

Der Gaffelkutter trägt die Initialen des
Bootsbauers Johann Junge aus Wewels-
fleth, der das Vorbild 1913 fertigte



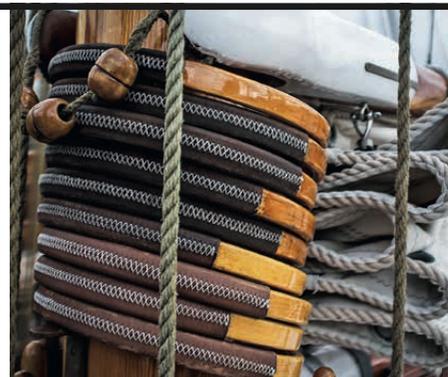
RUHIGE KUGEL

*Norddeutsche Eigner bauten ein
historisches **BEHÖRDENBOOT**
des Wasserbauamtes nach.
Die „Fritz Lexow“ ist heute so gemütlich
wie damals unterwegs*





Abkehr vom Original: Statt eines Luks war auf dem Vorschiff früher ein zweiter Niedergang eingebaut



TECHNIK VON EINST

Von Bug bis Heck stilgerecht: Der Stockanker aus verzinktem Stahl wird durch eine Klüse geführt, die Poller bestehen aus Holz, die Positionslaternen sind an den Wanten befestigt, Mastringe führen das Großsegel-Vorliek, viele Beschläge sind Sonderanfertigungen

Nein, die abgedroschenen Vorurteile über Beamte sollen hier nicht bedient werden. Trotzdem: Der Job der Amtsmänner im Dienste der Wasserbau-Behörden zu Beginn des vorigen Jahrhunderts war sicher nicht der allerhärteste, selbst an der sonst so rauen Nordseeküste nicht. Im staatlichen Auftrag waren sie auf eigens zu diesem Zweck konstruierten Schiffen unterwegs, und die sahen so aus: Vorn im Steven befand sich der Kettenkasten, daran schloss das Mannschaftslogis mit zwei Kojen sowie Kleider- und Geschirrschränken und dem Kombüseherd an. Vom Mast bis zum Maschinenraum, gut ein Viertel der gesamten Schiffslänge einnehmend, folgte dann der Salon mit weiteren zwei Kojen, Polsterbänken, Klapp Tisch und Schränken. Dieser Salon, nach vorn und achtern wasserdicht abgeschottet, war Wohn- und Amtsstube zugleich. Für Wärme sorgte ein kleiner Kaminofen. In den Salon hineingebaut war eine Art Windfang, in dem die Niedergangstreppe stand, wo auch das WC untergebracht war.

Der Herr Amtmann hatte also auf dem knuffigen Schiff einen eigenen Bereich. Und

er wurde nicht nur geschippert, sondern sogar auch bekocht.

Nun sind Thomas und Inge Wulff alles andere als Beamtentypen, denen es um die Behaglichkeit eines gepolsterten und beheizten Salons geht. Aber als sie irgendwann in den achtziger Jahren das Buch „Schiffe aus Wewelsfleth“ des Autors Herbert Kathing in die Finger bekamen, aus dem diese Beschreibung stammt, da wussten sie: „Genau so ein Schiff wollen wir haben!“ Vier nahezu identische Typen – Dienstfahrzeuge wurden sie genannt oder auch Bereisungsschiffe –

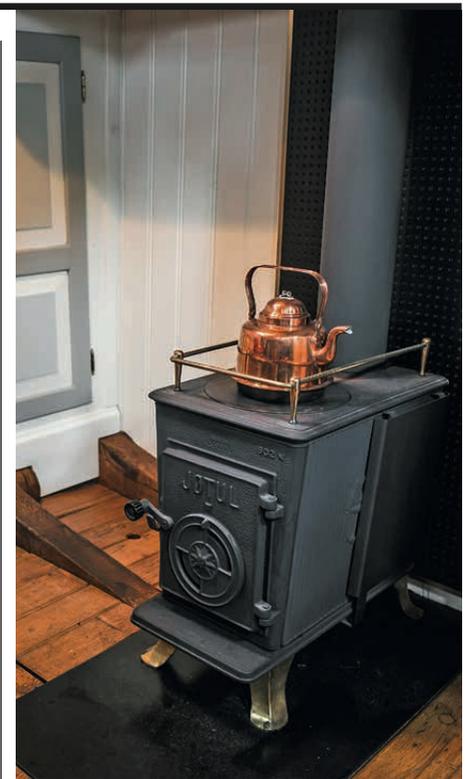
MEISTER JUNGE GILT KENNERN ALS DER COLIN ARCHER DEUTSCHLANDS

waren damals gebaut worden, alle auf der Junge-Werft in Wewelsfleth an der Stör.

