

**Yacht**  
Spezial

# classic

## Kap Hoorn

Meuterei auf der  
„Priwall“: Rekonstruktion  
einer abenteuerlichen  
Jungfernfahrt

## Konstrukteur

G. L. Watson: Das  
kaum bekannte Genie

## Germania VI

Zum Fünzigsten:  
Die letzte Krupp-Yacht  
im Porträt

# See-Lust!


Nicht verpassen: Die Höhepunkte der Saison – Ewig jung:  
Der Pirat wird 75 – Starke Bilder: Crewarbeit hautnah

# Masten- Magier

In Enkhuizen hat  
sich eine kleine, aber  
feine Werft auf  
Holzriggs spezialisiert.

Die Liste ihrer  
Projekte liest sich  
wie ein Who's who  
der Klassiker. Zeit  
für einen Besuch





Alles im Lack. Acht Schichten  
schützen den neuen Klüver für  
„Elena“. Er misst 16 Meter  
und ist mit Hartholz verstärkt

Chef auf Schäre. Hans-Peter  
Baars an Bord seiner „Sirius“ (l.)



Rare Rohware. Am besten ist Sitka Spruce aus Alaska, lange gelagert bei konstanten Bedingungen (o.)

Rund oder eckig. Kunde und Klassenregeln definieren die Form

Meten is weten. Messen heißt wissen, sagen die Holländer

Hölzchen für Stöckchen. Gehobener Mastbau ist eine Wissenschaft

Hand-Werk-Zeug. Was zählt, sind Augenmaß und Fingerspitzengefühl

Wenn Hans-Peter Baars ruft, lassen die Mitarbeiter seiner kleinen Werft alles stehen und liegen und machen sich auf in die große Mastenhalle. Dann ist „Wandertag“. In solchen Momenten kann man das Gros der Tischler und Bootsbauer mit einem schier endlos langen Stück Holz übers Gelände marschieren sehen.

Das passiert gar nicht selten bei Brasker in Enkhuizen. Jedes Mal, wenn Mastsegmente der Länge nach gedreht werden müssen, um auch an ihrer zweiten Flanke auf der kleinen Säge mitten in der Halle bearbeitet werden zu können, heißt es antreten. Die Leisten, aus denen später gigantische Riggs für namhafte Klassiker entstehen, sind zwar nur wenige Zentimeter dick, aber oft länger als die ganze Halle. Da braucht es viele Hände und gute Koordination. Denn die Hölzer dürfen weder zu sehr biegen noch brechen.

Auf der Säge erhalten die Leisten ihre Trapezform. Nach dem Verleimen der bis zu 22 Kreissegmente bilden sie einen soliden Mast. Manchmal, wenn so ein Mast wie der des Schoners „Elena“ mehr als 30 Meter misst, langt der Platz auf dem Werftgelände nicht für eine volle Wende. Dann führt der „Wandertag“ über die Straße.

„Dafür eine größere Halle zu bauen wäre unwirtschaftlich, so geht es ja auch“, sagt Hans-Peter Baars, seit 2008 Inhaber und Vordenker des Betriebs am Markermeer. Er ist ein pragmatischer Mensch. Damit die Masten dauerhaft in Form bleiben, ist ein gutes Klima für die Lagerung und Verarbeitung des Holzes wichtig. Eine Fußbodenheizung hält die gut 200 Quadratmeter große Halle immer auf gleichmäßiger Temperatur. Die Energie kommt via Wärmepumpe aus dem Markermeer. „Das ist nachhaltig und senkt obendrein die Kosten“, sagt Baars, der wo immer möglich FSC-zertifizierte Hölzer verbaut.

Kaffeepause. Aus allen Ecken des Geländes strömen die insgesamt zehn Mitarbeiter in die Küche. Ein altes Klavier dekoriert das Séparée, unzählige Bilder klassischer Yachten hängen an den Wänden, der riesige Tisch steht auf einer alten Wurzel. Was anstehe, fragt der Chef, der vor einigen Jahren einfach seinen Job als Leiter einer Forschungseinrichtung an den Nagel hängte, um sich den so geliebten Holzyachten zu widmen. Das Pensum ist umfangreich: Der Achter eines deutschen Eigners geht heute zu Wasser; außerdem gibt es an zwei Plattbodenschiffen gut zu tun. ▶





**Vorsicht ... noch was ... passt!**  
Die 8-mR-Yacht „Svanevit“ bekommt  
ihr frisch überholtes Rigg zurück

**Wie viele Achter befindet sich  
das deutsche Boot in den guten  
Händen von Brasker und Ventis**



Eigentlich betreibt Baars zwei Firmen am selben Ort: Brasker baut Masten; Ventis hat sich auf Arbeiten an klassischen Booten spezialisiert, vornehmlich aus Holz. Für Meterklasse-Yachten ist die Werft in Holland erste Adresse; kaum ein heimisches Exemplar, das nicht hier überwintert.

