

Die Vertens-Werft

von Walter Koblack, SY 'Winning III'

Als Karl Vertens am 13. Dezember 1913 in Bremen-Hemelingen seine erste eigene Werft gründete, war sein Name mit der Konstruktion von Motorbooten und der Entwicklung des Wassersports schon fest verknüpft. Am 25. Mai 1880 wurde er in Itzehoe geboren, doch verlebte er seine Jugendjahre in Wyk auf Föhr, wo er schon früh seine Liebe zum Wasser und zu Booten entdeckte und bereits als Zwölfjähriger seinen ersten Eigenbau zu Wasser ließ. Es war ein Paddelboot, welches bald darauf durch eine Spezialkonstruktion zu einem "Raddampfer mit Handantrieb" vervollständigt wurde. Da mag so manche verwegene Fahrt mit seinen Spielgefährten unternommen worden sein, und die Begeisterung der Eltern - der Vater war Postmeister und die Mutter stammte aus der weit verzweigten Familie von Holstein - ist leicht auszudenken. Doch auch Ansätze zu kaufmännischen Fähigkeiten zeigten sich schon damals: Als der stolze Dampfer anfang in den Verbänden weich zu werden, gab der Erbauer ihn rechtzeitig ab und erhielt dafür einen Kaninchenbock sowie 50 Pfennig in bar. Käufer war der spätere General Friedrich Christiansen.

Nach der Schulzeit schickten ihn seine Eltern zu einem Fotografen in die Lehre, doch dort schien ihm das Wasser zu sehr durch Fixiersalz verunreinigt, und so nahm er bald Reißaus. In Elmshorn auf der alten Werft von Tormählen & Co. lernte er, wie hölzerne Fischkutter und eiserne Hafengebäude gebaut wurden. Die Jahrhundertwende sah den jungen Mann auf dem Technikum in Bremen.

Als 22-jähriger Schiffbau-Ingenieur trat er seine erste Stellung in Geestemünde auf der Tecklenburg-Werft an. In Nikolajew konstruierte er den Russen Bagger, Schlepper und Torpedoboote und segelte am Wochenende auf dem Schwarzen Meer. Damals nahm man es sehr genau mit der Schiffskonstruktion: Den Linienriß zeichnete man genau auf einen 6 Meter langen Marmortisch, der nicht - wie das Papier - je nach Temperatur und Luftfeuchtigkeit seine Maße veränderte. Nach den Wanderjahren, die ihn mit allen Sparten des allgemeinen Schiffbaus bekannt gemacht hatte, begann Karl Vertens sein besonderes Interesse für den Motorboot- und Yachtbau zu entdecken. In Vegesack an der Weser trat er in die vielleicht älte-

ste deutsche Yachtwerft von Friedrich Lürssen ein, die damals begann, Sport-Motorboote und bald auch Motoryachten zu bauen.

Damals konstruierte man die Motorboote noch ausschließlich nach der Devise "Länge läuft", doch dauerte es nur wenige Jahre, bis auch das Gleitboot entstand. Etwa 1910 kam der Direktor der Spielbank von Monte Carlo auf die Idee, durch jährliche Ausschreibung von Motorboot-Rennen Monacos Gästen einen ganz besonderen Nervenkitzel zu bieten, Die damals schon bedeutende Firma Daimler entwickelte eigens dafür Rennmotoren, und Karl Vertens konstruierte in der Firma Lürssen dazu das Boot "Daimler II". Mit 110 PS erreichte man damals 52 km/h.

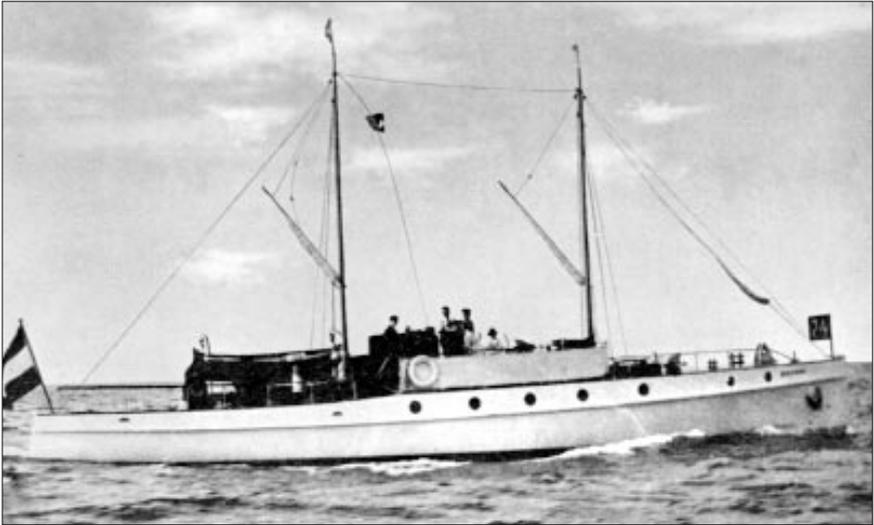
Der von Kommerzienrat Lanz gestiftete Wanderpreis im Wert von 10.000 Goldmark ging 1910 endgültig an Schwager Otto Lürssen. Das Boot wurde anschließend von Vater Lürssen gekauft und errang in den folgenden Jahren unter dem Namen "Lürssen-Daimler" in Monaco wertvolle Preise.

1913 gab die Motorfirma Saurer ein Boot in Auftrag. Es wurde die Sensation in der Bucht von Monte Carlo. Die Zeitungen schrieben über das Boot "Saurer-Lürssen": " Le Lürssen en course ou le bateau theoreme". Das Boot fuhr zeitweise nur auf der Hacke, und der Bug hob sich mehrere Meter über die Wasseroberfläche.