Das erste war die „Fritz“, ein Zweimaster für das Wasserbauamt Tönning. Danach kam die „Marie“, ein Schwesterschiff, allerdings mit nur einem Mast. Drittens die „Hooge“, die zwischen den Halligen fuhr, und schließlich die „Juist“, als Quintessenz aller guten Eigenschaften ihrer drei Vorgängerinnen. Alle Schiffe hatten von vornherein eine Maschine, um nötigenfalls am Wind ein bisschen mehr Höhe laufen zu können, und die „Juist“ fuhr ein Mittelschwert.

Johann Junge hatte sich mit diesen Schiffen einen Ruf erworben, vergleichbar mit dem von Colin Archer in Norwegen, und konnte daher sehr gut von Staatsaufträgen leben. Als Erster baute er seine Kutter mit einem Kanuheck, das im Hafen bessere Manöviereigenschaften versprach und bei achterlichen Wellen ein besseres Seeverhalten.

Ein Foto der „Juist“ im Buch gab den letzten Ausschlag für die Wulffs: Die sollte es sein! Allerdings, so der Autor Kathing: „Leider hat wohl auch die ‚Juist‘ die Unruhen des letzten Krieges nicht überstanden.“ Hier irrte der Verfasser, aber das konnten die Wulffs damals noch nicht ahnen. →



WÄRMEQUELLEN FÜR KÖRPER, GEIST UND SEELE

Ein gutes Buch, das fünf Liter große Rumfaß oder der Holzofen mit Seereling und Kupferkessel: Das Wohlbefinden hat auf der „Fritz Lexow“ Priorität. Wozu das gesamte Schiff mit seiner Aura und dem knuffigen Ausbau beiträgt

Der Kutter musste also nachgebaut werden, und dazu brauchten sie die Pläne. Die Junge-Werft existierte nicht mehr, aber es gab eine Spur nach Bremerhaven ins Deutsche Schiffahrtsmuseum. Tatsächlich befanden sich hier ein Halbmodell des Kutters sowie auch Konstruktionspläne.

Als Nächstes wurde eine geeignete Werft gesucht. Da wäre zum Beispiel Ebbes Bådebyggerie in Marstal in Frage gekommen, aber die hatten keine abgelagerte Eiche auf Lager. Sie schlugen vor, mit Lärche zu bauen, aber Wulffs wollten Eiche auf Eiche und nichts anderes.

Die Entscheidung fiel dann für die Bültjer-Werft in Ditzum an der Ems. Hier lagerte Eichenholz schon jahrelang unter freiem Himmel, als hätte es nur auf diesen Moment gewartet. Tatsächlich war das auch für diese Werft seit Langem der erste Auftrag für einen Neubau, entsprechend enthusiastisch ging man zu Werke. Schon immer beplankte man bei Bültjer die neuen Rumpfe französisch. Bedeutet: Nach drei Planken wird eine freigelassen, dann kommen die nächsten drei. Erst wenn alle Dreiergruppen sitzen, wird

die fehlende Planke eingesetzt, die Stopperplanke. Die drückt dann nach oben und unten die Dreiergruppen fest zusammen.

Sämtliche Planken, 4,5 Zentimeter stark, wurden mit verzinkten Schrauben befestigt, nicht genagelt. 50 Jahre Bootsbauerfahrung flossen in das Projekt ein, personifiziert durch den Vorarbeiter Lücke Meiners, den alle nur Onkel Lulu nannten. „Onkel Lulu hatte Hände wie Bratpfannen“, erinnert sich Thomas Wulff. „Der ging mit dem großen Akkuschrauber um wie mit einem Spielzeug. Wenn ich den in die Hand genommen hätte,

hätte ich mich gedreht und die Schraube wäre stehengeblieben.“

Als Wulff nachfragte, was die Werft für den Decksbelag verwenden würde, hatte er leichte Befürchtungen. Zur Antwort bekam er: „Teak.“ Wulff traute seinen Ohren nicht: Festpreis – und dann noch Burma-Teak. „Das hatten sie da noch rumliegen, viereinhalf Zentimeter stark.“

Zwei Jahre dauerte der Bau bis zum Stoppellauf im Jahr 2001. Jedes Wochenende waren die Wulffs auf der Werft und bauten fleißig selber mit. Zwei Jahre, in denen sie rund 60 000 Autobahnkilometer runterspulten, um über 1000 Stunden eigene Arbeitsleistung zu investieren.

