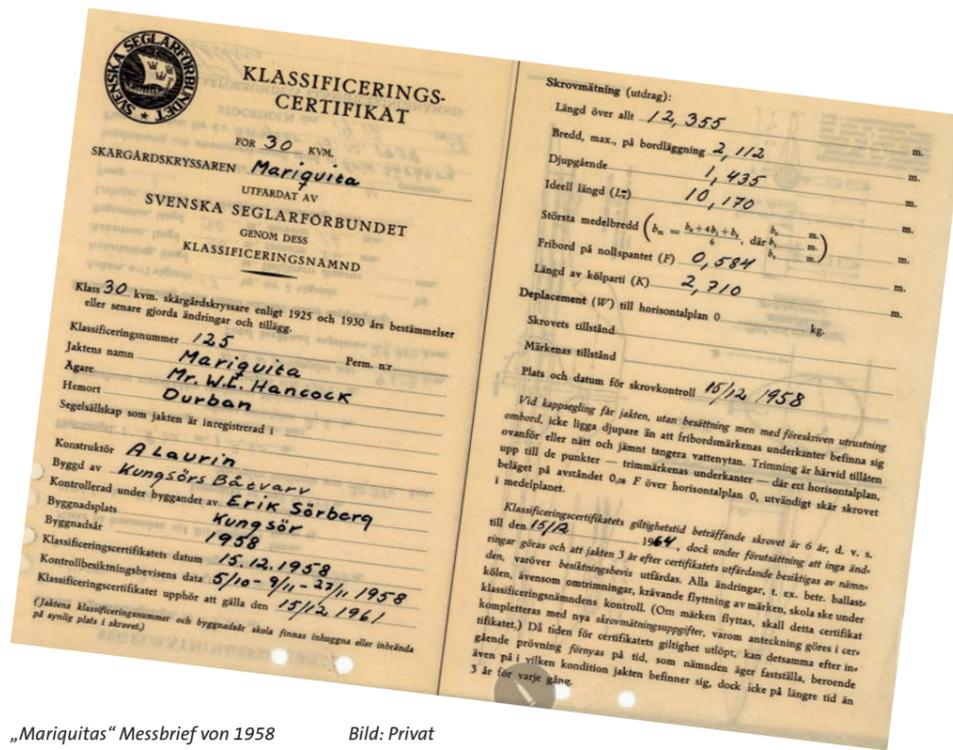
Bild: Bengelsdorf

vorragende 30er-Segler Wilfrid Hancock, so erzählt die Legende, war so begeistert von Laurins Yacht „Trickson II“, die erfolgreich vor Kapstadt gesegelt wurde, dass er seinen neuen 30er bei dem Schweden in Auftrag gab. Im Jahr 1958 nietete die „Kungsörs Båtvarv“ in Schweden Planken aus Honduras-Mahagoni auf gedämpfte Eichenkantenspanen und gaben dem 12,40 Meter langen Zahnstocher ein Deck aus Douglasie. Alles erstklassige, gut abgelegene Hölzer, gemacht für extreme Witterungsbedingungen.

Der Scherbenhaufen von Port Elizabeth

Bis zu zwölf 30er starteten beim jährlichen Lipton Cup, der von 1953 bis 1973 in dieser Klasse ausgetragen wurde. Den Cup hatte Sir Thomas Lipton, Teefabrikant und Shamrock-Segler beim America's Cup, 1909 dem Table Bay Yacht Club in Kapstadt gestiftet. Er wurde im warmen Indischen Ozean vor Durban und Port Elizabeth sowie im kalten Atlantik vor Kapstadt ausgetragen. In der ruhigsten Jahreszeit, dem Herbst der Südhalbkugel. Tatsächlich fanden in 70 Prozent der Fälle die Wettfahrten bei weniger als zehn Knoten statt. Die restlichen 30 Prozent hatten es allerdings in sich. In böigem Wind bis zu acht Beaufort schlugen sich die Yachten mit zerfetzten Segeln und Winschen, die mehr unter als über Wasser waren, angeblich prächtig. Als „Scherbenhaufen von Port Elizabeth“ ging der Lipton Cup im Jahr 1958 in die Annalen ein. Wilfrid Hancock segelte damals noch Knud Reimers „Sunmaid“ von 1938. Mit zwei gerollten Reffs im Groß und einer schweren Sturmfock kämpfte er gegen Böen aus Südwest, die, so wird berichtet, innerhalb von zehn Minuten zwischen null und 60 Knoten schwankten. So sparsam besegelt riss es ihm die Püttinge der Wanten inklusive Stahlspanten aus den Planken. Die Löcher, in denen zuvor die Niete saßen, dichtete die Crew während der Fahrt mit Isolierband ab. Hancock und seine „Sunmaid“ wurden Erste, während „Hjalmaren“, damals noch mit ihrem ersten Eigner am Ruder, vor Top und Takel – die Baumwollsegel waren in Fetzen gegangen – Richtung Madagaskar raste. Schneller als der Hafenschlepper von Port Elizabeth.

