

# „Lulworth“ ex „Terpsichore“

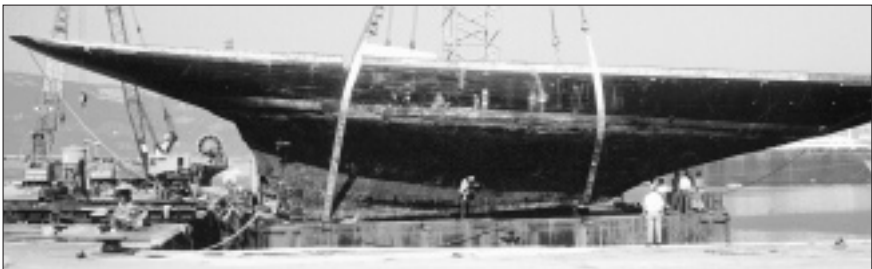
Ein Nachruf auf eine große Yacht

von Erdmann Braschos

Zum alljährlichen Ritual am Solent gehörte die Ankunft der Royals an Bord von „Victoria & Albert III“. Die königliche Yacht dampfte von Portsmouth nach Cowes und brachte hohen Besuch. Nachdem sich die Sommerfrischler oben in Osbourne House eingerichtet hatten, konnte die Cowes Week eröffnet werden. Dann verließ Frank Beken mit einer unförmigen Holzkiste seine Drogerie in der Birmingham Road gleich über dem Medina River und tauschte für einige Tage die Pflicht gegen die Kür. Er hielt seine schwere Kamera auf die durch den Solent stürmende Flotte von Rennkuttern der sogenannten „Big Class“. Die Paradeperle preschten ihm im engen Solent regelmäßig vor die Linse. So ergab sich für Beken öfter Gelegenheit, entschlossen auf den Auslöser, einen Gummiball im Mund, zu beißen und die eingelegten Glasplattenegative zu belichten.

Einer dieser mit Groß, Topsegel, Fock, Klüver und Flieger prächtig „gefiedert“ durch den Solent pflügenden Rennkutter war „Lulworth“. Ihre Konkurrentinnen hießen „Shamrock“ und „White Heather II“. Sie sind längst abgewrackt. Auch die königliche Yacht „Britannia“ gibt es nicht mehr. Sie wurde gemäß „King Georg V-Verfügung“ draußen vor der Isle of Wight versenkt. Der Schoner „Westward“ wurde nach dem Tod seines Eigners über ausreichend tiefem Wasser gesprengt.