**ALLES STILECHT:
RUMPF AUS
EICHE, DECK
AUS TEAK, SEGEL
AUS CANVAS**

Die „Fritz Lexow“ liegt im Päckchen im Außenhafen von Glückstadt. Erst vor ein paar Tagen ist das Schiff vom diesjährigen Sommertörn zurückgekehrt. Viereinhalf Monate waren die Wulffs auf der Ostsee unterwegs, bis zu den Åland-Inseln.

Die „Fritz“ ist nicht nur eine Augenweide, sie kann auch segeln. „Wie eine Jolle“, behauptet der Eigner, „noch nie bin ich in einer Wende hängengeblieben, wie das anderen



Wo einst der Amtmann wohnte: Sofabänke und gemütliche Lotsenkojen, derbes Holz. Der kastige Aufbau lässt sich fast komplett öffnen

Gaffelseglern so oft passiert.“ Und schnell ist sie außerdem. „Ungerefft bei achterlichen 7 Beaufort laufen wir locker acht Knoten. Dann will aber auch kein anderer mehr die Pinne halten.“ Thomas Wulff muss grinsen.

Dieses Wochenende sind sie die Regatta Rhinplate Rund mitgefahren. Da war der Hafen rappellvoll – aber nun, am Montagmorgen, sind die meisten schon auf dem Heimweg. Als sich die Letzten fertigmachen, läuft auch die „Fritz Lexow“ aus. Wind wird es heute nicht geben, deshalb bleiben die Segel eingepackt.

Als das Boot seinerzeit fertiggestellt wurde, erinnerte sich Wulff an Ebbes Bootsbaubetrieb und dessen Segelmacherei. Ebbe Andersen wusste sofort wieder, mit wem er es zu tun hatte und machte sich höchstselbst auf den Weg von Ærø an die Ems, um die Maße zu nehmen, zusammen mit seinem Segelmacher. Vier Tücher brauchten die Wulffs, Groß und Fock, einen Klüver und ein Toppsegel; alle sollten aus eierschalfarbenem Clipper-Canvas hergestellt werden. Das Angebot kam schnell, und Thomas Wulff erzählt: „Selber Handwerksmeister, habe ich natürlich nicht angefangen, über den Preis zu verhandeln, sondern über die Qualität.“



VERBUNDENHEIT
Für Inge und Thomas Wulff ist der Gaffelkutter eine Herzenssache

Schmale Bahnen wollte er genäht haben. „Ja“, sagte Ebbe Andersen, „kriegst du.“ Und mit einem braunen Faden sollten sie vernäht werden. „Warum“, fragte Ebbe, „willst du einen braunen Faden?“ „Damit ich sehen kann, wenn du mir Pfusch lieferst“, gab Wulff zurück, halb im Scherz. Die selbstbewusste Antwort: „Von mir wirst du niemals Pfusch bekommen – aber deinen braunen Faden

kriegst du trotzdem.“ Als Segelzeichen trägt die „Fritz“ stolz die Initialen der alten Werft: JJ für Johann Junge.

Das Original, die „Juist“ von 1913, hatte drei gleich hohe Decksaufbauten, um ausreichend Stehhöhe unter Deck zu gewährleisten. Damals war der Mannschaftsbereich im Vorschiff abgeschottet und nur über einen eigenen Niedergang zu erreichen. Das ist heute anders: Die Kajüten sind unter Deck miteinander verbunden, auf den vorderen Decksaufbau wurde verzichtet, und vom Niedergang dort ist nur noch eine Kistluke übrig geblieben. Dadurch ist das Vorschiff glatt und übersichtlich geworden.

Mühelos schiebt der Diesel die „Fritz Lexow“ ins Elbfahrwasser, wo die ablaufende Tide das 20 Tonnen schwere Schiff noch um ein paar zusätzliche Knoten beschleunigt. Als ob das nötig wäre. Der finnische Sisu-Turbodiesel mit seinen 120 PS wäre auch allein stark genug für eine entspannte Marschfahrt mit fünf bis sechs Knoten, und mit ein paar Umdrehungen mehr käme „Fritz“ sogar locker gegen die mächtige Strömung an. →

Die ruhige Fahrt entlang der Marsch- wiesen erweist sich als Gelegenheit, einzelne Details näher zu betrachten. Nichts von dem, was hier verbaut wurde, kommt aus dem Katalog – es handelt sich samt und sonders um Spezialanfertigungen. Die Beschläge an Mast und Baumnock und das Lümmellager, durchweg aus solidem Schiffbaustahl, wurden gar von Fiete Wiebesiek, dem Haus- Schmied bei Bültjer, für ultimative Passform handgeschmiedet und heiß aufgezogen.

