

# Cabrio-Kreuzer

Bei Sparkman & Stephens entwickelte man einst nicht nur schöne Linien, sondern auch gute Ideen. Eine der seltenen Sailmaster 22 segelt nun, frisch restauriert, auf der Schlei

Luftraum. Dank doppelten Schiebeluks unter Deck Stehhöhe bis zum Himmel

FOTO: YACHT/M. S. KREPLIN





**Banane. Der Decksprung ist kräftig, das sauber verlegte Teak verstärkt den optischen Eindruck**

**E**s gibt Yachten, die erkennt man auf den ersten Blick als Klassiker. Dafür braucht es nicht einmal ein sonderlich geschultes Auge. Eine Ziergöhl sowie andere charakteristische Stülelemente, Bug- oder Heckformen sprechen mitunter eine deutliche Sprache.

Es gibt aber auch Boote, die unscheinbar bleiben. Manchmal ist ein Fehlgriff des Designers Schuld, ein anderes Mal der Geschmack der Zeit. Oft aber auch einfach nur die mangelnde Liebe und Pflege eines Eigners. Dass kurz vor den Toren Hamburgs, auf einem verlassenen Grundstück, eine Yacht aus der Feder von Olin Stephens dahinsieht, erscheint Ken-

war – das umgebende Planengerüst ragte wie ein Skelett in die Luft – verrieten ihre Linien, der starke Decksprung mit Yachtheck und Löffelbug, dass hier nicht ein x-beliebiger Kleinkreuzer auf die Kettensäge wartete, sondern eine klassische Yacht auf ihre Auferstehung. Und tatsächlich, zweieinhalb Jahre später ist für jedermann ersichtlich: Der Zufallsfund hat edle Gene. Und strahlt nach einem gelungenen Refit wie am ersten Tag.

Den erlebte das Boot Mitte der 60er Jahre als Sailmaster 22, eines der ersten aus Kunststoff gebauten Serienboote. Gezeichnet hat es niemand Geringerer als Olin Stephens, die ausgewogenen For-

## Liebevoll und detailgenau restauriert

men der Materie beinahe unmöglich. Und doch wären sie an dieser kleinen 22-Fuß-Yacht ohne Augenaufschlag vorbeigegangen, vielleicht mit einem Ausdruck des Bedauerns über den erbärmlichen Zustand des aufgepalten Kleinkreuzers. Nicht aber Hans Kablitz. Ohnehin auf der Suche nach einem kleinen Boot für spontane Segelausflüge auf der Elbe, stutzte der Sachverständige, als er die kleine Kielschwertyacht unweit der Oste stehen sah. Obwohl das Boot seit Jahren der Witterung ausgesetzt

men und Proportionen schmeicheln heute noch dem Auge. Gleich zwei Varianten konstruierte man im New Yorker Büro: einen Daysailer mit großem Cockpit sowie eine Variante namens Weekender, die eine vergrößerte Kajüte erhielt. Und ein extravagantes Schiebeluk, das beinahe zwei Drittel des Kajütdaches umfasst. „Damit hat man auch unter Deck fast überall Stehhöhe“, schwärmt Kablitz, der nicht nur an Wochenenden mit der kleinen S&S-Yacht unterwegs sein will.

Doch erst einmal heißt es, sich an den besonderen Langkieler heranzutasten. Der ist einerseits so kompakt und klein, dass er problemlos getrailert werden kann, wiegt aber tatsächlich stolze 1,6 Tonnen. Und will deswegen bei flauem Wind energisch gesegelt werden, soll es wirklich vorangehen. Da heißt es Lage schieben, um die Wasserlinie zu strecken. Die ist im aufrechten Zustand kürzer als die eines Piraten.

Damit die Sailmaster nicht so kurz aussieht, wie sie in Wirklichkeit ist, bediente man sich des klassischen Tricks, auf kräftigem Blau am Rumpf einen hellen Aufbau und einen ebensolchen Wasserpass zu setzen. Und so schimmert „Lorbas“, wie der Eigner sein Schiff taufte, auch heute wieder. „Das Gelcoat aufzuarbeiten war nicht mehr möglich, deshalb haben wir uns für eine Lackierung entschieden“, erklärt Kablitz, der mit viel Eigeninitiative die Restaurierung des Bootes vorangetrieben hat, bei kniffligen Arbeiten aber auf das Können der Yachtwerft Neuhaus zurückgreifen konnte.

