

Die „Sphinx“ ist wieder auferstanden

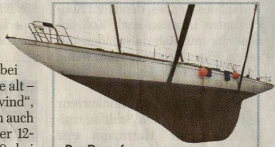
Oliver Berking, Chef der Silbermanufaktur Robbe & Berking, rettete mit zwei Freunden eine klassische 12er-Yacht vor der Verschrottung. Und gründete gleich noch eine Werft

Von Detlef Jens

ES WAR EINE Taufe wie aus dem Bilderbuch, und es ist ein Schiff wie ein Neubau. Dabei wird sie nächstes Jahr 70 Jahre alt – die „Sphinx“, ehemals „Ostwind“, „Lobito“ und ganz früher eben auch „Sphinx“. Eine Rennyacht der 12-Meter-R-Klasse, gebaut 1939 bei Abeking & Rasmussen.

„Diese Yachten sind der Traum eines jeden Seglers. Sie haben dank des America's Cup eine interessante Geschichte und sind der Inbegriff der klassischen Yacht. Viele moderne Yachten sind zwar größer, können in ihrer Ästhetik aber einfach nicht an einen 12er heranreichen“, sagt Oliver Berking. Der Flensburg-Unternehmer ist einer der drei Eigner dieser historischen Yacht. Zusammen mit seinen Freunden Jochen Frank und Gorm Gøndesen ließ er sie unter Leitung von Kai Wohlenberg restaurieren.

Zur „Wiedertaufe“ des 21,38 Meter langen Schiffes, das mit seinem zweiten Stapellauf den ursprünglichen Namen zurückbekam, waren viele Segler aus ganz Deutschland angereist. Unter ihnen auch Hans Schaedla von Abeking & Rasmussen, der Enkel von Henry Rasmussen, der die „Sphinx“ einst entworfen und gebaut hatte. Wie viele andere anwesende Experten war auch er begeistert von dem Perfektionis-



Der Rumpf der noch unrestaurierten „Sphinx“ am Bootekran

Die Rückkehr der Klassiker

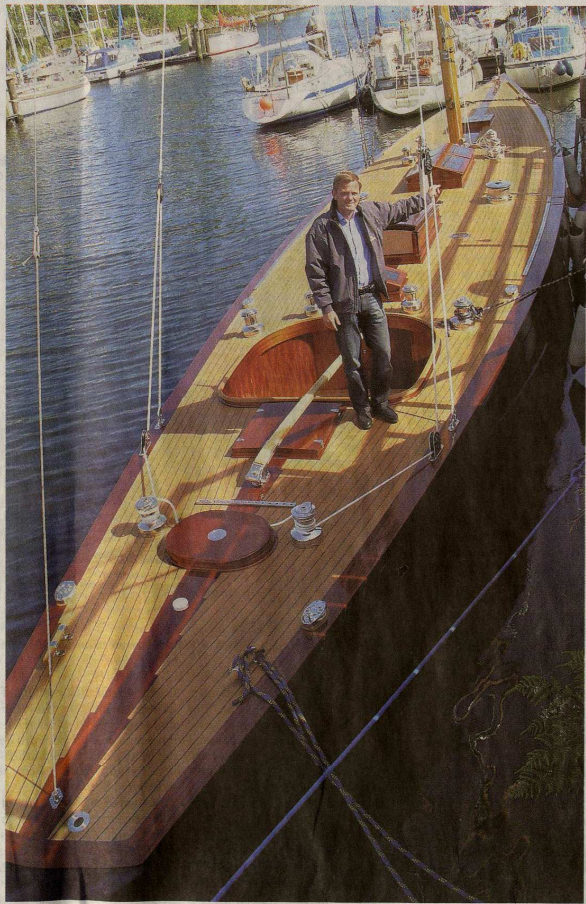
IRREFÜHRENDER NAME
■ Die Bezeichnung „12er“ ist eigentlich irreführend: Denn die Schiffe der 12er-Klasse sind nicht zwölf, sondern 20 bis 22 Meter lang. Der Name rührt aus einer Vermessungsformel, die unterschiedlich konstruierte Schiffe vergleichbar macht. In diese Formel geht zum Beispiel auch die Segelfläche mit ein.