Lulworth bei der Ankunft in Muggiano/La Spezia



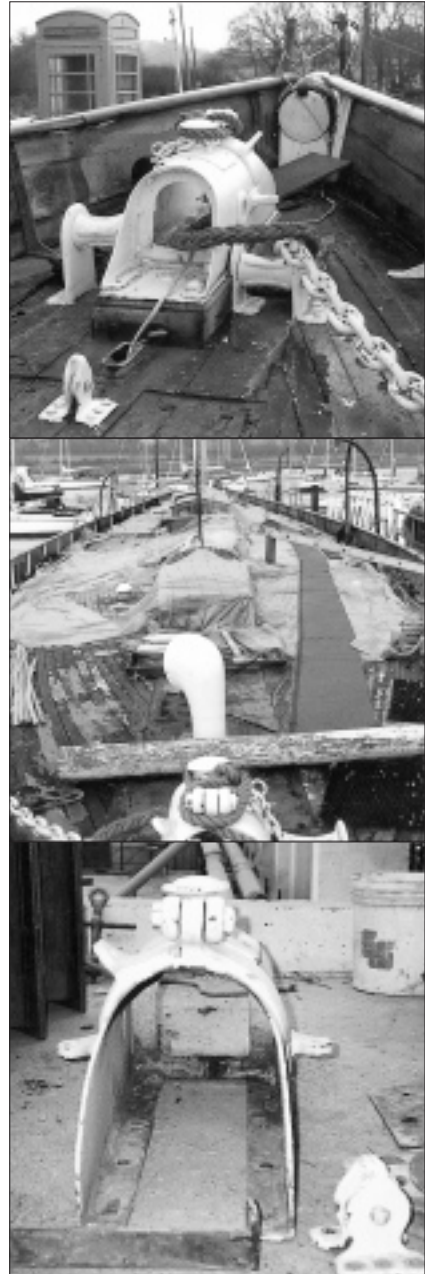
Fotos: G. Dijkstra

„Lulworth“ ist das letzte Exemplar der sogenannten „Big Fife“, so der Titel eines berühmten Beken Fotos. Es zeigt Glanz und Gloria jener Jahre, die fünf großen regelmäßig regattierenden Yachten. Das Bild des maritimen Hoffotografen entstand 1925. „Lulworth“, das waren in den seglerisch gewiß Goldenen Zwanzigern 189 Tonnen gaffeltakelter Rennkutter. Die M-Klasse der Universal Rule trug an einem einzigen Mast 940 Quadratmeter Segel. Bei 29 Metern Deckslänge wäre sie heute mit 36,40 Metern zwischen Bugspriet und der achtern weit über das Heck ragenden Nock des Großbaums der größte Gaffelkutter der Welt. Sie lief als „Terpsichore“ nach einem Entwurf von Herbert W. White, Teilhaber der Southamptonener White Bros. Ltd. Werft, vom Stapel. Gebaut in der damals üblichen Kompositbauweise: Holzgeplankt auf stählernen Spanten. Richard H. Lee hatte sich sein neues Regattaboot damals satte 24.000 £, das entspricht einer heutigen Kaufkraft von gut 9 Millionen Mark, kosten lassen. Den Bootsnamen hatte er der griechischen Göttin des Tanzes abgeguckt. Nach dem Tod Lees übernahm Herbert Weld Blundell in seiner Eigenschaft als soeben ernannter Kommodore des Königlichen Yachtclubs Dorset die Rennmaschine. Er taufte sie in der Tradition seiner bestens situierten Seglerfamilie und nach dem Wohnsitz Lulworth Castle. Zu den wunderbaren Anekdoten aus jenen Jahren des „Gentlemansports“

gehört eine Geschichte, die Occomore Sibbick in seinem schönen Paperback „Lulworth shared my playground“ erzählt. Lulworth-Eigner Weld Blundell war ein vielseitig interessierter Mann und natürlich passionierter Zeitungsleser. So zog er sich gleich nach dem Auslaufen in Cowes mit einer druckfrischen „Times“ in den Salon zurück, um nach ein, zwei Tassen Tee mit einem freundlichen „Hello“ im Niedergang zu erscheinen. Zufrieden stellte Blundell fest: „Oh, wir sind ja schon gestartet!“

Zwei weitere Lulworth-Eigner sollten während der zehnjährigen Regattakarriere folgen. Der Name blieb bis heute. Standesgemäß regattierte sie unter dem White Ensign des Royal Yacht Squadron und gehörte zum allsommerlichen Inventar des Solent.

Nach einem anfangs mäßigen Regattadebüt infolge einer Serie kleiner Havarien, die ihr in Fachkreisen den Spitznamen „Terpsichore die Glücklose“ eingetragen hatten, war „Lulworth“ schwer zu biegen: als einzige britische Yacht, die später sogar den America's Cup Herausforderer „Shamrock V“ hinter sich ließ. Der weiße Kutter mit den seitlich aus der Bordwand in die Breite gestemmten Wantpüttingen war, nach einigen Verbesserungen durch Charles Nicholson, neben der dunkelblauen Britannia das schnellste Schiff des Solent. Besonders '25, '26 und '30 brillierte „Lulworth“. Ihr legendärer Skipper



Archie Hogarth prägte seiner 30 köpfigen Crew ein: „Beim Regattasegeln guckt mir keiner nach achtern!“ Vor oder neben sich sahen die Decksarbeiter am ehesten den königlichen Rennkutter mit der Segelnummer 1. Lulworth führte sinnvollerweise zunächst eine 2 (und später erst die Nr. 6) im Groß. Ein Foto des Bandes „Der America's Cup 1851-1988“ von Beken of Cowes zeigt die werftneue „Terpsichore“ 1920 raumschots. Im Beken-Bildband „Hundert Jahre Segeln“ ist sie am Wind mit der Nr. 6 zu sehen.