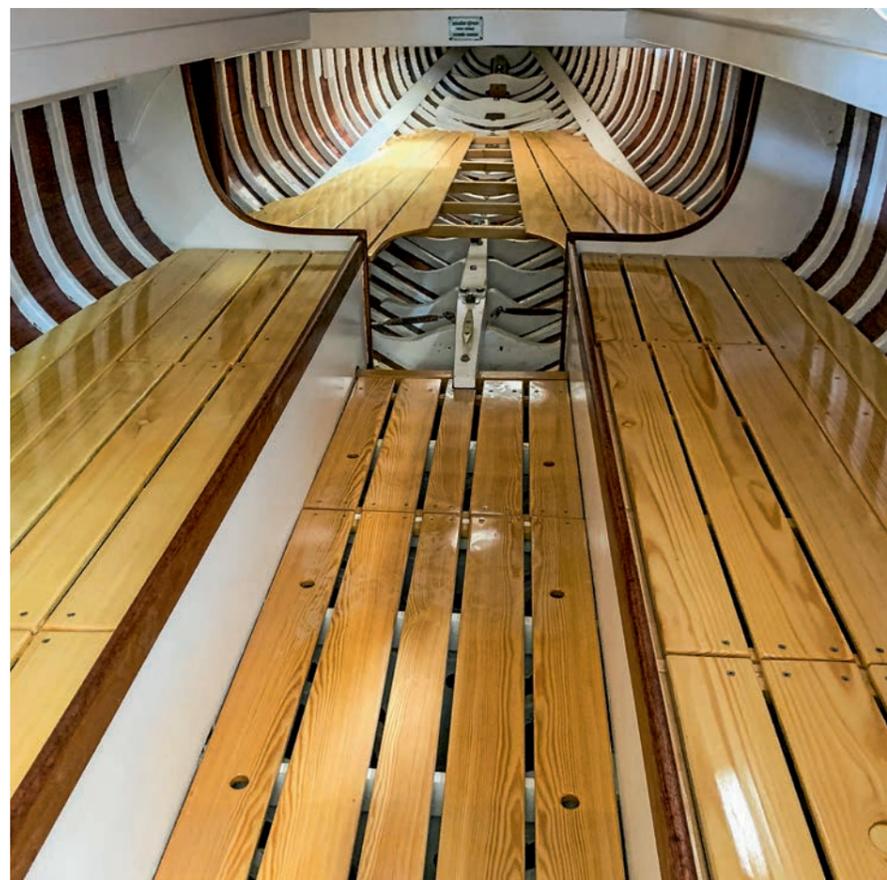
„Mariquita“ war die erfolgreichste Yacht
Ausgetragen wurde die Regatta immer im



„Mariquitas“ Messbrief von 1958 Bild: Privat

Heimatrevier des Vorjahressiegers. Als Decksfracht wurden die Yachten rund ums Kap der Guten Hoffnung von einem Ort zum anderen verschifft. Für drei bis vier Wochen mussten deshalb ihre Eigner auf Segeln verzichten. Das brachte Hamish

Campbell, offizieller Vermesser und späterer Eigner von „Hjalmaren“ – ihr erster hatte sie nach der Sturmfahrt für ein Zehntel des ursprünglichen Preises verkauft – auf die Idee mit zwei Mann Besatzung die etwa 1500 Kilometer von Durban nach Kapstadt auf eige-



Auch innen glänzt Mariquita nach der Restauration in schwedischem Design. Bild: Privat

nem Kiel zu segeln. Nach vier, fünf Tagen auf halbem Weg in Port Elizabeth gaben sie auf und verluden die Erik-Nielsson-Konstruktion auf einen Frachter. Die Crew hatte keine Lust mehr zu pumpen. Zwischen 1959 und 1966 kämpften vor allem „Rapid“ und „Mariquita“ um den riesigen silbernen Pokal. Dreimal ging er an „Rapid“, fünfmal konnte ihn Hancock mit „Mariquita“ erobern. So erfolgreich war kein anderer Schärenkreuzer gesegelt worden. Dann wurde sie verkauft und konnte, obwohl sie noch bis zum letzten Lipton Cup segelte – der wurde 1973 zum letzten Mal mit dieser Klasse ausgetragen – nie mehr an ihre alten Erfolge anknüpfen. Sie endete in Richards Bay im Zululand Yachtclub, wo sie beinahe 20 Jahre, angeblich zum Hausboot umgebaut, vor sich hindämmerte. Mike Daly nahm sich 1990 ihrer an und ließ die schwer heruntergekommene Yacht 1995 restaurieren.