Gemeinsam haben sie ganze Arbeit geleistet. Keine zwei Monate schwimmt der Miniatur-Klassi-

ker wieder, alles an Bord glänzt und leuchtet noch wie neu. Das Laufdeck bekam ein Teakdeck mit lackiertem Fisch und ebensolcher Laibung, alle GFK-Oberflächen wurden gespachtelt und lackiert, Duchtseitenwände wurden genauso aufgearbeitet wie das Rigg und die unzähligen Bronzebeschläge. An den Ursprungszustand, in dem die Yacht in Kablitz' Hände geriet, erinnert jedenfalls nicht mehr das kleinste Detail. „Bis auf das Laufdeck und den modifizierten Innenausbau haben wir alles wieder originalgetreu instandgesetzt“, erzählt der Eigner stolz. Lobenswerter Aufwand für ein Boot, das weder wirklich alt, noch wirklich selten ist. Sogar zu einer Fansite beim Sozial-Netzwerk Facebook hat es die Sailmaster mittlerweile gebracht.

Damit schaffte Kablitz eine solide Basis, die sein Boot in den nächsten Jahrzehnten zu einem Klassiker 2.0 werden lässt. GFK ja, aber unverwechselbar in seiner Form. Und überraschend schleitauglich.

Es rumpelt ein wenig, die ohnehin schwache Fahrt gerät weiter ins Stocken. Aber ein Zug am Schwertfall, und die Fahrt außerhalb des Fahrwassers kann weitergehen. Denn zusätzlich zum ▷



**Schwermetall: edle Bronzebeschläge an Deck, alle original**



Langkiel steckt noch ein Schwertkasten im Schiff, der den Tiefgang bei Bedarf auf amtliche 1,70 Meter erhöht. Mehr Stabilität bringt das nicht, aber das ist bei dem hohen Gewicht des solide gebauten Schiffes auch nicht nötig. Schlank in der Wasserlinie, holt es erst ein paar Grad über, um dann bei 20 Grad Lage wie festbetoniert liegen zu bleiben. Der Skipper setzt sich währenddessen mit dem ungewöhnlichen Ar-

## Kleines Boot mit großen Ambitionen

beitsplatz auseinander. Die Pinne ragt aus dem Plichtboden hervor, die Großschot ist hinter ihr auf dem Achterdeck angeschlagen. Klemme? Fehlanzeige, immer wieder muss die Schot an einer Klampe belegt werden.

Schlimm ist das nicht. Die Sailmaster ist kein Rennpferd, sondern ein Boot für Genießer. Kurs anliegen lassen, Segel trimmen und zurücklehnen. Ein Gefühl, das man an Bord auch mit vielen Gästen teilen kann. Denn der Commodoreplatz, im Niedergang stehend, ist nicht nur für eine Person reserviert, sondern bietet gleich sechs Personen den begehrten Ausblick. Klapp, klapp, schon öffnet sich der Himmel des Kajütdachs und lässt die Mini-Yacht zum perfekten Feierabendsegler werden.

Leise plätschernd zieht sie dahin, nimmt entgegenkommenden Dampferschwell so stoisch wie eine Große. Kommt eine Bö, holt sie etwas über und schnürt dann wie am Lineal gezogen geradeaus. Auch das: wie eine Große. Und schlussendlich adelt die kleine Sailmaster natürlich der edle Doradelüfter

### Technische Daten

**Lüa** ..... 6,70 m  
**LWL** ..... 5,09 m  
**Breite** ..... 2,16 m  
**Verdrängung** . 1,6 t  
**Ballast** ..... 0,67 t  
**Tiefg. min.** 0,71 m  
**Tiefg. max.** . 1,70 m  
**Großsegel** .. 12 m<sup>2</sup>  
**Vorsegel** ... 9,5 m<sup>2</sup>

auf dem Vordeck. Kleinkreuzer haben so etwas nicht. Doradelüfter dürfen nur auf echten Yachten stehen. Vielleicht reckt sich der Bug deshalb noch ein paar Zentimeter höher in die Luft, als es allgemein üblich ist. So hoch, das erst mittschiffs Speigatten in der Fußreling nötig werden, weil das Wasser bis dahin sowie-

so nicht in Richtung Bordwand abläuft.

Doch auf der sommerlichen Schlei ist grünes Wasser ohnehin eher selten. So bleibt das nussbaum-braune Teak trocken und die polierten Bronzeteile ohne Wasserflecken. Ein Schiff, wie aus dem Ei gepellt. Die Crews der vorbeifahrenden Yachten stauen nicht ohne Grund.

Dabei sind aus der Entfernung die wirklich entzückenden Details gar nicht zu sehen. Die, die aus Kablitz' Sailmaster mit Fug und Recht eine klassische Yacht machen. Die aufwändig geschweißten Lippklampen auf dem Achterschiff zum Beispiel, oder die Spindel des Unterliekstreckers. Oder der massiv bronzene Mastfuß, in dem noch der originale Holzmast steckt. „Zunächst dachte ich, der sei aus billi-

gem Stahl“, erinnert sich Kablitz an dessen Anblick vor dem Refit. Doch eine radikale Schleifkur mit anschließender Politur förderte auch hier den edlen Glanz zum Vorschein, auf den sich in den kommenden Jahren wieder eine Patina legen wird.