Die Weltwirtschaftskrise führte zur Ablösung der „Big Class“ durch einen etwas weniger aufwendigen, dank des Marconiriggs handlicheren Bootstyp, die J-Klasse. Der König ging mit der Zeit und riggte „Britannia“ um. „Lulworths“ Karriere auf den Regattabahnen aber war zu Ende. Der Schokoladenfabrikant Carl Bendix, Bendix ist bis heute eine bekannte Marke in Großbritannien, riggte „Lulworth“ 1937 zur Fahrtenketch um. Zum geplanten großen Törn kam es, wie die frühere Eignerin Renee Lucas sich in Southampton erinnert, aus politischen Gründen nicht mehr. Den zweiten Weltkrieg überstand „Lulworth“ im Schlick von Gos-

Foto aus den Jahren vor der „Restaurierung“ Mitte der 80er Jahre. Das gesamte, im wesentlichen noch authentische Interieur wurde herausgenommen und verbrannt ...



Foto: K. Evans

port bei „Camper & Nicholson“. Ein Luftangriff riß das Vorstag weg und ließ erst den Großmast, dann den Besan kippen. Die einstürzende Takelage beschädigte das achtern umlaufende Schanzkleid. 1947 kaufte das Ehepaar Renee und Richard Saville Clement Lucas „Lulworth“. Sie ließen die nötigsten Reparaturen bei der White Werft am Itchen River machen, einer zwischen den Kriegen namhaften Werft großer Yachten, wo auch „Lulworth“ vom Stapel gelaufen war. Das Ehepaar legte das Schiff 1949 vor den Jolly Sailor am Hamble. Nachdem die Lucas einige Kabellängen flußaufwärts auf Crableck Land gekauft hatten, verholten sie „Lulworth“ zu ihrem Grundstück. 1955 bezogen sie „Lulworth“ als Hausboot. Elisabeth Meyer berichtet, daß sich das Ehepaar spontan zum Kauf des stählernen Rumpfes der J-Klasse „Endeavour“ entschloß, als es von dessen bevorstehender Verschrottung erfuhr. So besaßen die Lucas eine M-Klasse aus den 20ern und eine J-Klasse aus den 30ern. Sie vertäuten die dunkelblaue „Endeavour“ neben dem wuchtigen weißen Leib von „Lulworth“ im Modder vor ihrem Wiesengrundstück. Das war eine praktische Lösung. Als Besitzer der Crableck Yard sparten sie eine Menge Liegegebühr. Sie hatten die phantastische Idee, „Lulworth“ als schwimmendes Ersatzteillager zur Instandsetzung „Endeavours“ als „handliche Fahrtenketch“ zu nutzen. Diese schöne Hoffnung rettete zwei prominente Schiffe der Vorkriegsära durch eine Zeit, als klassische große Yachten im wesentlichen als kostspieliger, unhandlicher und pflegeintensiver Anachronismus gesehen wurden, als schwimmende Altlast, die von prosaisch veranlagten Menschen bei passender Gelegenheit zum Materialpreis entsorgt wurde. Den Traum „Endeavour“ wieder flott zu machen, sollte später Elisabeth Meyer realisieren. '68 starb Richard Lucas während des Segelns in einer Jolle. Die Witwe lebte bis 1986 an Bord von „Lulworth“. Dann verkaufte sie an einen Privatmann namens Michael Burnett. Nach einem 31-jährigen Leben an Bord des Rennkutters fiel es der älteren Dame schwer, das vertraute Hausboot zu verlassen. „Wir haben am Schiff praktisch nichts geändert. Unten war noch alles wie in den 20er Jahren“ erinnert die Witwe. Tatsächlich zeigen Koren Evans im Herbst 85 in Heft 31 von „Nautical Quarterly“ veröffentlichte Fotos ein verwohntes, dafür authentisches Interieur. Wer mag da bezweifeln, daß die Bedeutung der jahrzehntelang an Bord lebenden, Tee kochenden Konservatoren großer Yachten unterschätzt wird? Die Hoffnung, im Käufer jemand gefunden zu haben, der „Lulworth“ retten würde, erleichterte Mrs. Lucas die Trennung vom Schiff und den endgültigen Schritt an Land. Burnett strich „Lulworth“ blau, ließ sie am alten Liegeplatz und reichte sie in der heißen Phase des Restaurierungsbooms zu einem vielfach höheren Preis an ein italienisch-österreichisches Ehepaar weiter. Broker Burnett hatte „Lulworth“ zur richtigen Zeit gefunden und im passenden Moment verkauft. Anfang '90 verbrachte der Mastenbauer, Tak-



