

DIE UNVERGESESENEN

Vor 100 Jahren lief der 35 qm Nationale Kreuzer vom Stapel. Heute ist „**Pia von Brandenburg**“ eine gut erhaltene Zeugin jener Zeit



Die schmuck naturlackierte „Pia von Brandenburg“ auf dem Heimatrevier Wannsee

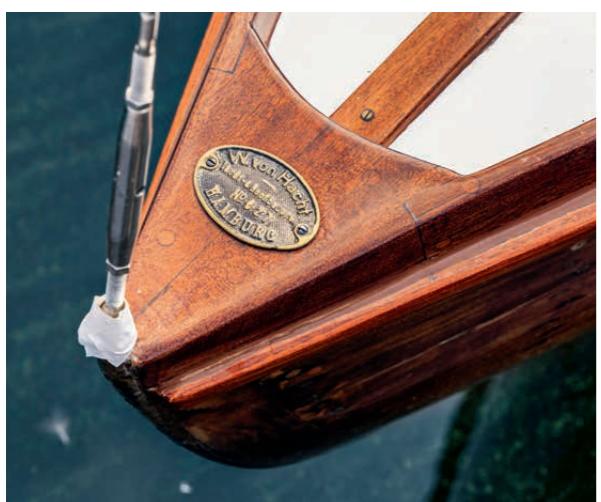
E

s gibt Erlebnisse, die vergisst man nicht. Der Moment im Frühjahr 2011, als Thomas Rosien den Staubsauger neben dem Achtersteven seiner „Pia“ in die Bilge hält und ein Stück der Außenhautbeplankung darin verschwindet, ist solch ein Vorfall. „Eine Katastrophe zeichnete sich ab“, sagt Rosien rückblickend. Der 57-Jährige sitzt in der Plicht seines naturlackierten Klassikers in der Sonne, das makellos gepflegte Schiff schwimmt auf flottem Wasser am Liegeplatz vor dem altehrwürdigen Potsdamer Yacht-Club, und die Geschichte, die der Eigner mit verschmitztem Blick von sich gibt, hört sich an, als säße hier Baron von Münchhausen im Ölzeug. Doch als Rosien weiter erzählt, wird klar, diese Story ist nicht erfunden. „Mit einem Stechbeitel haben wir ganz vorsichtig gekratzt, und dann zerfiel das Holz wie Staub.“

Rosien, der das Schiff seit 1988 gemeinsam mit seinem Schwiegervater Roger Haas bereedert, stellt an diesem Tag im Winterlager fest, dass die hölzerne Struktur im achteren Kielbereich nicht mehr zu retten ist. „Wie Blumenerde“, so sein nüchterner Kommentar über das, was er damals unter der Farbe findet.

Auf der Suche nach einer Lösung drehen sich die Überlegungen im Kreis: „Werft? Nicht finanziert. Verkaufen? Will in diesem Zustand keiner haben. Müll? Auch nicht so einfach. Verschenken? Ähnlich wie Müll.“ Und schließlich, so Rosien: „Irgendwie hängt man ja auch an seinem Schiff.“

Der Befund im Jahr 2011 ist nicht die erste Situation, in der Rosien und Haas ans Aufgeben denken. Ihre „Pia“ hat den beiden Enthusiasten schon mehrere Radikalkuren zu verdanken, ohne die der 35er Nationale Kreuzer heute mit Sicherheit Geschichte wäre. Mehrere hundert Stunden Arbeit haben sie in den zurückliegenden Jahren Winter für Winter in das jetzige Schmuckstück gesteckt. Doch ihre Mühe hat sich mehr als gelohnt – in diesem Sommer konnten sie voll Stolz den 100. Geburtstag der „Pia von Brandenburg“ feiern.



Die Werftplakette zierte „Pias“ Steven und erzählt von ihrer Herkunft, der Hamburger Werft von Hacht

Rosien, der heute allein an Bord ist, wirkt völlig mit dem Schiff verwachsen. Jede Bewegung fließt, jeder Handgriff sitzt, als er segelklar macht, um bei einem Schlag über den Wannsee seinen schwimmenden Schatz vorzuführen. Schnell sind die 35 Quadratmeter Tuch gesetzt, und bei aufkommender Morgenbrise legt sich „Pia“ sacht auf die Seite und beginnt, über die spiegelglatte Wasseroberfläche zu ziehen.