Foto : "Saurer-Lürssen" (aus Yacht 1/1953, Seite 17)



Ähnliche Erfolge wie bei den Gleitbooten errang der junge Konstrukteur auch mit den seetüchtigen Motoryachten: Der Seekreuzer "Verteidiger" gewann im Jahre 1909 den Preis der Ostsee- Wert 15000 Goldmark- und die "Pommern" 1913 den Kaiserpreis auf der Wettfahrt von Zoppot nach Stockholm in Schweden. Die "Pommern" hatte eine Länge von 18 m, eine Breite von 3,5m und erreichte mit einem 45 PS-Motor eine Geschwindigkeit von 11 Knoten.



Zwischendurch war Karl Vertens auch noch einige Zeit im Reichsmarineamt gewesen und hatte unter Geheimrat Bürkner gearbeitet, der dem Kaiser und seinem Großadmiral Tirpitz die Linienschiffe entwarf. So hatte er schon eine Reihe beruflicher Erfolge hinter sich, als er sich 33jährig in Bremen-Hemelingen selbstständig machte und die "Roland-Werft, Vertens & Co." errichtete. Das Unternehmen war eben oberhalb des Wehrs an der Weser gelegen.

Einige Jahre zuvor, 1905, hatte man in dem Hause Lürssen Hochzeit gefeiert. Karl Vertens heiratete eine der zahlreichen Töchter des Hauses. In der Wohnung auf dem Werftgelände erblickte 1916, nach zwei Töchtern, der Stammhalter Fritz Vertens das Licht der Welt, dem so wirklich die Liebe zum Beruf mit in die Wiege gelegt wurde. Im Jahre 1918 wurde ein zweiter Sohn, Peter, geboren, der später - 1941 - als Flieger gefallen ist . Der Krieg brachte keine Unterbrechung des beruflichen Schaffens. Die Marine gab Torpedo-Schnellboote in Auftrag, und bei der Konstruktion des Entwicklungsbootes "Köro"- Körting-Motoren in dem Boot der Roland -Werft- wurden völlig neue Wege beschritten. Es war das seefähige Stu-

fengleitboot. Bei Probefahrten auf der Weser erreichte es die unerhörte Geschwindigkeit von 42 Knoten. Weiter wurden Flugzeugschwimmer hergestellt, bei deren Berechnung man ebenfalls völlig neuen Problemen gegenüberstand. Zu ihrer Beplankung benutzte man Sperrholz, das es aber nicht wie die heutigen Bootsbauplatten fertig zu kaufen gab. Selbst den dazugehörigen Kasein-Leim mußte man selbst anrühren. In den Nachkriegsjahren wurden - neben Nutzfahrzeugen - wieder seegehende Motoryachten gebaut. Namentlich für schwedische Kunden entstand damals eine Reihe eleganter Seekreuzer, und in internationalen Seeregatten wurden sowohl auf der Ostsee als auch auf der Nordsee überaus wertvolle Preise errungen. 1923 gewinnt sein formschöner Seekreuzer "Helgoland" die deutsch-schwedische Seewettfahrt Travemünde-Trelleborg. Den Ehrenpreis stiftete Dr. Krupp von Bohlen und Halbach.

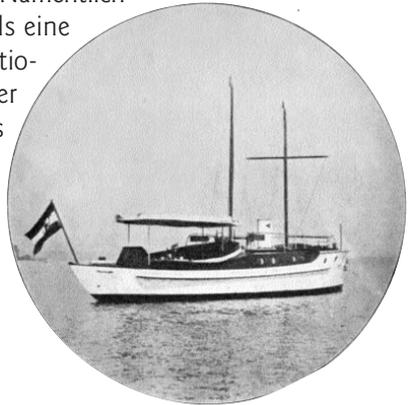
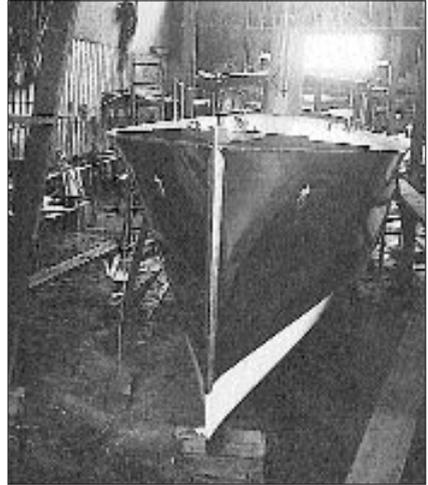


Foto: Seekreuzer "Helgoland"
(aus Prospekt "60 Jahre Vertens-Werft")

Das Jahr 1926 brachte eine einschneidende Wendung. Wegen seines schlechten Gesundheitszustandes beschloß Karl Vertens, seine Roland-Werft zu verkaufen und den Schiffbau-Beruf überhaupt aufzugeben. Er kaufte in der unmittelbaren Nähe Schleswigs, wo die Vorfahren der Familie seit über 200 Jahren als Drechsler und Brunnenbauer ansässig waren, den landwirtschaftlichen Besitz Gut Winning und wollte fortan anstelle des Schiffbaues den weniger aufregenden Ackerbau betreiben. Doch hielt er es nicht bei dieser artfremden Arbeit aus. Bereits drei Jahre später kaufte er sich eine Bandsäge und zwei Hobelmaschinen und begann in der Gutsscheune eine große, 25m lange Motoryacht zu bauen, wozu ihn ein schwedischer Geschäftsfreund ermuntert hatte. Der Stapellauf von "Rapid V" am 28.06.1930 wurde für die ganze Umgebung eine echte Sensation: nachdem die Mauer der Scheune niedergelegt worden war, lief der Neubau über 350m Gleis in die Schlei.