**So stand Lulworth über 8 Jahre bei Beconcini  
in der Halle, während die Anwälte stritten ...**

ler und Bergungsspezialist Harry Spencer aus Cowes 14 Tage im Modder hinter der fünften Biegung des River Hamble. Er schlug den Beton aus dem Schiff, den ein Liebhaber der preiswerten Lösung irgendwann als Sicaflexersatz zum Abdichten auf und in den Rennkutter gegossen hat und zog die Wellingtons an. Bei Niedrigwasser wurde eine Rinne zwischen dem 6,60 Meter breiten, 4,20 m tief gehenden Rumpf und dem Fahrwasser des Hamble River ausgeschachtet. Zwischen luftgefüllten Säcken glitt der 29 Meter lange Bootskörper sachte aus dem Schlickbett vor Crableck. Vierzig Jahre hatte der Kompositbau aus Holz auf Stahlspannten hier gelegen. Spencers Auftraggeber war das Ehepaar Ulrike Colombo (geborene Fink) und Dr. Maurizio Colombo. Franco Giorgetti vom seinerzeit namhaften Mailändischen Konstruktionsbüro Giorgetti & Magrini (Entwurf des 12ers „Italia I“, Instandsetzung „Creole“, Restauration von „Tomahawk“ und der Motoryacht „Pacha“) hatte das Vertrauen des neuen Eigners gewonnen. Auch der polyglotte Yachtberater William Collier, damals als Broker für Camper & Nicholson tätig, bemühte sich um den Deal. „Obwohl arg verwöhnt, war das Originalinterieur noch da. Einzig der Ausbau des Vorschiffs fehlte“, erinnert Spencer in Cowes die Bergung der zum Hausboot umfunktionierten Nautiquität. Spencer schleppte „Lulworth“ mit Luftsäcken gesichert nach Gosport zu Camper & Nicholson.

Die Untersuchung des weitgehend intakten Rumpfes bei C&N ergab, daß die Generalüberholung der Yacht Sinn machte. Nick Maris bestätigt, daß die Stahlspannten im wesentlichen in Ordnung waren. Bei Erhalt eines Teils der historischen Substanz hätte Lulworth vorsichtig geöffnet und Schritt für Schritt durch Einbau neuer Teile flott gemacht werden können. Das Projekt wurde international ausgeschrieben. Praktisch alle namhaften nordeuropäischen und mittelmeerischen Werften gaben ein Angebot ab. Die Cantieri Navali Beconcini aus Muggiano bei La Spezia machte das Rennen mit einer unschlagbar günstigen Offerte. Niemand aus der Branche hatte eine Idee, wie sich das Schiff zu solchen Konditionen restaurieren lassen könne. Experten taxieren die Instandsetzung der Yacht zu heutigen Preisen zwischen 4 und 7 Millionen Britische Pfund. Das Mailänder Ehepaar zahlte 600.000 Pfund an. So gelangte „Lulworth“ im Herbst '90 als Decksfracht nach La Spezia. Auf halber Strecke zwischen der Schiffbaumetropole La Spezia und dem idyllischen Lérici wurde das Schiff am Wertgelände abgesetzt und augenblicklich entkernt. Anstatt das wertvolle Mahagoniinterieur von Anno 1920 für die möglichst authentische Wiederherstellung vorsichtig heraus und in Verwahrung zu nehmen, schmissen die Beconcini-Arbeiter es aus sechs Metern Höhe vom Deck auf den Betonboden. Ein abends angezündetes Feuer erledigte den Rest. Siebzig Jahre nach dem Stapellauf wurde der letzte erhaltene „Big Class“ Kutter der Segel-

geschichte an der Viale Bartholomeo 428 endgültig, für den Eigner kostenpflichtig zerstört. „Das war der schwärzeste Tag in der Historie klassischer Yachten“, faßt Collier zusammen.

