

AQUATISCHE MASSANZÜGE

DIE BOOTSWERFT HEINRICH IN KREUZLINGEN MACHT DIE KÜHNSTEN TRÄUME VON
SEGLERN WAHR. DAFÜR SORGEN PETER MINDER UND SEIN ENGAGIERTES TEAM

TEXT PETER HAERLE FOTOS @WWW.HEINRICHWERFT.CH

Wie das Gerippe eines mächtigen Wal-fisches liegt der Bootsrumpf in der Werft-halle, stolze elf Meter lang. Es riecht nach Holz und Leim. Bootsbauer Michael Kaiser taucht den Pinsel in die Leimbüchse und behandelt dann sorgfältig das Holz.

Man kann sich nur schwer vorstellen, dass aus diesem Holzskelett bald eines der elegantesten und schnellsten Schiffe werden soll, das je über den Bodensee gesegelt ist: Abraxas wird der Bootstyp heissen, und so magisch der Name klingt, so zauberhaft sollen seine Qualitäten sein – extrem leicht, blitzschnell und wunderschön. «Reduce to the max, heisst die Devise bei diesem Boot», erklärt Peter Minder, der Besitzer der Heinrich-Werft in Kreuzlingen – schnörkellose, elegante Flächen und Linien für Liebhaber modernen Designs.

Seit drei Wochen ist die Abraxas im Bau. 2'000 bis 2'500 Arbeitsstunden werden vergehen, bis das Schiff im nächsten Frühling gewassert werden kann. Als nächsten Arbeitsschritt verkleidet Michael Kaiser das Gerippe des Rumpfes mit der

Aussenwand. Doch was simpel klingt, ist eine Wissenschaft. Die Werft wendet nämlich ein neues Bauverfahren an, das noch dünnere – und damit leichtere – Aussenwände ermöglicht, ohne dass deren Steifigkeit abnimmt. Unzählige Furnierstreifen aus dünnem Tropenholz – sie fühlen sich fast so leicht und beweglich an wie Balsaholz – werden zu diesem Zweck kreuz und quer und über mehrere Schichten unter Vakuum miteinander verleimt und der Form des Schiffsrumpfes angepasst.

LEBENSDAUER ÜBER JAHRZEHNTE

Die Abraxas ist ein Holzschiff. Natürlich könne man mit Karbon oder Schaumstoffen noch leichtere Boote bauen, weiss Werftbesitzer Peter Minder. Doch wisse man nicht, wie zuverlässig diese Materialien über lange Zeit seien. Ein Heinrich-Werft-Boot aber soll Jahrzehnte halten: «Wir wollen Segelboote bauen, die mindestens zwei Mal vererbt werden können.» Darum setzt die Werft auf Holz. Und zwar nur auf das beste Tropenholz. Die Werft hütet ihr Holzlager

wie ein Weinproduzent seinen Weinkeller. Gleich einem guten Wein wird auch das Holz mit dem Alter immer besser. Die ältesten Stämme im Lager der Heinrich-Werft haben 80 Jahre auf dem Buckel, seit sie gefällt worden sind. Holz lebt. Es verändert sich mit dem Klima. Je älter das Holz ist und je mehr Veränderungen es erlebt hat, desto mehr pendelt sich sein Feuchtigkeitsgehalt ein. So wird es ruhiger und stabiler. Diese «Altersruhe» ist essenziell. Ein Schiff aus solchem Holz wird auch in 50 Jahren noch so stabil sein wie heute.

Die hochwertigen Materialien und die Handarbeit haben ihren Preis. Heinrich-Werft-Schiffe sind exklusiv und kosten sechsstellige Summen. Dafür kann sich der Kunde das Boot exakt auf seine Bedürfnisse und Wünsche hin bauen lassen. Keine Stangenware also, sondern sozusagen aquatische Massanzüge.

EINE YACHT WIE KEINE ZWEITE

Aus dem Zusammenspiel zwischen den individuellen Wünschen des Kunden und



Die Boote der Heinrich-Werft aus bestem Tropenholz gewährleisten jahrzehntelange Stabilität



Bis auf die Schlafstellen hin wird jedes der Boote genau nach den Vorgaben des Kunden konzipiert

dem Fachwissen der Bootsbauer ist auch die letzte Neuentwicklung entstanden, eine «11-Meter-Classic». Der Auftraggeber hatte der Werft vier wesentliche Vorgaben gemacht: Erstens solle sein Boot beim Einlaufen in den Hafen von allen wegen seiner Schönheit und Qualität bewundert werden, zweitens müsse die Yacht alleine zu segeln und manövrieren sein, drittens müsse sie für den Notfall vier Schlafstellen aufweisen und viertens wolle er nie von einem anderen Schiff überholt werden.

Minder und sein Team machten sich daran, ein Schiff genau auf diese Bedürfnisse hin zu konzipieren. Entstanden ist die «Sagitta», eine moderne Interpretation traditioneller Linien. «Sie ist schön und edel wie eine Lacustre, aber praktischer, komfortabler, ergonomischer und viel schneller», fasst Minder zusammen. Der Eigner des Schiffes habe den Entstehungsprozess kontinuierlich mitverfolgt und sich emotional sehr engagiert. Fast wöchentlich sei er in

der Werft aufgetaucht: «Es war wie eine Schwangerschaft». In den entscheidenden Phasen sass der Besitzer immer wieder im Cockpit Probe – jede Ecke, jede Kante, jeder Handgriff wurden genau seinen Empfindungen angepasst.

AUF INTERNATIONALEM KURS

Werften, die noch Boote entwickeln und bauen, gibt es nicht mehr viele in der Schweiz. Die meisten beschränken sich auf die Wartung, die Überwinterung und den Handel mit Schiffen. Peter Minder glaubt dennoch an die Zukunft des Bootbaus. Vor zweieinhalb Jahren hat der passionierte Segler und langjährige Management-Berater die Heinrich-Werft übernommen. Die Zahl der Angestellten ist seither von acht auf zwölf gestiegen. Recht gegeben hat ihm auch der Erfolg, den er mit der Entwicklung eines extravaganten, offenen Motorbootes erzielte, dem Tender 06 (siehe Volvo Magazin vom Sommer 2005: Design

Preis Schweiz). Nachdem dieses Boot 2004 als bestes Schweizer Designprodukt ausgezeichnet worden war, wurde auch die weltweit renommierte Bootsbau- und Designfirma Wally auf die Werft aufmerksam. Zurzeit sind Marktabklärungen im Gange, ob eine Spezialserie der Tender für Wally aufgelegt werden soll.

Nach all diesen Erfolgen kam für Peter Minder die Mitteilung völlig überraschend, die ihn kürzlich vom Besitzer der «Sagitta» erreicht hat: Er wolle sein Boot wieder verkaufen, liess dieser ihn wissen – und das nur ein Jahr nach der Wassering. Minder war verunsichert und suchte das persönliche Gespräch. «Es stimmt alles an diesem Schiff», sagte der Besitzer, «alles, was ich mir erwünschte, ging in Erfüllung. Das Boot hat nur ein Problem: es ist fertig». Er wolle aber unbedingt noch einmal den Prozess einer Entwicklung und Entstehung miterleben. Minder war erleichtert: Gibt es ein schöneres Kompliment für eine Werft? ■