

SPIEL MIT DEM FEUER

Dreimal schon war die „ANDROMEDA“ am Ende. Doch immer wieder verfiel ein Eigner der besonderen Kreuzeryacht. Jetzt dokumentiert ein Buch ihre Geschichte

Bevor Oliver Bahr im vergangenen Frühjahr das erste Mal die Segel auf seiner „Andromeda“ setzen konnte, musste er reichlich Arbeit in die Oertz'sche Kreuzeryacht investieren. Denn das yachtgeschichtlich interessante Kleinod war beim Kauf zwei Jahre zuvor nichts als ein ausgebranntes Wrack gewesen.

Um die Instandsetzung fachgerecht ausführen zu können, vertiefte sich Bahr immer intensiver in die Geschichte der Ketsch, deren spannende, anrührende und abenteuerliche Puzzleteile am Ende eine so bunte Story ergaben, dass Bahr sie von Autor Tobias Friedrich aufschreiben ließ. „Das Andromeda-Feuer“ ist jetzt als Buch erschienen. Die Erzählung beginnt, als Oliver Bahr die Yacht auf der Internetseite des Freundeskreises Klassische Yachten entdeckt und sich sofort in die Linien vernarrt.

Die Yacht hieß „Andromeda“, sie lag den Angaben des Freundeskreises zufolge seit 2001 ausgebrannt im Hafen von Rødby, Dänemark. Es wurde „dringend ein neuer Be-

sitzer mit Zeit, Geld und Renovierungswut“ gesucht.

Am nächsten Tag fuhr ich direkt nach der Arbeit nach Rødby. Ich machte früher Schluss, um nicht im Dunkeln anzukommen. Der Wind pfliff mir um die Ohren, als ich mich im Hafen umsaß. Es roch nach Meerestieren, Tang und der See. Die Jahreszeit hatte die Stege leer werden lassen. Ich brauchte eine Weile, bis ich das Schiff gefunden hatte, welches der Freundeskreis Klassische Yachten empfahl.

Das Schiff sah furchtbar aus. Der Brand, die knapp zehn Jahre seit dem Unglück, von denen nach meiner Einschätzung die Ketsch die Mehrzahl an Land verbracht haben musste, und das schiere Alter der „Andromeda“ hatten aus einer einstmaligen stolzen Yacht ein runzeliges, ausgehöhltes Ungetüm gemacht.

Doch Bahr erkennt die Schönheit, die sich in den Linien des Schiffs ausdrückt, und vor seinem inneren Auge segelt sie bereits wieder in altem Glanz. Für ihn ist klar:

Ich musste das Schiff haben!

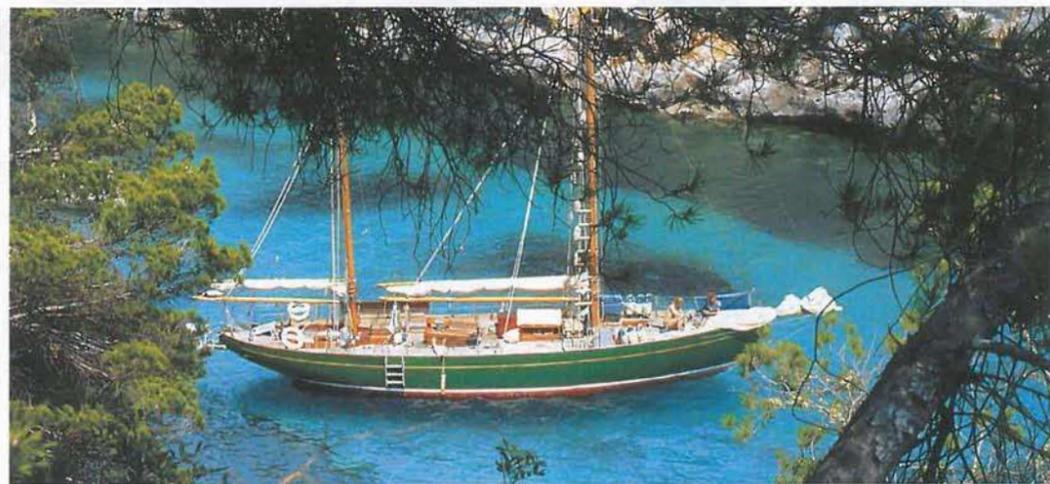
Es gelingt ihm, den Eigner zum Verkauf zu überreden. Mit dem Bootsbauer seines Vertrauens dichtet er den Rumpf ab und →

In Fahrt: die restaurierte „Andromeda“ auf der Flensburger Förde. Noch vor zwei Jahren war das Schiff ein ausgebranntes Wrack



HERRENSEGELN
Der Ersteigner Johannes H. Plettenberg in der Nachkriegszeit mit seiner heißgeliebten Pudelmütze an der Pinne. Vorn im Bild, in Weiß, die bezahlte Crew. Der Schlauch an Deck diente der Abgasführung. Der Motor kam erst spät an Bord

FAHRTENSEGELN
Der zweite Eigner Jochen Scheid wohnte mit seiner Lebensgefährtin sieben Jahre lang an Bord. Sein Revier waren das Mittelmeer, der Atlantik und die Karibik. Hier ankert „Andromeda“ in einer Bucht auf den Balearen



überführt das Schiff an die Elbe, wo es restauriert wird. Während der Wintermonate erfährt Bahr Näheres über die Entstehung: Es wurde in den goldenen Zwanzigern vom Industriellen Johannes H. Plettenberg beim Erfolgskonstrukteur Max Oertz in Auftrag gegeben.