Rosien sitzt mit zufriedenem Gesichtsausdruck an der Pinne und genießt das sichtlich. „Ich war 27, als wir die ‚Pia‘ bekamen. Sie war vom ersten Probeschlag an mein Schiff“, sagt der Eigner, der schon als Internatsschüler begeisterter Wassersportler war, aber erst durch seine Frau zum Segeln kam. Ihre vier Kinder sind auf dem Boot groß geworden. Noch heute verbringt das Ehepaar viel Zeit an Bord, mittlerweile sind dabei des Öfteren die Enkel zu Gast.

Den Anstoß zum Kauf hatte einst der Schwiegervater gegeben. Da lag „Pia“ schon im Potsdamer Yacht-Club, sei aber, so Rosien, ein Wrack gewesen. „Wenn wir segeln, mussten immer zwei Mann an Bord sein, weil einer allein mit Pumpen beschäftigt war“, sagt er und lacht. Doch die Nationale Kreuzer seien eben auch nie dafür konstruiert und gebaut worden, 100 Jahre alt zu werden, wie ein Blick in ihre Geschichte belegt.

Um die Jahrhundertwende wurde der Yachtbau noch vom alten Segellängen-Messverfahren bestimmt. Nach Gründung des Welt-Seglerverbandes 1906 wurde auch vom Deutschen Segler-Verband (D.S.Vb.) die ein Jahr später in Kraft gesetzte Meterformel eingeführt. In ihrer ersten Version för-

derte sie üppige Segelflächen, was mit einem großen Anteil an Bleiballast kompensiert wurde. Hinzu kamen aufwändige Bauvorschriften und hohe Materialstärken, da die Meteryachten auch für Seereviere geeignet sein sollten. Und so wurden sie ausgesprochen teuer.

Zur gleichen Zeit formierte sich mit dem Deutschen Segler-Bund (DSB) ein Dachverband, der das volkstümliche Segeln fördern wollte. Eine breite Palette von erschwinglichen Kreuzeryacht-Klassen, mit denen binnen wie buten Regatten und Fahrten gesegelt werden konnten, war Teil des Konzepts. Im D.S.Vb. gab es an nationalen Kielboot-Klassen damals lediglich die 30-qm-Rennklasse (L-Boot), die „Eckernförder“ 30-qm-Küstenjolle (U-Jolle) sowie die Sonderklasse. Die Segellängen-Boote wurden nur noch bis 1909 auf Regatten zugelassen. Dem internationalen Regattasport mit den teuren Meteryachten galt die volle Konzentration des Verbandes.

Die Segler auf den Binnenrevieren empfanden diese Entwicklung in vielerlei Hinsicht als katastrophal. Die Meteryachten waren nicht wendig genug für Dreiecksregatten auf ▶



Der Nationale Kreuzer sollte es der breiten Bevölkerung möglich machen zu segeln



Fotos: YACHT/S. Huchto

Eigner Rosien an der Pinne. Hier, so der Eigner sei er ebenso gerne wie bei der Arbeit im Winterlager