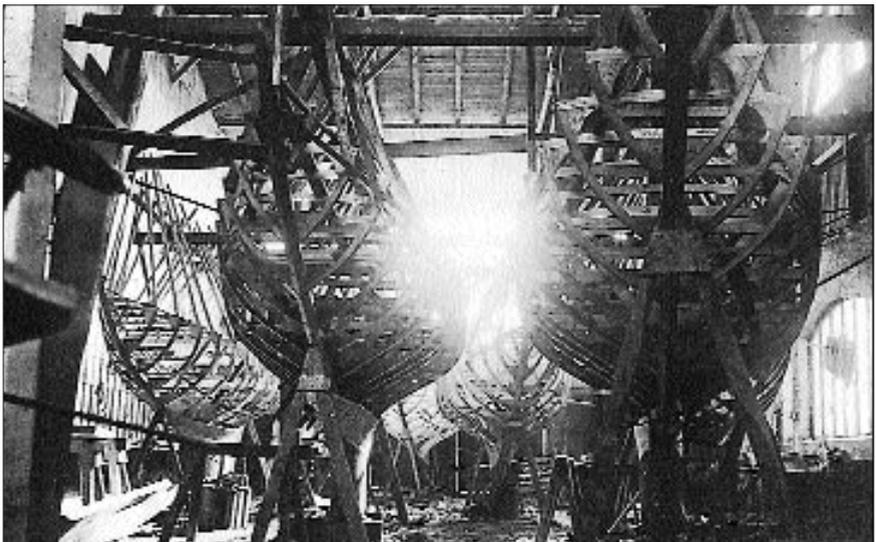
Außer den Motoryachten entstanden in der Scheune auch Segelyachten, darunter eine größere Zahl der 30-qm-Vertens-Kreuzer, die allgemeine Zustimmung fanden und als eine Nationale Einheitsklasse von dem Deutschen Seglerverband anerkannt wurden. Sein eigenes Schiff "Winning I" war der Vertenskreuzer "Vine-ta" mit dem Segelzeichen Karo I.

Von dieser Einheitsklasse sind dem Freundeskreis 18 Schiffe bekannt, die mit mehr oder weniger baulichen Veränderungen auch gesegelt werden. Die Karo 1 von 1932 ist ebenso erhalten wie die Bau-Nr.500 "Prinzessin" von 1953 am Bodensee als letztes Boot dieser Klasse. 1958 gab es dann noch einen Liebhaber in der Bootsbauerfamilie Rambeck am Starnberger See, der den Nachbau "Tochrito" ex "Karlchen" zu Wasser ließ..



Rechts: Motorboot "Vera III" beim Stapellauf.
Unten: Bau der Vertenskreuzer in der Scheune

Um den vom DSV geforderten Baupreis für den Vertenskreuzer von 3000 RM zuzüglich 300 RM für die Besegelung einzuhalten, ersann Karl Vertens eine für den Yachtbau neuartige Bauweise. Möglichst viele Bauteile wurden vor dem Zusammenbau nach Schablone zugeschnitten. Dies wurde möglich, weil der sonst übliche Balkweger, der auf der Innenseite der Spanten aufliegt und auf der Oberkante die Decksbalken trägt, hier vollständig fehlt. So wurde es möglich, die Spanten, Bodenwrangen und Decksbalken vor dem Einbau als geschraubte Rah-



men inkl. Innenausbau vorzufertigen. Der teure Innenausbau blieb auf wenige Teile beschränkt. Die fertigen Spanrahmen wurden dann auf den Kiel gestellt. Die kompletten Baupläne können noch heute beim DSV in Hamburg eingesehen werden.

1935 wurde in eigenem Auftrag eine 6-m-R-Yacht auf Stapel gelegt, mit der der 55jährige Karl Vertens mit seinen beiden Söhnen in Kiel bei den Ausscheidungsregatten zur Olympiade startete. Die deutschen Konstrukteure waren hierbei vor eine ihnen ungewohnte Aufgabe gestellt worden. Lediglich Henry Rasmussen und Willi Lehmann hatten vorher schon 6-m-R-Yachten gebaut und eine gewisse Erfahrung. Die anderen Konstrukteure erschienen dagegen mit Erstlingswerken, u.a. die von Wilke in Kiel gezeichnete "Gustel IV" und Karl Vertens "Winning II". Hinter "Marianne", "Irmi V" und "Gustel V" errang letztlich "Winning II" einen beachtlichen 4. Platz in der Gesamtwertung. Für Karl Vertens als Skipper und seine Söhne bedeutete dies aber leider keine Teilnahme an den Olympischen Regatten 1936.

Das Mindestdeplacement von 3,83 cbm bei einer Wasserlinienlänge von 7,07 m überschritt Karl Vertens noch, um dem Sechser gute Vielwindeigenschaften zu

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR TRADITIONELLE SCHIFFE: klassische Yachten, traditionelle Segelschiffe und Motorboote



Gut 8000 Ausrüstungsgegenstände sind bei uns ständig am Lager und sofort lieferbar - darunter viele Dinge, die Sie beim Yachtausrüster kaum finden werden.