Etwas dünnhäutig hatte Oertz auf die ihm gemachten Vorgaben reagiert: Das Schiff sollte schön aussehen, wenig Tiefgang für kleine Häfen haben, ebenso ein relativ kleines Großsegel und keine Latten im Segel. „Das Schiff muss beiliegen können“, hatte Plettenberg ihm geschrieben. Dann hatte er seinen Auftrag noch dahingehend ergänzt, dass die Yacht zwei Herren und zwei Bootsleuten bequemen Raum bieten und genug Platz für einen großen Navigationstisch lassen solle. „Es muss so groß sein, dass ich gerade noch allein Anker aufgehen und lossegeln kann“, stand in seinem Auftragsbrief. Im Übrigen wünsche er, das Schiff bei der besten deutschen Werft, Abeking & Rasmussen, fertigen zu lassen.

Der Pedant Oertz richtet sich ein Zeltbüro auf dem Werftgelände ein und überwacht den Bau. Als es 1924 fertig ist, führt er dem Eigner sein Werk persönlich vor.

Aufeinmal steht Oertz mit spitzen Lippen auf und setzt sich zielstrebig ans Ruder. Sofort gibt es Bewegung an Bord. „Nun lasst mich mal an die Pinne“, sagt er und dreht sich dabei zu Plettenberg um. „Nun will ich Ihnen mal zeigen, was für ein Schiff Sie erworben haben. Ein veritables Schiff!“

Donnergrollen ist zu hören und die Takelage fängt an zu singen. Die „Andromeda“ befindet sich in voller Fahrt. Breitbeinig steht Oertz am Ruder, seinen Stumpfen zwischen Zeige- und Mittelfinger eingeklemmt und Kommandos erteilend: „Alle Schoten dicht holen, Backstag lösen, Toppsegel noch mal durchsetzen. So, nun soll sie aber laufen, die ...“ Er wendet sich Plettenberg zu: „... Wie, sagten Sie noch, soll das Schiff heißen?“ „Andromeda“, ruft Plettenberg durch den lauter

BREITBEINIG STEHT OERTZ AM RUDER, SEI- NEN STUMPEN ZWISCHEN DEN FINGERN

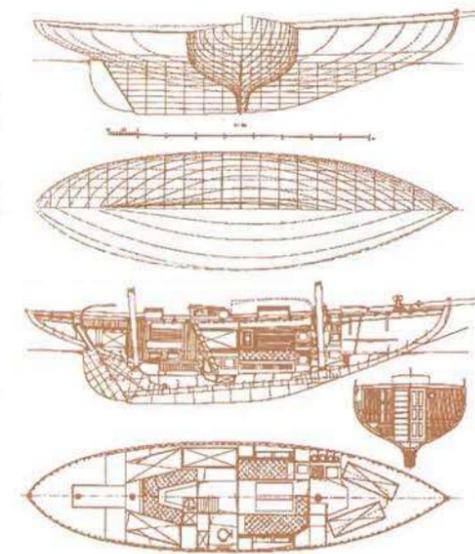
ANDROMEDA

TECHNISCHE DATEN

Schiffstyp	Kreuzeryacht
Vermessung	11,3 KR
Konstrukteur	Dr. Ing. Max Oertz
Bauwerft	Abeking & Rasmussen
Baujahr	1923
Baumaterial	Lärche auf Akazie (Komposit)
Länge über Deck	14,66 m
Breite	3,90 m
Tiefgang	1,90 m
Verdrängung	16,6 t
Segelfläche	120 m ²
Motor	Vierzylinder/60 PS

Die „Andromeda“ ist 2001 ausgebrannt. Das Wrack wird seit Januar 2010 aufwändig und umfassend restauriert

„Nun lasst mich mal an die Pinne“, sagt OERTZ. „Nun will ich Ihnen mal zeigen, was für ein Schiff Sie erworben haben. Ein veritables Schiff!“



werdenden Wind, während ihm Gischt ins Gesicht spritzt.

