



Willy Lehmann – Bootsbauer und Konstrukteur

Ausbildung & Gesellenjahre
Firma Gebrüder Lehmann
Jollen & Motorboote
Olympische 6mR
Olympische 5.5er
Olympische Drachen
Der Prototyp
Erfolgreich mit IOR
Der Regattasegler
Anhang: Lebenslauf + Bauverzeichnis

Ausbildung & Gesellenjahre

Einleitung

Weiterer Text

Firma Gebrüder Lehmann

Einleitung

Das Werftgebäude in Woltersdorf



Weiterer Text

Jollen & Motorboote

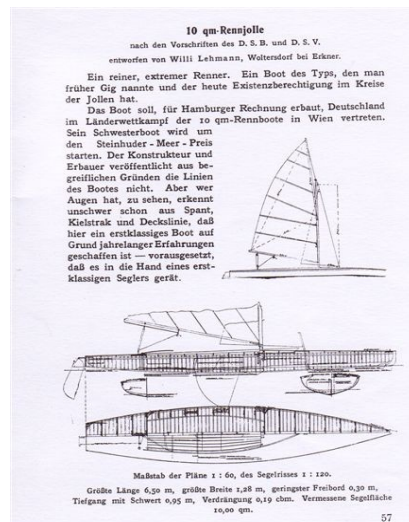
Ein Faible für Motorboote besaß Willy Lehmann dann, wenn es sich um Rennboote handelte, von denen er einige auf seiner Werft baute.



Spätere Auftragsarbeiten für motorisierte Freizeitboote, betrachtete er nach Aussage eines seiner Bootsbauer dagegen lieber aus der Ferne und widmete sich den von ihm so sehr geschätzten Segelbooten.

Weiterer Text...

Dieser Riss einer 10qm Rennjolle, stammt aus dem Buch von Lohmann/Mewes, Die Segeljolle, 6. Aufl., 1929.:



Olympische 6mR

Mehrere auf der Lehmann Werft gebaute 6er und weitere Boote für Dietrich Fischer aus Hamburg, erhielten den Namen „Kobold“, den dieser allen seinen Boote gab.

Die meisten 6er entstanden in den 30er Jahren, mit dem Ziel der Olympischen Segelregatten.

6 GER 28 „Kobold XV“



Weiterer Text

Olympische 5.5m

Mit insgesamt 15 auf seiner Werft gebauten Booten ist Willy Lehmann der bedeutendste Konstrukteur und Erbauer von 5.5ern in Deutschland.

Die Zeit von 1952 bis 1968 war von dieser damals wichtigsten Olympischen Bootsklasse geprägt. An den Ausscheidungsregatten um die Teilnahme bei den Olympischen Segelwettbewerben, nahmen zahlreiche Lehmann Boote teil.

Weiterer Text

Olympische Drachen

Einleitung

Weiterer Text



Kürzlich wurde die Restaurierung der D GO 6 „Knechtsand“ in Greifswald abgeschlossen. Dieser Drachen wurde von Grund auf weiterer Text & Bilder.....

Der Prototyp

Die Geschichte des letzten in traditioneller Holzbootbauweise für eine neue Kielbootklasse konstruierten Bootes in Deutschland

Mitte der 60er Jahre entschied die IYRU über das Ende der 5.5m Boote als Olympische Kielbootklasse (1952 -1968) und suchte per Ausschreibung ein neues Drei-Mann Kielboot für die Olympiade 1972.

Die Grenzmaße und Vorgaben der IYRU für das neue Boot waren:

LWL: 22 Fuß (6,71m)
Tiefgang: 6 Zoll (1,37m)
Verdrängung: 3700 lbs (1,68t)
Segelfläche: 310 Quadratfuß (28,80 qm)
Max Spinnakergröße: 200% der vermessenen Segelfläche
Ballastkiel mit etwa 60% der Gesamtverdrängung
Trailerbarkeit

Bei den Ausscheidungsregatten in 1966 und 1967 sollte dann ermittelt werden, welcher Bootstyp sich durchsetzen konnte. Von den diversen extra entworfenen Booten, gingen dann diese ausgewählten 7 in die letzten Rennen:

„Thrial“, E.G. van de Stadt
„Soling“, J. H. Linge
„Shillalah“, Skip Etchells
„Trias“, H. Stöberl
„Conqueror“, B. Chance jr.
„Ander“, D. Buizza & Co.
„Kobold XXI“, W. Lehmann

Zusätzlich schickte man einen Drachen und einen 5.5er mit auf die Bahn, um die erzielten Geschwindigkeiten abgleichen zu können.