Bestellen Sie jetzt unseren neuen 288 Seiten starken **Katalog 1999**:

TOPLICHT

SCHIFFSAUSRÜSTUNG FÜR DIE TRADITIONELLE SCHIFFFAHRT

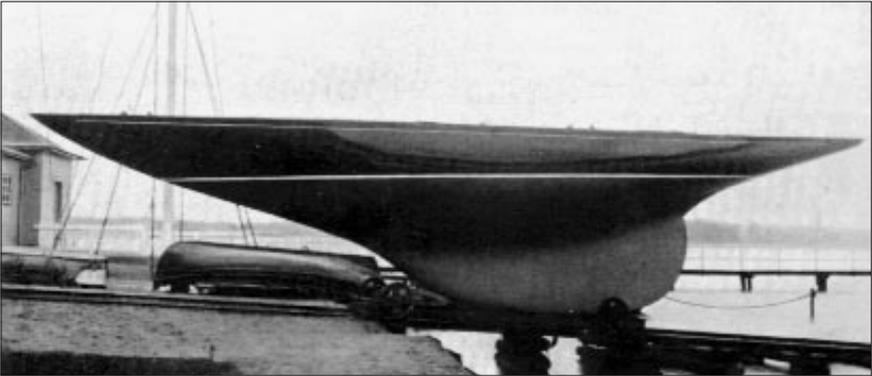
Friesenweg 4, D-22763 Hamburg, Tel: 040-88 90 10-0,
Fax: 040-88 90 10-11, @: info@toplicht.de, 🌐: www.toplicht.de

geben. Für die Verbindung von Holzteilen wurde weitgehend wasserfeste Verleimung angewandt. Auch die Längsnähte der Außenplanken waren verleimt. Für die Mast- und Decksbeschläge wurde ausschließlich eine seewasserbeständige Aluminiumlegierung verwendet. "Winning II" wurde 1936 von dem Ausbilder Hauptmann von Bredow an der Yachtschule Glücksburg gesegelt, wo auch schon die Vertenskreuzer 9, 10 und 11 an den Schlingeln lagen. Der Verbleib der 6-m-R-Yacht ist unbekannt. Falls "Winning II" noch irgendwo existiert, müßte sich das Schiff eigentlich an seinen eigenwilligen Unterwasserlinien identifizieren lassen. Vielleicht reizen die vorhandenen -vom GL gegengezeichneten - Baupläne auch einen Liebhaber, einen Nachbau zu wagen.

Kurz nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde 1940 noch sein eigener kleiner Rennseekreuzer "Winning III" in der alten Scheune fertiggestellt. Es scheint, daß Karl Vertens brauchbare Erfahrungen, die er mit seinem Sechser machte, mit verwertet hat. Vertens hat seine Gedanken zu wichtigen Problemen, für die er noch keine wissenschaftlichen Unterlagen hatte, auch an diesem Schiff praktisch erprobt. Die vorderen Enden der Wasserlinien sind z.B bei "Winning III" ausgeprägt abgerundet, um die Wirbelbildung beim Drehen zu verringern.

Regatta auf der Kieler Förde





"Winning II" auf dem Slip in Schleswig

Die Abrundung des Stevens wurde zur Vermeidung unschöner Flächenwirkung sogar bis zum Deck durchgeführt..

Das Rigg von "Winning III" ist mit seiner Baumfock absichtlich handig gewählt, und als 60-Jähriger gönnte er sich auch mit Klapptisch und Einbau-WC einen gewissen Komfort unter Deck (welche Bescheidenheit !). Seine Lieblingsfarbe, erzählten ehemalige Beschäftigte der Werft, war ein helles Grün, welches hervorragend mit den Mahagonieeinfassungen der Einrichtung harmonierte. Nach umfangreichen Rückbauarbeiten 1994/95 ist "Winning III" größtenteils wieder hergestellt. Einer der Voreigner war Peter Himstedt vom SVAOe, der sich anschließend den 12er "Traum" kaufte (siehe Mitteilungsblatt 8/1997). Wie der 12er wurde "Winning III" bei Heuer in Finkenwerder umgebaut und bei Asmus in Glückstadt in den 60iger Jahren mit Gfk überzogen. Heute gibt es andere Möglichkeiten, aber ohne diese Maßnahmen der damaligen Eigner wäre von vielen Yachten nichts mehr übrig.

"Winning III"



Der Ausbruch des Zweiten Weltkrieges machte 1939 dem friedlichen Wettstreit ein jähes Ende. Es ergab sich nun die Alternative, entweder eine kriegswichtige Produktion zu beginnen oder den Betrieb zu schließen. Es wurde weiter gebaut. Zuerst wurde eine größere Serie von Minenräumbooten aufgelegt. Schon 1940 folgte ein Auftrag für 4 Torpedo-Fangboote. Bald erwies sich, daß die bisherige Werftanlage in der Scheune für derartige Bauvorhaben keineswegs ausreichte, und so wurde der schon lange beabsichtigte Bau einer größeren Werftanlage direkt an der Schlei in Angriff genommen. Die Bauhalle wurde 50x20 m groß und war für Boote bis etwa 30 m Länge ausreichend.

Neben Aufträgen für die verschiedenen Arten von Marine-Motorbooten, gab es bald wieder Gelegenheit, auf dem Spezialgebiet der Schnellboot-Entwicklung tätig zu werden. Die Marine hatte nach der Erfindung von Prof. Tietjens versuchsweise ein Tragflächen-Schnellboot bauen lassen, das aber die Erwartungen nicht erfüllte, weil es zu schwer geworden war. Die Werft erhielt den Auftrag, zu den vorhandenen Tragflächen und Motoren einen neuen Rumpf zu entwerfen und zu bauen. Die Aufgabe wurde durch Herstellung in moderner Sperrholzbauweise gelöst. Das Boot erreichte bei den Probefahrten die hohe Geschwindigkeit von 100 km/h und dürfte damit das schnellste Boot der Marine gewesen sein. Es wurden noch weiter Tragflächen-Versuchsboote - teils mit Fernlenkung und Rückstoß-Triebwerken - gebaut, die Geschwindigkeiten bis zu 70 Knoten erreichten. Bei Konstruktion und Bau dieser neuartigen Schnellboote wirkte erstmals Fritz Vertens tatkräftig mit.