Ohne ein weiteres Wort, ohne jedes weitere Kommando wendet Oertz das Schiff, dreht es mitten in einer enormen Bö im Kreis herum und segelt einen Kurs, den keiner seiner Bootsleute nachzuvollziehen scheint. Plettenberg muss sich mit aller Kraft festhalten und erst als er wieder gerade zum Stehen kommt, fällt sein Blick auf das Log, das acht Knoten Fahrt anzeigt. „Haha“, sprudelt es aus Oertz heraus. „Nun bin ich zufrieden. Nun weiß ich, dass alles gut ist. Da haben Sie Ihr Schiff.“ Mit diesen Worten verlässt der Konstrukteur das Ruder und setzt sich wieder, Plettenberg mit einem Augenzwinkern bedenkend, auf seinen Platz in der Pflicht.

Eigner Bahr will mehr erfahren aus der Anfangszeit. Er findet heraus, dass „Andromeda“ der griechischen Mythologie entlehnt ist und eine angekettete Königstochter war. Plettenberg kam auf den Namen, weil er die Yacht schon nach Fertigstellung aus beruflichen Gründen für drei Jahre einlagern lassen musste. Von Zeitzeugen erfuhr Bahr mehr über den Ersteigner.

„Plettenberg fuhr bis ins hohe Alter sein Mercedes-Cabrio von Flensburg nach Lemwerder, wenn auch nur über Landstraßen. Untadelig in blaues Marinetuch gekleidet, personifizierte Plettenberg geradezu den Herrensegler der Kaiserzeit.“

Allein diese Beschreibung weckte in mir neue Lust, mehr herausfinden zu wollen.

Der 1885 geborene Plettenberg machte 1900 seinen Segelschein der Klasse A beim Magdeburger Yacht-Club und arbeitete später als Kaufmann in Berlin, bevor er in den Kongo übersiedelte, um dort Handelsbeziehungen für einen Arbeitgeber aufzubauen. Mit Gold und Diamanten machte er in Afrika einiges Geld und investierte dieses in eine Straßenbahn in Osteuropa, die er anschließend mit Gewinn veräußerte. Den Auftrag für die „Andromeda“ dem besten deutschen Konstrukteur seiner Zeit zu überlassen war Anfang der zwanziger Jahre fast eine logische Folge seiner brillant laufenden Karriere und des sehnsüchtigen Interesses am Segeln.

Der eingefleischte Junggeselle kann seine Leidenschaft in den dreißiger Jahren dann doch noch ausleben. „Andromeda“ wird auf allen wichtigen Regatten ihrer Zeit gesichtet, und Plettenberg legt mehrwöchige

Seereisen an Bord zurück, die preisgekrönt und auch in der YACHT beschrieben werden. Der Krieg setzt diesem gelebten Traum ein jähes Ende. Das Schiff dient dem Bootsmann auf dem Wannsee als Behausung, und Plettenberg muss 1946 vor Gericht um die Herausgabe seiner Yacht kämpfen. Doch irgendwann ist es so weit. Auf der Bauwerft wird „Andromeda“ instandgesetzt, und als wieder Hochseeregatten ausgetragen werden, sieht man den mittlerweile pensionierten Plettenberg regelmäßig am Start. Sein Ruf liegt irgendwo zwischen Genie und Gentleman. Eine Anekdote von der Wettfahrt Gotland Runt im Jahr 1959 macht verständlich, warum.

Das Feld liegt eng beieinander, als Plettenberg und seine Mannschaft an der Südspitze der Insel versuchen, an Fahrt zu gewinnen. Sie passieren gerade eine Wendetonne, als mehrere Dinge gleichzeitig passieren. Ruderträger Wallas achtet wenige Minuten nicht auf die übrigen Teilnehmer, die sich an Backbord befinden, während genau dort eine Yacht aus England ein anderes Seezeichen übersieht und ein riskantes Ausweichmanöver startet.

Ehe Plettenberg die „Andromeda“ wenden kann, zersplittert ihr Klüverbaum an der Flanke des anderen Bootes und hängt wie ein nasser Lappen am Bug der Yacht ins Wasser. Ohne auch nur ein böses Wort an Wallas zu richten, beginnt Plettenberg nach einer Lösung zu suchen. Binnen weniger Minuten ist ein spontaner Plan entworfen. Plettenberg kennt eine nahe gelegene Werft, eine Reparatur ist nach seinen Berechnungen in kurzer Zeit möglich. Kaum dort angekommen, hüpf er mit Mitsegler Staats auf den Steg, zusammen laufen sie so schnell sie können zum Häuschen des Werftchefs.

„A new Klüverbaum“, bellt Staats, noch ganz außer Atem, am Schreibtisch des Schweden stehend. „Staats, Ihr Benehmen“, geht Plettenberg dazwischen, „excuse us, we are from Germany, my name is Johannes Hermann Plettenberg, this is my dear friend Mr. Staats. We are participants of the Gotland Runt Race, so very nice to meet you.“

Plettenberg streckt dem Mann seine Hand entgegen und fordert Staats mit einem Blick auf, das Gleiche zu tun. „Oh, yes, Gotland Runt“, zeigt sich der Werftbesitzer begeistert. „Now“, Plettenberg wird ernst, „sadly our jib boom broke. Do you have a new one we could buy from you?“