Die morschen Planken der Außenhaut wurden entfernt und es wurde mit dem Austausch der stählernen Spanten durch neue begonnen. Währenddessen versuchte die resolute Österreicherin von Mailand aus, die Instandsetzung der Yacht zwischen dem Briten Philip Goode als konsultierte Bauaufsicht in Palma de Mallorca und dem mit der Restaurierung beauftragten Franco Giorgetti in den Griff zu bekommen. Sie erfuhr nachträglich, daß das gesamte Interieur allen Ernstes „entsorgt“ war. Der Eklat und der erste, '93 dann zu Lasten des verantwortlichen Yachtarchitekten Giorgetti entschiedene Rechtsstreit war da. Renee Lucas erinnert sich im September 98: „Lulworths Interieur war wunderschön. Wir hatten alles gelassen, wie beim Kauf in Gosport vorgefunden.“ Angesichts welliger Spanten und mangelhafter Metallarbeiten eines von Beconcini beauftragten Unterlieferanten warnten Lloyd-Gutachter vor der Fortsetzung des Projekts. Die Anwälte von Werft und Eigner hatten einen komplexen, langwierigen Kasus. Wenige Monate nach Ankunft des morschen, abgesehen von Rigg und Vorschiff kompletten Klassikers stand eine komplett entkernte Hulk in der Halle, an der kein Schlag mehr





getan wurde. Die fürstliche Rechnungsstellung der Werft für die Lagerung von Bauteilen und Ausrüstungen stand in Widerspruch zur Güte der begonnenen Arbeit und ließ den Eindruck überzogener Gegenrechnungen entstehen. Jetzt, wo die Baustelle in einer der weißgrauen Beconcini-Hallen ruhte, war dem Mailänder Eignerehepaar klar, daß ihr Projekt wesentlich teurer würde, als angeboten, und daß sie mit der Anzahlung von 600.000 britischen Pfund ein Problem erworben hatten. Insider, die nicht genannt werden möchten, bezeichnen dies als übliche Art der Geschäftsanbahnung des Hauses: „Beconcini steigt immer tief ein. Ist das Schiff erst einmal da und auseinander genommen, kommen Nachforderungen. Das läßt sich immer fachlich begründen. Man kann dem Kunden aber auch vorher reinen Wein einschenken, nämlich warnen, daß niemand in einen siebenzig Jahre alten Kompositbau hineingucken, folglich einen Festpreis abgeben kann. Das wäre seriös gewesen.“ Nach Abschluß des Rechtsstreits mit Giorgetti hatte das Ehepaar die Nase voll mit Beratern, Yachtarchitekten und Werft. Die Colombos übergaben den Abschluß des Lulworth-Abenteuers Rechtsanwalt Alessandro Della Cha der Mailänder Kanzlei Edoardo Ricci e Associati mit der Vollmacht, das für sie kostspielige und traurige Kapitel zügig zu Ende zu bringen. Es dauert immer noch an. Maurizio Colombo soll sich angeblich nach Kalifornien zurückgezogen haben. Im Frühsommer '98 drohte Beconcini, das zwischenzeitlich aus der Halle geholte,



unter freiem Himmel stehende Gerippe vollständig zu zerlegen. Begründung: „Lulworths“ Stellplatz auf dem 30.000 Quadratmeter großen Werftgelände würde gebraucht.

Das gesamte Rigg, bestehend aus Bugspriet, Mast, Stenge, Gaffel und Großbaum, hat die Spencer Thetis Wharf in Cowes seit Jahren fertig. Spencers Arbeit wurde von den Colombos prompt bezahlt. Um Platz in der Tischlerei zu schaffen, errichtete Spencer den schornsteindicken Mast von „Lulworth“ auf dem Freigelände seines Betriebs. Des alten Manns Versuche, doch noch einen Käufer zum glücklichen Abschluß des Projekts bei einer englischen Werft zu finden, scheiterten an der unkooperativen Haltung von Beconcini. „Bisher wurden alle Interessenten mit überzogenen Forderungen abgeschreckt. Der Kaufpreis für den morschen Rumpf ist als Zahlung eines Lösegelds zu sehen,“ faßt Spencer resignierend zusammen. Die Takelage wurde zwischenzeitlich für eine Britannia-Replik nach Rußland verkauft.