Tragflächenschnellboot



Die Nachkriegszeit stellte die Werft vor schwierige Aufgaben. Mehrere Monate war der Betrieb von der englischen Besatzungsmacht beschlagnahmt. Die Werft befaßte sich mit der Herstellung von Fischereifahrzeugen und baute eine größere Anzahl von Schleikähnen für die Holmer Fischer in Schleswig, dann aber auch 20m lange seetüchtige Hochsee-Fischkutter für die Eckernförder Fangflotte. Aufträge für Yachten gingen in den ersten Jahren nach dem Kriege nur sehr selten ein. Um wieder in den Export zu kommen, entschloß sich Fitz Vertens, Tragflächenboote für Sportzwecke zu entwickeln. Er konstruierte zunächst ein 6m langes offenes Sportboot, das von einem 30-PS-Ford-Automotor angetrieben wurde. Es wurde im Herbst 1951 fertiggestellt und auf den Namen "Wing" getauft. Es diente zu zahlreichen Vorführungen. So folgte man einer Einladung des Düsseldorfer Yachtclubs an den Rhein- und mitten im Winter fuhr der Konstrukteur zusammen mit dem langjährigen Schriftleiter der "Yacht", Günter Grell, in weniger als zwei Stunden von Winning nach Kiel.

1952 wurde von dem norwegischen Reeder Olsen ein Tragflächen-Inspektionsboot bestellt, und kurz darauf bestellte die französische Besatzungsmacht zwei gleiche Boote für den Rhein. Der griechische Reeder Onassis, welcher damals bei den Kieler Howaldtswerken seine große Luxusyacht "Christina" bauen ließ, gab

Årøsum Bådebyggeri

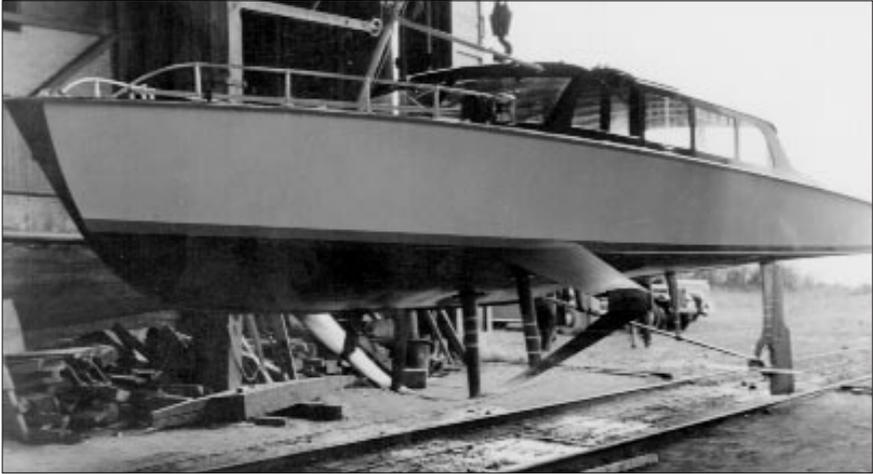
Johs. Heebøll

Die Werft mit fachausgebildeten Bootsbauern,
der der dänische 'Skibsbevaringsfonden' vertraut.

Neubau • Umbau • Reparatur • Slip bis 20 m / 100 t

Ved Havnen 24 - Årøsum 6100 Haderslev
Tel. 00 45 - 74 58 43 14 • Fax 00 45 - 74 58 41 33





Tragflächenboot für Südamerika

den Auftrag auf ein Sportboot, das 100 km/h fahren sollte. Es wurde später von Frau Onassis abgenommen. Das Tragflächenboot war mit einem Mercedes-Benz 300 Motor ausgestattet. Das 6,20m lange Boot kostete damals 100.000 DM. Von diesem Typ wurde in den folgenden Jahren eine Zahl von weiteren Booten gebaut und überwiegend nach Nord-, Mittel- und Südamerika geliefert. Das größte Boot dieser Art war ein Tragflächenboot von 9,50 m Länge für den Einsatz auf den großen Ölfeldern der Maracaibo-See

Schon eine kurze Zeit danach entstand für schwedische Rechnung ein überaus schneller Diesel-Motorkreuzer aus Aluminium und nach Pakistan war ein hölzernes Inspektionsboot zu liefern. Segelyachten nach der neuen KR-Formel wurden in Auftrag gegeben. Die neu entstandene Marine bestellte zunächst eine Serie von nordischen Volksbooten, dann vier 6,5-KR-Yachten und sogar eine Reihe von 15 großen Verkehrsmotorbooten.

Allmählich begann sich neben der handwerklichen Herstellung von einzelnen Booten immer mehr die Tendenz zur Serienfertigung durchzusetzen. Bei einem Auftrag über mehrere 100 Pionier-Sturmboote kam der Vorteil stark verkürzter Arbeitszeiten durch verstärkten Maschineneinsatz zur Geltung. Die gewonnenen Erfahrungen konnten beim ersten Serienbau der Zugvogel-Jollen 1961 genutzt werden. Die Kielbootausführung kostete damals durch die weitgehende Vorfertigung nur 5000,-DM .