Bewertet wurden Seetüchtigkeit, Geschwindigkeit (hier lag das Boot von Etchells, gefolgt von dem von Chance weit vorne), gewähltes Material (es gab positive Bewertungen für „neue Baustoffe“), Preis und Trailerbarkeit. Das Ergebnis ist bekannt, letztlich stimmte die Jury für J.H. Linge mit seinem Soling.

Die Artikel in den Fachzeitschriften lesen sich im Nachhinein amüsant, die Emotionen gingen wohl sehr hoch. Dabei ist aber auch nicht zu vergessen, dass die Entwicklung der neuen Boote für viele Konstrukteure ein nicht unerhebliches finanzielles Risiko barg.

Als Deutschen Beitrag, gab es neben der Trias auch eine Neuentwicklung von Willy Lehmann. Dieser war von seinem Freund Dietrich Fischer (damals DSV Präsident) beauftragt worden, ein neues Boot für die Ausscheidungen zu liefern. Lehmann baute die „Kobold“ unter Verwendung von Mahagoni, gerade unterhalb der vorgegebenen Grenzmaße.

Man bedenke die Zeit: Ende der 60er war dieser grenzüberschreitende Auftrag schon etwas Besonderes. Er ließ die Aufregung bei den Regatten um Gesamtdeutsche Olympiaqualifikationen in den Hintergrund treten.

Das Boot schlug sich wacker, lag in der ein oder anderen Regatta auch mal vorne im Feld, musste sich aber letztlich den Mitstreitern geschlagen geben und hatte als Einzelbau in Holz auch keine wirkliche Zukunft als Serienboot vor sich. Dies schafften nur Soling, Trias und Etchells.



Der gewitzte Lehmann fand aber für Fischer einen Ausweg. Mit etwas mehr Gewicht im Boot ließ sich die „Kobold XXI“ als 5.5er neu vermessen und so segelte sie fortan in hiesigen Gewässern weiter als Regattaboot bei 5.5er Regatten. Die Original Segel, mit der für den seinerzeitigen neuen Bootstyp nur einmal vergebenen Segelnummer G1, konnten für das Boot nun nicht mehr zum Einsatz kommen und werden heute noch - gut gepflegt - verwahrt.

Das Boot wechselte mehrfach den Besitzer, segelte in den 80ern als „Janna“ in Flensburg, bis sie im neuen Jahrtausend in Henning Ueck einen begeisterten Eigner fand, der sie, jetzt als „Aero“ und mit der Segelnummer 5.5 GER 31, mit ihrem Originalrigg bis zur Teilnahme an der Weltmeisterschaft der 5.5er in Helsinki im Jahr 2002 führte.



„Aero“ 2002 vor Helsinki

Die Daten der „Aero“ 5.5 GER 31:

Baujahr: 1966
Konstrukteur: Willy Lehmann
Bauwerft: Willy Lehmann, Woltersdorf bei Berlin
LüA: 9,56m
LWL: 7,59m
Tiefgang: 1,35m
Breite: 1,91m
Verdrängung: 1,75t
Segelfläche: 26,5qm

Erfolgreich mit IOR

Für Emil Hepp, dem Willy Lehmann zuvor schon den 5.5er „Fortuna V“ gebaut hatte, konstruierte er 1972 den Eintonner „Don Pommery“, der mit der Segelnummer GER 1233 auf dem Bodensee äußerst erfolgreich unterwegs war.

Das Äußere des Bootes läßt in der Rumpfform eher Anzeichen eines 6mR erkennen, denn die der hochbordigen und relativ breiten sonstigen IOR Konstruktionen jener Zeit.

Weiterer Text

Der Regattasegler



Noch gegen Ende der 60er Jahre gewann Willy Lehmann die Regatten vor Warnemünde, mit seiner letzten „Herz Dame“ 5.5 GO 16.

Weiterer Text

Anhang

Lebenslauf
Bauverzeichnis
Verzeichnis der 5.5er