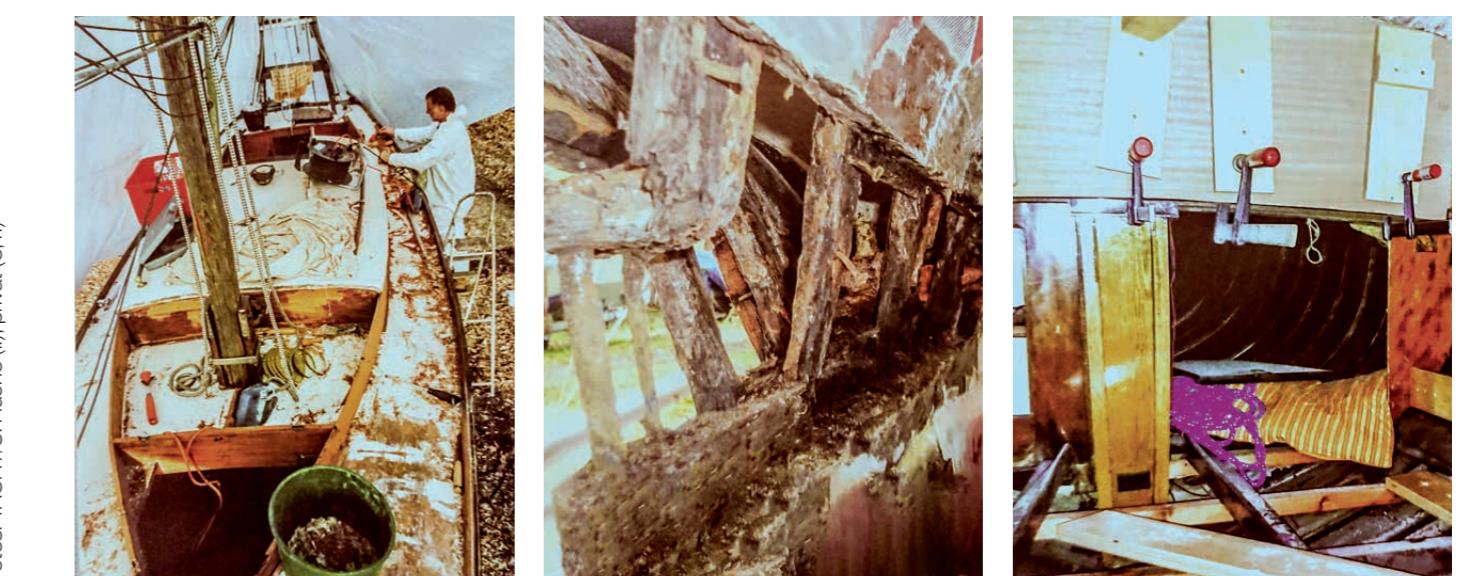
engem Raum, für die Fahrtensegelei wenig geeignet und zudem sehr teuer. Man fürchtete, der neue Konkurrenzverband DSB würde dem D.S.Vb. mit seinem Angebot schnell den Rang ablaufen. In der Schifferstube des Potsdamer Yacht-Clubs gingen der Vorsitzende August Mütze und sein Vize Heinrich Rauchholz deshalb daran, eine vielseitige, nationale Kielbootklasse zu erdenken. Die Boote sollten ein preiswertes Pendant zu den Meteryachten sein; Regatta- wie Fahrtensegler sollten auf ihre Kosten kommen. Geplant waren Boote mit 45 Quadratmetern für Binnenreviere und größere mit 75 Quadratmeter Segelfläche für die offene See. Für beide Klassen wurden Grenzmaße und Anforderungen an den Ausbau festgelegt.

Der Potsdamer Yacht-Club stellte im Jahr 1911 auf dem 20. Seglertag den Antrag auf Einführung dieser „Nationalen Kreuzerklasse“. Und obwohl man die Mehrheit der Mitgliedsvereine im Rücken wusste, stieß das Vorhaben im Verband auf erhebliche Widerstände. Dessen Vorsitzender Geheimrat Busley äußert die Bedenken, der Antrag müsse zu „einer gefährlichen Durchlöcherung des internationalen Messverfahrens“ führen. Doch nach heißer Debatte ging der Antrag schließlich durch, und der Seglertag ernannte eine Kommission, die noch im selben Winter Bauvorschriften festlegte.

Typische Merkmale der Nationalen Kreuzer waren ihr Löffelbug, mäßige Überhänge und ein dominanter, vorn gerundeter Aufbau. Sie waren breiter und damit formstabiler als die ihnen von der Länge her entsprechenden Meteryachten.

RESTAURIERUNG

Das Stabdeck aus Fichte wurde schon im ersten Winter der Eigenschaft Rosiens von einem Bootsbauer mit Sperrholz belegt. Nach zehn Jahren erneuerten Rosien und Schwiegervater Haas den Farbaufbau (l.). Die verrottete Kielstruktur im Bereich des Achterstevens bereitete Kopfzerbrechen (M.). Mit Furnieren verschönerte Rosien die „Pia“, wo er nur konnte



Fotos: YACHT/S. Hucho (l.), privat (3, r.)