Internationale Bedeutung haben die Holzfachleute von Enkhuizen aber vor allem durch ihre Kompetenz in Sachen Riggs erlangt. Und so ist es kein Wunder, dass in einer der Hallen gerade der neue Bugspriet für den berühmten Herreshoff-Schoner „Elena“ die erste Schicht Klarlack erhält. Den alten hatte er voriges Jahr unverschuldet bei den Voiles de Saint Tropez eingebüßt. „Eine Megayacht ist ins Startfeld gefahren, unvorstellbar!“ Obwohl „Elena“ unter Vollzeug stand und mit dem Bugspriet auch das Klüverstag verloren ging, hat die 17 Meter lange Stenge oben am Mast gehalten. „Da sind wir schon stolz drauf. Die ist schließlich wie alle anderen Rundhölzer an Bord von uns“, erzählt der Chef. Auch andere bekannte Yachten fahren Brasker-Riggs, etwa die Rennschoner „Atlantic“ und „Germania Nova“, zwei vielbeachtete Nachbauten jüngerer Datums.

Doch wie wird so eine Holzspiere gebaut? Was macht sie zugleich biege- und belastbar, leicht und steif? Das ist, in Teilen, Betriebsgeheimnis, vor allem aber das Ergebnis hoher Handwerkskunst. „Die Masten sind hohl und nach oben hin verjüngt. Das senkt das Toppgewicht“, sagt Hans-Peter Baars. „Es kommt beim Bau aber auch sehr auf Material und Verarbeitung an.“

Der Naturrohstoff stammt, wenn es auf höchste Qualität ankommt, aus Alaska, heißt Spruce und wächst dort aufgrund des kalten Klimas sehr langsam und besonders gleichmäßig. „Zu erkennen ist das an dem engen, homogenen Abstand der Jahresringe. Das bringt Stabilität“, erklärt der Chef. In den Wäldern von Sitka hat ein anderer Holländer, John Lammerts van Bueren, ein Sägewerk gebaut; er ist Hauptlieferant für anspruchsvolle Kunden wie Brasker – und ebenfalls Klassiker-Fan. „Wenn er einen besonders guten Stamm findet, ruft er mich gleich an. Sobald das Holz, abgelängt auf Containermaß, eintrifft, lagern wir es für viele Monate, manchmal Jahre, in der gleichen Halle, in der es auch bearbeitet wird. So sind die Bedingungen im gesam-



Noch einer.  
Fife-Achter „Saskia“  
beim Rumpf-Refit

## EIN FALL FÜR ZWEI

Neben der Mastbauerei gibt es auch eine Holzbootwerft. Eigentlich logisch



Werftsteg. Der Betrieb liegt  
direkt am Markermeer. Die Anreise  
auf eigenem Kiel ist kein Problem



Holzstätte: Das Werftgebäude wirkt  
idyllisch. Man sieht: Hier arbeiten  
Menschen mit Holz – und Herz

„Twee onder een kap“, zwei unter einem Dach. So nennen die Niederländer eine Doppelhaushälfte. Diese Bezeichnung trifft auch auf Braker-Masten und Ventis-Scheepstimmerwerk zu. Die einen bauen Riggs, die anderen sind die Anlaufstelle für Holzyachten in Holland geworden. Kaum eine Meterklasse auf IJssel- oder Markermeer, die nicht schon mal durch die kundigen Hände der Enkhuizer Werft gegangen wäre.

Zahnstocher haben es dem Chef angetan: Er selbst segelt einen Schärenkreuzer mit Namen „Sirius“. Gleich nebenan steht im großen Winterlager der Firma ein Drachen, der einiger Pflege bedarf. „Oft wäre Neubauen günstiger, das wollen viele Eigner aber nicht. Es geht ihnen darum, die Seele ihrer Schiffe zu erhalten“, so Hans-Peter Baars.