Was dagegen selbst aus größerer Entfernung ins Auge sticht, ist der große weiße Deckel auf dem Achterdeck. Sieht aus wie ein amateurhaft nachgerüsteter Lukendeckel, ist aber schon werftseitig so vorgesehen. Darunter versteckt sich der Schachtaußenborder, seetauglich untergebracht. Unter Segeln ist solch ein permanent nachgeschlepptes Aggregat natürlich eine Bremse, aber das fällt bei dem schweren Schiff nicht weiter ins Gewicht. Der Vorteil ist unbestreitbar: Die Maschine ist schnell einsatzbereit, ▷



Alt. Der Kurbelspanner am Großsegel-Unterliek



Neu. Bronze-Winschen für die Genuaschot

FOTOS: YACHTIM-S. KREPLIN

Markenzeichen. Keine S&S-Yacht ohne den Doradelüfter. Auch auf der 22er bringt er frische Luft unter Deck





dass wertvolle Zentimeter der großspurigen 22 Fuß Gesamtlänge in engen, schmalen Überhängen verschwinden und auch die Gesamtbreite eher moderat ausfällt. Was 1965 noch Weekender hieß, würde heutzutage als Daysailer beworben werden. Doch Hans Kablitz schreckt die Enge nicht. Schon kurz nach der Taufe geht es mit einem Freund wochenlang auf Törn. Und auch jetzt stehen die Reisetaschen fertig gepackt am Steg. Zwar liegt die Sailmaster ganz am inneren Ende der Schlei, doch ist an deren Mündung lange nicht Schluss. Jede Menge Ballast, zwei Reffs im Groß und seegehende Linien – bei passendem Wetter steht dem Gespann die Ostsee offen.

Und dann wird gesegelt wie vor 45 Jahren. Segelsetzen am Mast, Schoten aus der Hand fahren und nur mit sicherem Schritt aufs glatte Vordeck. Dafür aber das Wasser hautnah spüren und die alte Dame einfach laufen lassen. Sauber reißt das Wasser unter dem nach achtern fallenden Yachtheck ab, satt liegt der Langkieler in seiner eigenen Welle.

Spätestens in einem solchen Moment wird selbst der unerfahrene Beobachter schon von Weitem erkennen, dass dort ein echter Klassiker auf ihn zugesegelt kommt. Vielleicht kein auffällig großer und auch keiner mit hölzernem Rumpf. Ganz bestimmt aber einer, der mit viel Liebe zum Detail fit gemacht wurde, um in den kommenden Jahrzehnten wieder unter Segeln zu sein.

## Erweckt aus langem Dornröschenschlaf

**Hingucker. Das Boot ist schön aus jeder Perspektive. Nur der Außenborderkasten stört die Optik**

taucht auch in hohen Wellen nicht aus und muss nicht umständlich auf dem Achterdeck bedient werden. Hier zeigt sich, Sparkman & Stephens entwickelte auch detailüberlegt. Zudem: Was eine richtige Yacht sein will, braucht eine Einbaumaschine.

Nur mit dem Innenraum, da war Hans Kablitz nicht zufrieden. Die originale Aufteilung mit zwei Halbschotts und beidseitig angeordneter Pantry verschwendete ihm dann doch zu viel Platz auf dem kleinen Boot. Und da das Holz im Innenraum ohnehin während des langen Dornröschenschlafs stark gelitten hatte, entschloss er sich zum Komplettneubau der Einrichtung.

Jetzt bietet eine Längspantry an Steuerbord viel Platz zum Kochen und Stauen, gegenüber entstand eine Sitzgelegenheit. „Viel Komfort brauche ich unter Deck nicht, das Leben spielt sich ja doch im Freien ab“. Wobei „unter Deck“ des großen Luks wegen strenggenommen ja nur noch für das Vorschiffsdreieck gilt. Und das sieht durchaus gemütlich aus, wenn auch nicht gerade groß. Ist erst einmal das Schiebeluk geschlossen, erinnert man sich schnell daran,

Dass es manchmal auf den Blick fürs Besondere ankommt, hat Hans Kablitz bewiesen. Nicht jeder hätte dem Wrack auf der Wiese seine Abstammung angesehen. Nicht jeder hätte der Sailmaster ein solch sorgfältiges Refit verordnet. Mit ihrem Stabdeck, den frisch lackierten Holzteilen und den polierten Beschlägen hätte auch Olin Stephens Freude an seinem Entwurf. Der Doradelüfter auf dem Vorschiff strahlt stellvertretend für ihn. *Martin-Sebastian Kreplin*



**Traurig. Die Yacht vor ihrem 30-monatigen Refit**

FOTOS: YACHTIM, S. KREPLIN, PRIVAT (U)