Das Register Klassischer Yachten nennt eine Anzahl Yachten der Vertens-Werft aus dieser Zeit: "Jarro" ex "Nordland II" von 1962, die schnelle 6 KR-Yacht "Fierboos" ex "IreneX" von 1962. Die 5,5 KR-Yacht "Dela" von 1964 wird wohl das letzte Segelboot der Vertenswerft gewesen sein. Offiziell wurde der Bau von Segelschiffen 1962 eingestellt. Die Bezeichnung Vertenskreuzer ging auf die Motoryachten über.

Mit den serienmäßig hergestellten Sportbooten begab sich die Werft in die starke Konkurrenz des entstehenden europäischen Bootsmarktes. 1960 wurde zum ersten Mal eine Bootsausstellung beschickt, und die Erzeugnisse der Winnerger Werft - aus Holz- konnten sich durchaus sehen lassen. Die "Yacht" testete 1967 den 12,40m Vertenskreuzer und kam zu dem Urteil: auf jeden Fall seetüchtig, elegant, mit Liebe gebaut, technisch hoher Standard.

Als Karl Vertens im Frühjahr 1973 93jährig stirbt, lebt die Werft unter der Leitung von Fritz Vertens noch bis 1985 weiter. 1977 bestellte der damalige ägyptische Staatspräsident Anwar-el-Sadat gleich zwei Staatsyachten- jede 20 Meter lang. Vor allem den Wassersportlern dürften auch die zahlreichen Zoll- und Polizeiboote in "guter" Erinnerung sein, die Fritz Vertens konstruiert hat und von denen allein von der 17-Meter Klasse sieben in Winning gebaut wurden. Dann kommt, wie bei vielen anderen Werften die sich auf den Holzbootbau spezialisiert hatten, auch hier das Aus. Seit 1986 betreibt eine neue Firma Bootsla-

Links: Zugvogel, unten: Vertenskreuzer.



Neubauten in Holz
Reparaturen, Instandhaltung
von Holz-, GfK-, Stahl- und Aluminium-Yachten



Slipanlage bis 180 t, Kran bis 25 t
Motorenreparatur und -instandhaltung in eigener Werkstatt
Winterlager, eigene Wasserliegeplätze an der Kieler Förde

seit 1922

Yacht- und Bootswerft Rathje GmbH

Prieser Strand 14a • 24159 Kiel • Tel: 0431-39 88 25 • Fax: 0431-39 78 65

**Klassiker brauchen
ihr eigenes
Tauwerk!**

ROBLON Yachtleinen

**Klassische, weiße Fallen und Schoten
ohne farbige Kennfäden**

Händlerliste anfordern von:

Yachttauwerk Hamburg, Friesenweg 4, 22763 Hamburg

Tel: (040) 88 90 10 88, Fax: (040) 88 90 10 89

gerung und Wohnwagenbau auf dem Gelände . Die große Bootshalle an der Schlei ist erhalten geblieben, und auch der Platz, wo alles in Winning begann - die Gutscheune - steht noch da und wird als Reiterhof genutzt.

Einen besonderen Hinweis verdient wohl die wissenschaftliche Arbeit bei der Schiffsentwicklung, die von Karl Vertens begonnen und von seinem Sohn fortgesetzt wurde. Stets auf Fortschritt bedacht, richtete Karl Vertens schon 1907 auf dem Gelände der Lürssen-Werft eine eigene Schleppversuchsanstalt ein , die mit einem Ringkanal arbeitete. Später ging er dazu über, die Modelle von neuen Schnellbooten auf der Weser zu schleppen. Bei dieser Methode, die auch noch in Winning auf der Schlei angewendet wurde, wird das Modell neben einem kleinen Motorboot geschleppt. Neben der Messung des Fahrtwiderstandes konnte auch das genaue Verhalten im Seegang aufgezeichnet werden. Zu letzterem Zweck wurde in Winning eine elektrische Meßapparatur entwickelt. Auch die Verwendung von Sperrholz im Bootsbau wurde von der Vertens-Werft maßgeblich mit beeinflusst.

Bei soviel Erfindergeist gab es natürlich auch einige kuriose Entwicklungen, wie z.B. den kleinen Seekreuzer mit Bockmast, der bei der Probefahrt gleich im Schilf landete. Das Schiff segelte vorwärts und rückwärts gleich gut. Das Experiment, den Rumpf eines Motorbootes über eine Stahlrohrkonstruktion zu bauen, wurde ebenfalls nicht weiter verfolgt. ★

Quellen:

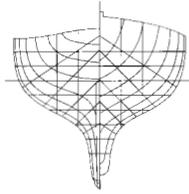
Broschüre "50 - Jahre Vertens Werft", 1965
Die "Yacht" Nr.4/1933- Nr. 24/1936 S.12 ff. -
Nr.4/1941 - Nr. 1/1953 S. 10 ff. - Nr.14/1951
S. 318 ff. - Nr. 4/1952 - Nr.14/1952 S.310
Schleswiger Nachrichten 24. März 1962.