Zudem hatten sie eine deutlich geringere Segelfläche, waren aber signifikant leichter und hatten durchaus vergleichbares Potenzial unter Segeln. Bei wenig Wind waren die übertakelten Meteryachten der First Rule überlegen, bei Brise jedoch waren die Nationalen Kreuzer schneller. Vor allem aber waren sie viel wohnlicher eingerichtet und sehr viel günstiger.

Die neue Klasse wurde umgehend ein Erfolg. Der Seglertag 1916 beschloss daher weitere Größen, unter anderem den 35er. Doch zu Neubauten kam es erst nach Ende des Ersten Weltkriegs. Als der deutsche Segelsport in den zwanziger Jahren wieder in Gang kam, erlebten die Nationalen Kreuzer ihre Blütezeit. Der Welt-Seglerverband hatte Deutschland vom internationalen Regattasport ausgeschlossen. Für den heimischen Segelbetrieb aber war der Nationale Kreuzer wie geschaffen. Im Jahr 1925 waren von den 35ern 79 Exemplare registriert, von den 45ern 91 und den 75ern 35.

Doch dann kam das abrupte Aus. Mit dem Seefahrt-kreuzer führte der D.S.Vb. 1927 eine neue Kielbootklasse ein, die seetauglichere Boote schaffen sollte. Die Nationalen Kreuzer wurden 1933 zu Altersklassen ohne Neubauerlaubnis ▶



Nationale Kreuzer sind heute wie vor 100 Jahren relativ leichte, unkompliziert zu segelnde Boote

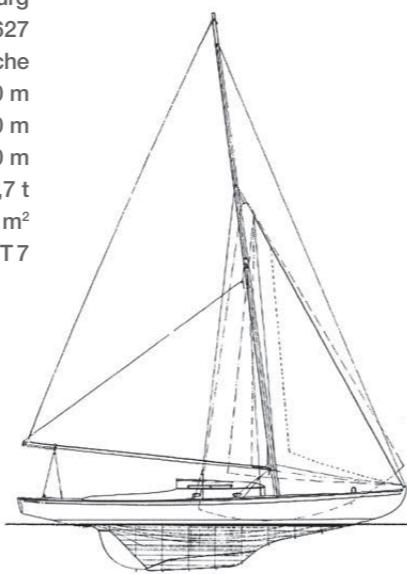
erklärt. Das war das vorläufige Ende der sympathischen Boote. In den neunziger Jahren dann kam es schließlich zu ihrer zweiten Blüte als Klassiker.

Thomas Rosien und sein Schwiegervater durchleben damals gerade ihre erste Krise mit „Pia“. Im Jahr 1996 kommt bei ihnen die Überlegung auf, sich von ihr zu trennen – zu viel Wasser schießt an heißen Sommertagen durch die Außenhaut, wenn der 35er sich auf die Seite legt. Doch schon damals behalten die Gefühle für das alte Boot die Oberhand, außerdem reizt die bootsbauerische Herausforderung. „Mich hat einfach der Ehrgeiz gepackt“, erklärt Rosien, dem seinerzeit schon bewusst ist, dass die Arbeit samt und sonders eigenhändig zu erfolgen hat, wenn er nicht auch noch finanziell Schiffbruch erleiden will.

Und so tauschen die Eigner Teile der Beplankung aus und beschichten die Außenhaut anschließend mit einem dünnen Gewebe und Epoxid. Als der Rumpf endlich dicht ist, hat der beruflich als Blumenhändler tätige Rosien Spaß am Bootsbau gefunden und nimmt sich in den Folgejahren immer weitere Projekte vor. Auf Fotos hat er festgehal-

■ „PIA VON BRANDENBURG“ 35 qm Nationaler Kreuzer

Baujahr	1920
Bauerft ..	v. Hacht, Hamburg
Baunummer	627
Baumaterial ..	Mahagoni/Eiche
Gesamtlänge	8,30 m
Breite	2,20 m
Tiefgang	1,10 m
Verdrängung	1,7 t
Segelfläche	35 m ²
Segelnummer	T7



Fotos: YACHT/S. Huchto; Zeichnung: privat

ten, wie das Rigg überholt wird und die Bilgen gemalt, Aufbauten und Schottwände furniert werden, das Deck abgezogen und neu beschichtet wird. Rosien überholt sämtliche Beschläge, baut einen neuen Mastfuß sowie ein neues Ruderblatt und geht nach eingangs erwähnter Diagnose daran, die gesamte Kielstruktur im Bereich des Achterstevens zu sanieren. Nachdem die GFK-Beschichtung und sämtliches rote Holz in dem Bereich entfernt sind, bietet die „Pia“ ein trauriges Bild. Doch nicht lange: Aus massiven Hölzern entstehen die fehlenden Teile von Steven und Kielbalken neu, und anschließend wird wieder aufgeplankt und überlaminiert.