Liebe macht blind

2005 zogen Stefanie und Michael Baumann nach Kapstadt. Michael war dort Geschäftsführer von MTU Südafrika. Schnell bekamen die beiden Segelflieger Lust aufs Segeln, fuhren eine Weile auf einer 60-Fuß-Yacht mit und beschlossen, einen Segelkurs zu machen. Dann traten sie in den Royal Cape Yacht Club (RCYC) ein. Sie segelten und kauften „Zeeslang“, auch sie, eine hölzerne, sehr eigenwillige Yacht. Stefanie aber war in die eleganten, schlanken Linien von „Mariquita“ verliebt, die un- abgedeckt – Persenninge wurden als Pyjama

verspottet – und offensichtlich ungenutzt im Hafen von Kapstadt lag. Über Michaels Kaufangebot musste Mike Daly lachen. Viel zu gering schien ihm damals der angebotene Preis. Baumanns verließen Südafrika und ließen sich in Österreich nieder. Ein Kurs zum Thema Restauration von historischen Yachten, an dem sie bei Jochen Landolt, damals Inhaber der Michelsen Werft in Friedrichshafen, teilnahmen, weckte bei den beiden schmerzhaft Erinnerungen an die schöne „Mariquita“, die noch immer in Kapstadt im Hafen lag und ohne Schlafanzug weiter verammelt. Noch aus der Werft rief Michael wieder Mike Daly an. Der hatte seine Meinung inzwischen geändert und war bereit den 30er abzugeben. Ein Freund mit Bootsverstand schaute sich „Mariquita“ an, machte Fotos und riet Michael dringend von dem Unterfangen ab. Michael sagt: „Wir waren davon überzeugt, mit einem Kübel Farbe könne man „Mariquita“ zu alter Schönheit verhel- fen.“

Michael wollte sie zersägen
Für 5000 Euro ließ er im Mai 2013 die Yacht in Plastikfolie gewickelt und auf einen Winterlagerbock geschnallt von Kapstadt nach Hamburg verschifft und fuhr sie auf einem gemieteten Autoanhänger nach Österreich. Pünktlich zu Stefanies Geburtstag kam sie an und Michael machte sie ihr zum Geschenk. Sie sei das größte Päckchen gewesen, das sie jemals ausgepackt hat, sagt Stefanie.



Die Yacht wird in Südafrika verladen Bild: Privat

Doch schnell folgte auf Freude Ernüchterung. „Du Papa“, rief sein Sohn, als sie zum ersten Mal auf dem Attersee mit „Mariquita“ segeln waren, „da unten kann ich Fische sehen“! Ungeachtet der Löcher in den Planken, die sie mit Gewebeband zugeklebt hatten, gebrochenen Spanten und einem „Verband“ um den unteren Teil des Masts, hatten sie die Yacht eingewassert, der ganzen Familie Schwimmwesten verpasst und sich bei lauen Winden der eingeschränkten Schwimmfähigkeit ihrer Yacht anvertraut. Nur ein einziges Mal, so zum Abschied, wollten sie mit ihrer großen Liebe segeln gehen. Danach wollte sie Michael zersägen, das Blei verkaufen und die Affäre ein für alle Mal zu den Akten legen.

Ein neues Leben am Bodensee

Er hatte die Rechnung aber ohne seine Frau gemacht. Beim Freundeskreis Klassischer Yachten, an den sie sich hilfesuchend wandte, fand sie Trost. Jochen Landolt wurde informiert, er rief an und sagte: „Lass die Säge weg, die Yacht hat eine Geschichte“. Der Fachmann für klassische Yachten reiste an und machte die Restauration zu einem Lehrlingsprojekt. Sieben Jahre oder 3500 Stunden später schwamm „Mariquita“ im August vergangenen Jahres wieder im Attersee. „Drei oder vier Teile sind noch original“, sagt Michael schmunzelnd. Alle Spanten waren delaminiert oder gebrochen, unter ihnen die Planken verfault, das Unterwasserschiff hatte einen anderen Aggregatzustand angenommen und hatte sich zu Torfmüll zersetzt. Entgegen erster Sparmaßnahmen wurde nicht, wo noch möglich, gestäubelt und lackiert, sondern edel und neu mit Mahagoni geplankt, die Idee eines billigen Sperrholzdecks zugunsten eines Teakdecks verworfen. Auch der Mast war nicht zu retten. Unter dem Verband kamen faustgroße, faule Löcher hervor, Schrauben konnte man mit den bloßen Fingern aus dem Holz ziehen. Das Ergebnis des Langzeitprojekts kann sich sehen lassen. Heute liegt „Mariquita“ als Schmuckstück mit Pyjama im Hafen des Württembergischen Yachtclubs in Friedrichshafen. Zu erkennen ist sie an den beiden Clubstandern unter der Backbordsaling ihres neuen Masts. Neben dem des UYCAS flattert der des RCYC im Wind. ■