Für erteilte Auskünfte, zur Verfügung gestellte Literatur und Fotos nachstehenden Personen zu Dank verpflichtet:

G.O. Ahlers (DSV-Hamburg)
Johannes Tramm, Schaalby
Herbert Roos, Moldenit
Fritz Vertens , Schleswig
Bengt Vertens, Winning
Jorän Engler, Fahrtdorf
Hans Matzen, Boelschub



Uwe Baykowski
Bootsbaumeister



Freidorfer Weg 21
D-24229 Scharnhagen

Fon +49 (0) 43 49 / 15 87
Fax: +49 (0) 43 49 / 94 13

Sachverständiger für Klassische Yachten
Classic Yacht Surveyor and Consultant

Von der Industrie- und Handelskammer zu Kiel öffentlich bestellter und vereidigter Sachverständiger
für Bewertung und Schäden an hölzernen Sportbooten, insbesondere klassischen Yachten

Photo: meuforum 02/21/04



Kapt. Jan Fock
Dr.-Ing. Alexander Nürnberg

Sachverständige für Traditionsschiffe

Öffentlich bestellt und vereidigt von
der Industrie- und Handelskammer zu Kiel

Königsweg 8, 25361 Krempe, Tel. 0 48 24 / 31 61, Fax: 0 48 24 / 32 68

**Spezialist für alte Schiffs-
und Glasuhren**

Meisterwerkstatt
für Armband-, Taschen- u. Großuhren
Anfertigung von Ersatzteilen
Reparatur alter Uhren
Verkauf alter Uhren

Termine bitte nach telefonischer Absprache



Die 'Holnis'

von Kai von Eitzen, SY 'Holnis'

Die "30 qm Einheitsklasse des D.S.V.b", genannt "Vertenskreuzer"

Dieser Bootstyp war von Karl Vertens aus Winning bei Schleswig konstruiert worden. Von der Fachpresse (Die Yacht Nr.4/1993) sehr gelobt, war er für den sportlichen Fahrtensegler gedacht. Er bestach durch elegante Linien, die eine gute Seegängigkeit versprachen. Für damalige Verhältnisse war es ein sehr preiswertes Boot.

Vertens war mit Recht von der Güte seines Entwurfes überzeugt. Daher baute er das erste Boot 1932 auf eigene Rechnung, ehe die Zulassung als "Klasse" durch den Deutschen Seglerverband erteilt wurde. Segelzeichen wurde ein rotes "Karo", darunter stand die fortlaufende Nummer. Die "Karo 1" mit dem Namen 'Yineta' ist heute in Flensburg beheimatet. Insgesamt wurden etwa 38 Boote gebaut, davon die meisten bei Vertens. Im Klassenregister des DSV sind 21 Boote verzeichnet (Stand 1961). 1998 sind 20 Boote im Register des Freundeskreises gemeldet.



Die Vertenskreuzer der Hanseatischen Yachtschule

In Auftrag gegeben vom "Deutschen Hochseesportverband Hansa" wurden 1936 auf der Werft von Karl Vertens drei "Vertenskreuzer" als Schulboote für die Yachtschule in Neustadt/Holstein gebaut. Sie erhielten die Namen und Segelnummern: Karo 9 'Graumöwe', Karo 10 (Name nicht ermittelt) und Karo 11 'Silbermöwe'. Nur kurz waren die Vertenskreuzer in Neustadt beheimatet; 1937 wurden alle drei zur "Hanseatischen Yachtschule" nach Glücksburg an der Flensburger Förde verlegt. Während des Krieges wurden auch Offiziere der Marineschule Mürwik auf den Booten ausgebildet. Bei Kriegsende wurde am Heck der Boote ein Stück abgesägt (Originallänge war 9,50 m), um eine Beschlagnahme durch die Alliierten zu umgehen. Bis 1967 waren die Vertenskreuzer im harten Einsatz als Schulboote. An- und Ablegen, Segelmanöver und ständig wechselnde Besatzungen hatten ihre Spuren hinterlassen. Sie kamen nun in private Hände.

Am 21.9.1967 wurde die 'Silbermöwe' für 850 DM an Volker Loose aus Glücksburg verkauft. Die beiden anderen blieben ebenfalls an der Förde. Loose unterzog das Boot einer gründlichen Überholung. Im "Flensburger Segel Club" (FSC) kam es in die Halle. Mit Hilfe seines Schwagers und des Bootsbauers Karl Scheder machte er aus einem Wrack eine schmucke Segelyacht. Schadhafte Planken wurden ausgewechselt und der Rumpf mit GfK überzogen. Ein neues Deck wurde eingezogen, eine große Kajüte mit "Doghouse" und eine selbstlenzende Plicht entstanden. Zudem wurde erstmals ein Motor ins Boot eingebaut. Aus Platzgründen wählte man einen Benzinmotor der Marke "Renault", denn ein vergleichbarer Dieselmotor wäre wesentlich größer und vor allem schwerer ausgefallen.

Während der Umbauphase wurde der Mast dreimal aus dem Mastenlager des FSC geklaut. Zweimal gelang es Volker Loose in Detektivarbeit, seinen Mast zurückzubekommen, beim dritten Mal blieb dieser aber verschwunden. Als Ersatz konnte er den Besanmast der 'Jan Pott' (Norbert Schierning) bekommen. Dieser lag im Mastenlager und wurde nicht mehr gebraucht. Aus Gründen der Vermessung war der Besan auf dem sehr erfolgreichen Regattaschiff abgeriggt worden. Der Mast war etwas kürzer als der originale: die Fock wurde hochgetakelt und das Groß etwas höher angesetzt. Beim "Über Stag gehen" bestand nun keine Gefahr mehr, den Baum an den Kopf zu schlagen. Die Segelfläche hatte sich dadurch um 5 Quadratmeter verringert.

Das Erscheinungsbild des Schiffes hatte sich durch diese Umbauten stark verändert, nur der Kenner konnte noch den Vertenskreuzer erkennen. 1971 wurde das Boot erstmalig wieder zu Wasser gelassen. Unter dem Namen 'Amata' mach-

te Volker Loose mit seiner Familie viele ausgedehnte Urlaubstörns, die bis nach Anholt, Kopenhagen oder Schweden führten. Erst 1981 kam der Wunsch nach einem größeren Schiff. So bot er die 'Amata' zum Verkauf und Gerd Fahndrich erwarb das Boot.