Zwei armdicke Folianten umfasst die Dokumentation der Arbeiten. Die frühere Geschichte der „Pia“, die von ihren Eignern anlässlich der Wiedervereinigung den Beinamen „von Brandenburg“ erhalten hat, haben Rosien und Haas hingegen trotz intensiver Bemühungen nie en détail erforschen können. Ausweislich des Werft-Schildes ist der 35er als Baunummer 627 bei von Hacht vom Stapel gelaufen und daher mit hoher Wahrscheinlichkeit auch von dem Hamburger Konstrukteur und Werftbesitzer gezeichnet worden. „In einer alten YACHT habe ich ein Boot mit dem Segelzeichen T7 gesehen, und da stand, es sei für ein Mitglied des Segel-Clubs Ahoi in Berlin gebaut worden“, erklärt Rosien. Dort ist das Boot dann wohl bis heute geblieben.



Ihr Voreigner, so viel sei überliefert, habe den Nationalen Kreuzer als Beigabe zu einer Ketsch geschenkt bekommen. Er habe ihn dann der Jugend des Potsdamer Yacht-Clubs zur Verfügung gestellt, seither ist die „Pia“ – ob sie je anders hieß, ist ebenfalls unbekannt – an diesem Ort, an welchem ihre Klasse einst erdacht wurde, zu Hause.

Rosien sagt, er sei es ebenfalls. Wann immer er Zeit habe, sei er an Bord, und viele Sommernächte verbringe er in der Koje, am Liegeplatz oder vor Anker in der Natur. Dabei ist der Ausbau der Kajüte recht spartanisch. Für die kleinsten Nationalen Kreuzer war er gar nicht vorgeschrieben. In YACHT 17/1917 wird ein 35er vorgestellt, der ebenfalls bei von Hacht entstand. „Vom Einbau von Schränken ist abgesehen“, heißt es dort. „Sie sind durch die Vorschriften mit Recht auch nicht gefordert. Auf so kleinen Booten, wo die ganze Kajüte ja sozusagen nur ein großer Schrank ist, genügt es völlig, die Kleider hinter einer Gardine im Vorschiff an Haken unter Deck zu hängen und im übrigen genügt der Raum unter den Bänken.“

Auf der „Pia“ gibt es hingegen neben vier festen Kojen mehrere Schränkchen, und selbst in der Plicht kann der Eigner in zahlreiche Backskisten und Schubladen greifen, wo er alles findet, was er benötigt. Als er das Großsegel birgt etwa und er mit geübtem Griff nach Zeisingen langt, um es aufzutuchen. Oder im Hafen, als er ein Werkzeug braucht, um schnell etwas zu reparieren. Nach wie vor verspürt er Freude am Erhalt und der Pflege. Und auch wenn er es war, der das Boot die letzten 30 Jahre benutzt hat – „es gibt doch immer mal wieder Dellen und Kratzer, damit muss man leben“.

Seine „Pia von Brandenburg“ tut das nun seit 100 Jahren, die man der Dame trotz besagter Dellen und Kratzer nicht ansieht. Grund genug für die Eigner, das Schiff am Ende der Saison auf einer kleinen Feier hochleben zu lassen. Ein weiteres Erlebnis, das sie vermutlich nie vergessen werden.

■ Lasse Johannsen

Die zu öffnenden Bulleyes sind die jüngste Investition in das Schiff. Sie sind aus Marinebronze angefertigt und ein langgehegter Wunsch des Eigners, der im Sommer oft an Bord übernachtet. Die Beschläge des Riggs, allesamt von Chrom befreit und aufgearbeitet, sind weitgehend original