Seit Sommer vergangenen Jahres sondiert eine englische Interessengemeinschaft von „Velsheda“-Shore-Managerin Louise Felstead aus Lymington, David Pitman von Strawberry Marketing und „Velsheda“ Skipper Simon Bolt nach Möglichkeiten, die Exekution der Beconcini-Hinterlassenschaft zu verhindern. Das Wrack soll wieder nach England und im Stil der jüngst aufgearbeiteten J-Klasse flott gemacht werden. Eine entscheidende Hürde sind die Kosten zum Transport des 29 Meter langen Fragments. Deshalb wurde erwogen, das Schiff komplett auseinanderzunehmen und „Lulworth“ als Bausatz, bestehend aus Spanten, Bodenwrangen und Beplankung, in handlichen Größen kostengünstig zu verschicken. Von diesem fraglichen Konzept zu „Lulworths“ Wiederherstellung wäre es nur noch ein gedanklicher Schritt zum kompletten, vermutlich günstigeren Neubau. Andererseits ist mit Andrea Benconcinis photogrammetrischer Bestandsaufnahme des Rumpfes, sie wurde aus anderem Anlaß unternommen, eine Voraussetzung zu dieser ungewöhnlichen Maßnahme geschaffen.

Nachdem die der südenglischen Werft „Southampton Yacht Services“ und Yachtkonstrukteur Gerard Dijkstra aus Amsterdam („Endeavour“, „Adix“, „Adela“, „Velsheda“) nahestehende Initiative bislang keinen Käufer für „Lulworths“ Reste gefunden hat, arbeitet die Zeit gegen die Rettung des Schiffs. „Wir wissen nicht, wann eine Gang bei Beconcini mit der Kettensäge kommt und ihr Werk vollendet“ faßt Pitman zusammen. Die Exekution einer großen klassischen Yacht wäre vollendet, der Skandal perfekt.

Die ersten fünf Jahrzehnte seit Stilllegung als Rennkutter hat „Lulworth“ gut überstanden: Die vergangenen neun Jahre bei Beconcini schadeten der Yacht mehr als der zweite Weltkrieg, das Auf und Ab von ungefähr 30.000 Tiden und die Nutzung als Hausboot im Hamble zusammen. Manchmal ist es besser, ein Schiff so lange an seinem Liegeplatz zu wissen, bis die Voraussetzung zur Rettung da ist. Eine Konstellation aus zahlungskräftigem, das Vorhaben realistisch einschätzenden Eigner, seriös arbeitenden, ihrer Verantwortung bewußten Brokern, Yachtberatern und einer Werft, deren Management hält, was sie bei Abgabe des Angebots versprochen hat. Aber wie kann man das vorher wissen? „Terpsichore the Unlucky“, oder: Manche Schiffe haben Pech. ★

Über „Lulworths“ Geschichte berichtet Ocomore Sibbick: „Lulworth Shared my Playground“, Minerva Press, London 1996, ISBN 1 85863 955 7, Paperback 339 Seiten 8,99 £



Foto: K. Evans

**Die Inneneinrichtung  
vor der „Restaurierung“**

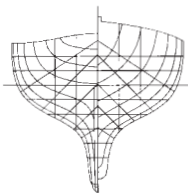
# Schiffswerft Horn, Bootsbau Nagel und navcon GmbH, Wolgast

Ihre Partner in Begutachtung, Beratung, Bau, Umbau und Reparatur  
von Klassikern aus Holz und Stahl.

100 t-Slip, 80 Liegeplätze, 48 Mitarbeiter, Spezialisten für Holz und Metall  
(3 Meister). Service von der Restaurierung bis zur Neukonstruktion, auch  
Motoren, Riggs (Gaffel- und Rahtakelagen), Handlackierungen und Sattlerarbeiten.

17438 Wolgast, Schloßplatz, Tel.: 0 38 36 / 20 59 95, Fax: 0 38 36 / 20 59 93  
e-Mail: info@navcon.de, homepage: www.navcon.de

## 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 bestellt und vereidigter Sachverständiger  
für Bewertung und Schäden an hölzernen Sportbooten, insbesondere klassischen Yachten