Gesegelt hatte er kaum, und bald stand das Boot im Industriefafen von Flensburg an Land und verkam zusehends. Der Rumpf füllte sich mit Regenwasser. 1985 erneut Eignerwechsel: Udo Christiansen aus Flensburg arbeitete das Schiff auf und nannte es 'Seute Deern'. Heimathafen wurde Bockholmwik (FYCB). 1988 verkauft an einen Herrn Lessmann. Dieser, so sagt man, wollte mit dem Boot auf Weltreise gehen. Dafür plante er größere Umbauten: Teile des GfK-Überzuges im Kielbereich entfernte er, um einige Planken auszuwechseln. Dann verlor er das Interesse und verkaufte kurzerhand an den Flensburger Uwe Michaelsen. Dieser wollte zusammen mit einem Freund das Boot wieder zu neuem Glanz bringen. Auf einem Trailer kam es nach Schobüll (bei Großenwiehe), und in einer alten Flugzeughalle begann man sogleich mit den Arbeiten. Der Eisenkiel wurde konserviert. Ein grundüberholter Motor vom Typ "Vire 7" wurde gekauft, neue Motorenfundamente eingebaut, die schadhaften Planken ausgewechselt und mit GfK überzogen. Als neuen Namen hatte man sich für 'Phönix' entschieden. Dennoch, der Eifer ließ nach. Der Freund stieg aus und Uwe Michaelsen stand allein mit dem halbfertigen Boot. 1994 entschloß er sich zum Verkauf.

Kay von Eitzen aus Flensburg wurde neuer Eigner. Am 5. Mai 1994 wurde der Kaufvertrag geschlossen. Mit einer abenteuerlichen Überführung von Schobüll nach Flensburg begann nun ein neuer Lebensabschnitt für den alten Vertenskreuzer. Die Schleppfahrt mit dem ungebremsten Trailer ging nur im Schrittempo, Straßen mit größerem Gefälle wurden vermieden. Daher kam das Boot nicht über den Landweg in seinen neuen Heimathafen Fahresodde, sondern wurde in der Galwik bei Niro Petersen zu Wasser gelassen.

Zum ersten Mal nach sechs Jahren in sein nasses Element! Von dort ging es im Schlepp nach Fahresodde, unterwegs Wassereinbruch in der Bilge. Wie sich später herausstellte, war der GfK-Überzug an der Hacke nicht dicht. Im "Flensburg Yacht Club" wurde das Boot geslippt und in die Bootshalle verbracht.

Nun ging es Schlag auf Schlag: Der Motor wurde fachgerecht eingebaut, die marode Elektrik erneuert, eine neuer Propeller auf die Welle gesetzt, die undichte Stelle am Rumpf abgedichtet und das ganze Schiff vom Kiel bis zum Flaggenknopf gründlich bearbeitet und gemalt. Am 9. Juli wurde ein Probefahrt mit der Maschi-

ne gefahren und nach dem Aufriggen endlich wieder gesegelt! Das Boot erhielt den Namen ‚Holnis‘.

Von Eitzen forschte in der Geschichte des Bootes, die ihm bis dato unbekannt war. Volker Loose trug am meisten dazu bei, Licht in das Dunkel der Vergangenheit zu bringen. Dieser kleine Aufsatz ist das Ergebnis. ★

SY 'Holnis':

Bauwerft: Karl Vertens Yachtwerft, 1936

Rumpf: Eiche auf Eiche, Aufbauten: Mahagoni

Länge über alles: 9,17 m, Länge Wasserlinie: 6,45m, Breite: 2,00 m, Tiefgang: 1,32 m, Hilfsmotor

"Vire 7" mit 7 PS, Gesamtsegelfläche: 25 qm

Liste der noch existierenden Vertenskreuzer aus unserem Register Klassische Yachten:

Yacht	Eigner	Revier	Segelz.	Baujahr	Bauwerft
Ajuja	Zeeb	Bodensee	Karo 35	1936	unb.
Boreas	Wiese	Hamburg / Elbe		?	
Calico-Jack	Lütke-				
	Besselmann	Hamburg / Elbe	Karo 11	1936	Vertens, Winning
Canitoga	Giebelhausen	Starnberger	Karo 5		Buchholz, Grünau
De greune See	Behnke	Hamburg / Elbe	Karo 2	1933	Vertens, Winning
Gitano	Lauber	Bodensee	Karo 21	1938	Mathiessen & Paulsen
Hexe II	Leiber	Bodensee	7/43	1935	
Holnis	Eitzen	Flensburg	Karo 11	1936	Vertens, Winning
Monsun	Mohr	Hove / Jork	Karo 12	1935	Vertens, Winning
N.N.	Freigang	in Restaurierung	Karo 10		
Norda	Rodmann	Hamburg / Elbe		1939	Vertens, Winning
Prinzessin	Nagler	Bodensee	G7 - 15	1953	Vertens, Winning
Rasmus	Rebbert	Bodensee	FN 52958	?	
Schwalbe	Willmann	Bodensee	Karo 16	1936	Vertens, Winning
Sitta	Bauer	Flensburg	Karo 20	1936	Mathiessen & Paulsen
Snowflake	Braun	Lübecker Bucht		1936	Vertens, Winning
Tochrito	Bootswerft				
	Rambeck	Starnberger	Karo 38	1958	Rambeck, Starnberg
Vineta	Volkman	Flensburg	Karo 1	1932	Vertens, Winning
Wanderer	Süßenberger	Bodden -Ost		1957	Schritt , Rostock
Weichsel	Grünastel	Bodensee	Karo 17	1937	