Derzeit fließt sein Herzblut in den Achter „Saskia“. Die Fife-Konstruktion liegt in England im Hafen einer auf ebensolche Schiffe spezialisierten Werft. „Dennoch hat sich der Eigner entschieden, das Boot im Winter hierher zu bringen. Ob wir darauf stolz sind? Ja, natürlich!“

Die alten Rennyachten werden von ihren Eignern kein bisschen geschont, weiß der Chef. Rodrigg, Dyneema-Fallen und immer steifere Segeltücher – da wird irgendwann der Rumpf zur Schwachstelle. So wie bei „Saskia“. Durch den hohen Stauchdruck wurde ihr Rückgrat weich, das Boot undicht. Neue Spanten sind fällig, einige Planken müssen getauscht, die Püttinge ersetzt werden. Auch am Deck wird gearbeitet. Bis zur Saison soll sie wieder schwimmen. Nur um im nächsten Winter für weitere Arbeiten wieder per Lkw gen Enkhuizen zu reisen. Wenn das kein Kompliment ist.

Warum die Eigner solche Unbilden in Kauf nehmen? „Das weiß ich auch nicht“, gesteht Baars. „Vielleicht, weil wir in den Schiffen mehr sehen als nur Aufträge. Schlussendlich geht es natürlich um Vertrauen.“ Das müsse einfach da sein. „Und Passion“, fügt der Chef noch hinzu. Denn nur die Sorge für ein außergewöhnliches Resultat. Als er das sagt, sitzt er an Deck seiner „Sirius“ und scheint die kommende Saison herbeizusehnen. Passion? Ja, kein Zweifel!

**Prügel.** Bei den niederländischen Plattboden sind hohle Masten verboten, die Riggs zentnerschwer

**Millimeterarbeit.** Die einzelnen Elemente werden präzise zugesägt. Anzahl, Lage und Stärke variieren

**Wandertag.** Die Leisten haben volle Mastlänge. Müssen sie gedreht werden, packt die ganze Crew an

ten Prozess identisch“, erläutert Baars. Die Verklebung der Elemente erfolgt seit jeher mit Leim. Epoxidharz? Fehlanzeige. Um die Kreissegmente beim Aushärten zu fixieren, kommen Schraubzwingen zum Einsatz. Sie finden sich dutzendfach in jeder Ecke der Werft.

Die Reglements vieler Klassen sind streng, einige schreiben gar Holzsorte und Bauart vor. Die niederländischen Plattboden wollen teils einheimische Hölzer sehen. Auch dürfen die Riggs oft nicht hohl sein. Das alles senkt die Kosten. Wer jedoch die Wahl hat, fährt Oregon Pine oder eben Sitka Spruce. Um dieses leichte Holz mit extra Stabilität zu versehen, haben sich die Mastenmagier vom Markermeer etwas einfallen lassen: Warum nicht der Länge nach Hartholz-Inlays in das Profil einbringen? Das kombiniert das geringe Gewicht der einen mit der großen Festigkeit der anderen Sorte. Hier erkennt man Baars' Vergangenheit als Forscher: Neues erdenken, testen, umsetzen.

Genau so ist es dann auch im Bugspriet der „Elena“ realisiert worden. Und noch eine Besonderheit führt er im Verborgenen: Ein GPS-Empfänger sitzt in seiner Spitze. „Das Profil ist verleimt, da geht das ja leicht. Man darf nicht vergessen: Zwischen Spriet und Steuerstand liegen knapp 50 Meter. Genau die Meter, die bei einer Begegnung auf einer Regatta vielleicht fehlen“, grinst Baars.

Die erste Lackschicht ist drauf, der 16-Meter-Phallus glänzt. Doch es werden noch sieben weitere Schichten folgen. Aus gutem Grund: Die südliche Sonne lässt pro Jahr etwa zwei bis drei wieder schwinden. Allein der Unterhalt von Masten, Bäumen und Stengen ist also enorm, doch die Mühe lohnt. Das zeigt sich am Werftsteg, wo das Rigg des Achters soeben gestellt wurde. Stolz reckt es sich der Frühlingssonne entgegen und wartet nur noch auf die Segel.

Hans-Peter Baars hält inne: „Solange es solch wundervolle Schiffe gibt, wird es auch Holzmasten geben.“ Da ist er sich ganz sicher.

■ Alexander Worms

Weblinks: [www.braskermasten.nl](http://www.braskermasten.nl), [www.ventis.nl](http://www.ventis.nl)