DIE WM DER 12ER
■ Die „Robbe & Berking 12 Metre World Championship“ findet vom 5. bis 11. Juli in Flensburg statt. Die Yachten werden im Hafen von Glücksburg liegen, gesegelt wird vom 7. Juli an.

mus der Restaurierung. „Auf unserer Werft könnten wir das nicht mehr machen“, sagt er bedauernd. A&R hat sich heute auf größere Schiffe spezialisiert.

Die „Sphinx“ war ursprünglich vom Norddeutschen Regatta-Verein in Auftrag gegeben worden und wurde am 28. April 1939 abgeliefert – zu einem unglücklichen Zeitpunkt, nur wenige Monate vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges. Immerhin, einen Sommer lang durfte sie noch Regatten segeln, wo sie höchst erfolgreich lief. Nach Kriegsende hatte der NRV sein Klubhaus und die meisten seiner Schiffe verloren. Dank glücklicher Umstände konnte der 12er jedoch gerettet werden. Deutsche durften damals allerdings nur noch Boote segeln, die kleiner als sechs Meter waren.

So kam es auf Initiative des damaligen Vorsitzenden Erich F. Laeisz zu einem Ringtausch. Er verkaufte die „Sphinx“ an zwei Klubmitglieder des NRV, Hans und Wolfgang Freudenberg, Inhaber einer großen Holzhandlung, vor allem aber Inhaber chilenischer Pässe. Unter chilenischer Flagge durften sie die Yacht segeln und bezahlten sie mit einer Waggonladung Eiche, Lärche und Mahagoni. Dieses Holz reichte der NRV an Abeking & Rasmussen weiter, und Henry Rasmussen lieferte dafür zwölf Hummelboote, fünf Piraten,



Oliver Berking an Deck der restaurierten „Sphinx“: Beim Wiederaufbau der Yacht sammelte der Eigner so viel Wissen, dass er eine Werft für die Reparatur klassischer Yachten gründete

zwei kleine Kielboote vom Typ Sonderling und acht Hansajollen.

Die Freudenbergs segelten die Yacht nach dem Krieg unter dem Namen „Lobito“ und gewannen mit ihr 1948 die traditionsreiche Regatta um das „Blaue Band der Niederelbe“. Zehn Jahre später, 1958, wurde „Sphinx“ an die Marineschule in Flensburg-Mürwik verkauft, wo die Yacht bis 2004 unter dem Namen „Ostwind“ als Ausbildungsschiff diente. In den 60er- und 70er-Jahren gewann die Marine mit ihr insgesamt neunmal das Blaue Band der Flensburger Förde für die schnellste einheimische Yacht. Gleichzeitig besaß die Marine noch den ein Jahr vor der „Sphinx“ gebauten 12er „Inga“. Die beiden Schiffe erhielten die Namen „Ostwind“ und „Westwind“.

2005 jedoch wurde der Marine der Unterhalt der klassischen Yachten aber zu mühsam und zu teuer. Zahlreiche Flensburger setzten sich zwar dafür ein, die Schiffe an der Förde zu halten, doch nur das Trio Berking, Frank und Gøndesen gab bei der Versteigerung tatsächlich ein Gebot ab.

„Seither können wir es ein bisschen verstehen, warum die Marine sich trennen wollte“, sagt Jochen Frank – wie jeder Spaß enthielt auch dieser ein Körnchen Wahrheit. Denn die Restaurierung der Yacht war viel aufwendiger, als von den neuen Eignern gedacht.

Das hat aber auch seine positiven Seiten. Denn so konnte Kai Wohlenberg mit seinem Team viel Erfahrung sammeln. Oliver Berking, verkündete deshalb während der Taufe: „Wir haben jetzt so viel Wissen angesammelt, dass es schade wäre, es in einer Schublade verstauben zu lassen.“ Zwar war zu Beginn des Projektes „Sphinx“ keine Werftgründung geplant, aber genau das ist passiert: Gemeinsam mit Wohlenberg gründete Oliver Berking eine Werft. „Wir wollen klassische Yachten wieder beleben“, sagt er. Neue Projekte gibt es auch schon, darunter der von dem legendären Olin Stephens entworfene und ebenfalls 1939 bei Abeking & Rasmussen gebaute Ger „Nirvana“.

INA STEINHEUSEN

INA STEINHEUSEN