photo: navcon 021201



**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

# Fotogrammetrie

## Die Vermessung eines Wracks

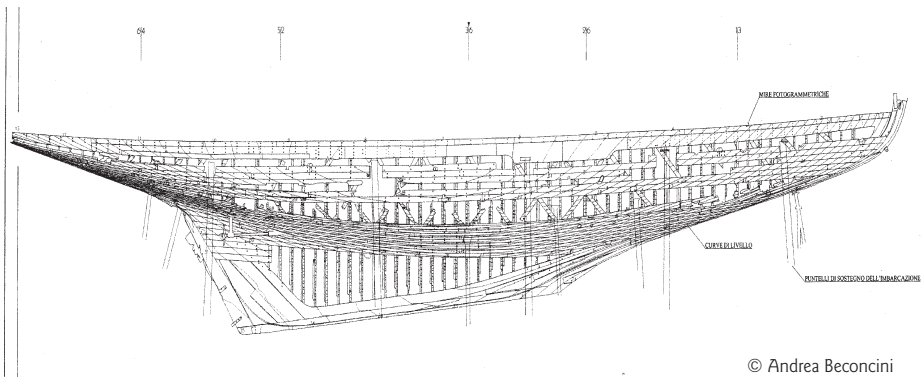
von Erdmann Braschos

Oft ist nur ein kleiner Teil der vorhandenen Substanz eines jahrzehntealten Yachtklassikers im Original zu retten. Viele alte Spanten, Stringer, Bodenwrangen, Schotten und Planken müssen durch neues Material ersetzt werden. Dies zeigt sich auch bei „Lulworth“. Das Auseinandernehmen eines Bootskörpers stellt die restaurierende Werft vor die Aufgabe, die ursprüngliche Rumpfform entweder zu rekonstruieren (wenn es keinen Linienriß mehr gibt), oder während der Generalüberholung an die ursprüngliche Form anzupassen, sofern die Pläne vorhanden sind. Manches Schiff ist derart morsch, daß seine Linien nur noch dank Pallhölzern bleiben, wo sie hingehören. Vor- und Achterschiff hängen runter. Oft ist bei Kompositbauten die besonders exponierte und der Witterung ausgesetzte Achterschiffspartie hinter der letzten stählernen Aussteifung abgefallen.

1995 nutzte der junge Schiffbaustudent und frisch gebackene Naval Architect Andrea Beconcini den im familieneigenen Betrieb stehenden Rumpf von „Lulworth“ für seine Diplomarbeit. Im Rahmen einer Untersuchung der architektonischen Fakultät der Universität Florenz untersuchte er Möglichkeiten zur unbestechlichen Bestandsaufnahme der Substanz des bereits auseinandergenommenen Rumpfes mit wrackähnlicher Konsistenz mit einem fotogrammetrischen Verfahren.

Diese, heute bei der Erderkundung per Satellit oder in der modernen Bildverarbeitung übliche Vermessung geht auf den französischen Fototechniker Aimé Laussedat (1819 - 1907) und den deutschen Ingenieur und Architekten Albrecht Meydenbauer (1834 - 1921) zurück. Das fotografierte Motiv wird mit einem Raster in Bildabschnitte zerlegt, die dann bei der Übertragung der Aufnahme in eine Zeichnung behilflich sind. Werden verschiedene Standpunkte vor dem Objekt eingenommen (sogenannte Doppelprojektion) und miteinander verrechnet, sind de-

tailgetreue Darstellungen reliefartiger Gebilde z. B. einer Landschaft, einer Statue, einer Fassade oder eines Schiffsrumpfes möglich. Andrea Beconcini heftete auf den fragmentarisch erhaltenen Bootskörper von „Lulworth“ verschiedene Referenzpunkte (siehe die in der Zeichnung des Rumpfes eingetragenen Zahlen 1 - 95, italienisch „mire fotogrammetrice“). Dann wurden die Positionen dieser Punkte mit einem „T2 Wild“ Theodoliten und einer „Total Station“ Nikon-Kamera ermittelt. Aus dem Relief läßt sich der Linienschnitt, in der Zeichnung „curve di livello“ genannt, ermitteln. Der Linienschnitt läßt sich rasch in Spantformen ausdrucken, wie in Beconcinis Zeichnung an den Stationen 13, 26, 36 52 und 64 gezeichnet. Die Querschnitte machen die lückenhafte Substanz des „Lulworth“ Rumpfes nach Entfernung der morschen Planken deutlich. Legt man die von „Lulworth“ abfotografierten Linien auf die originalen Linien, wird die Verformung des Bootskörpers deutlich. Nach Zurechtrücken des Rumpfes durch Pallhölzer oder Mallen läßt sich anhand der Meßpunkte rasch nachprüfen, ob die Linien wiederhergestellt wurden oder noch Abweichungen bestehen. ★



© Andrea Beconcini

Legende zur fotogrammetrischen Darstellung „Lulworths“ von Andrea Beconcini

Mire Fotogrammetrice = fotogrammetrische Referenzpunkte

Curve di Livello = Linie, Längsriß der Yacht.

Puntelli di sostegno = Pallhölzer