Alle Klampen, die Einfüllstutzen für die Tanks und der Pinnen- kamm bestehen aus Bronze, genau wie die beiden Klüsen für die Ankerketten, von denen jede allein 15 Ki- logramm wiegt, ebenfalls alles die Arbeit ei- nes Spezialisten. Günther Daulsberg heißt der Mann, der seine fertigen Werkstücke mit Monogramm signiert. Einzig die Juffern aus Eschenholz, über die die Wanten gespannt



VERSCHALKT

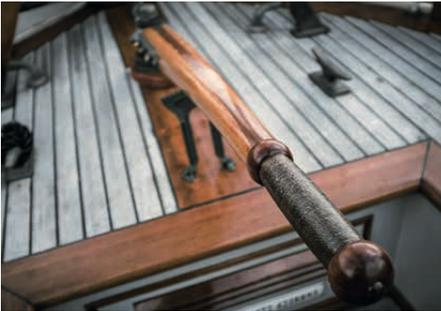
Das Kajütdach besteht aus Segmenten, die bei Bedarf verzurrt und verkeilt werden

werden, sind vorgefertigt vom Schiffsausrüs- ter. Deren Handhabung allerdings ist spezi- ell. Fünf Meter vorgerecktes Naturhanfseil laufen durch jedes Juffernpaar, deren Augen mit Schafstalg eingeschmiert werden, um das Ganze geschmeidig zu halten. Durch- gesetzt werden die Taljen Stück für Stück mit dem Klaufall.

Ein leichter Regen hat eingesetzt, und Skipper Wulff schickt uns nach unten. „Reicht ja, wenn einer nass wird“, meint er. Die steile Treppe, die beim Original direkt in den Salon führte, ist auf der „Fritz Lexow“ nach achtern gewandert. Früher wurde die- ser Teil des Schiffes als Vorratsraum und für die Maschine benötigt, aber die braucht heute nicht mehr so viel Platz.

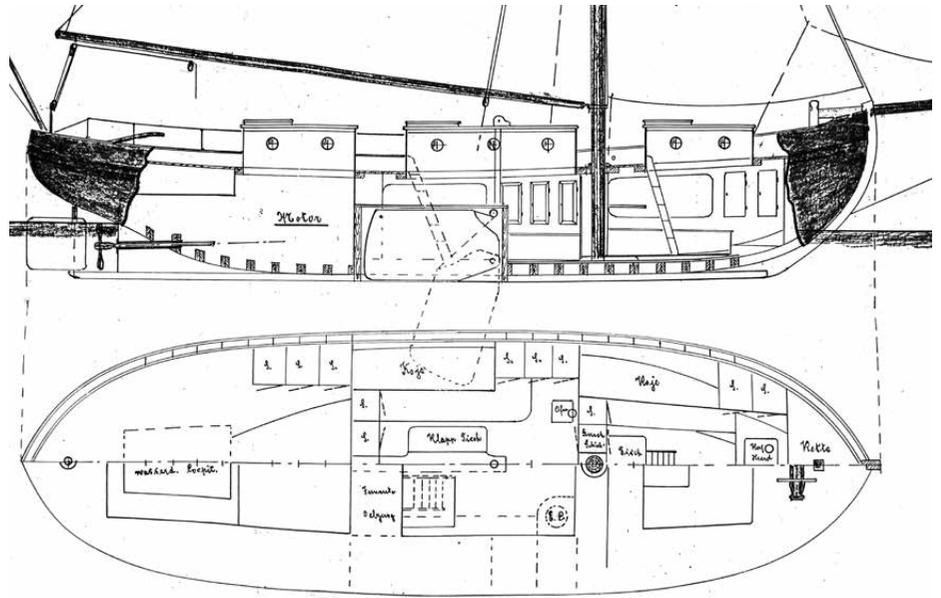
Linker Hand am Fuß des Niedergangs befindet sich die Navigation mit sämtlichen Geräten und dem Kartentisch. Wenn man den hochklappt, blickt man von oben auf den blauglänzenden Sisu-Turbo. Vis-à-vis an der Bordwand ist eine Koje für den Lotsen eingebaut.

Nun heißt es den Kopf einziehen, denn auf dem Weg nach vorn in den Salon muss man zwischen den beiden Decksaufbauten regelrecht durchtauchen. Im Salon kann man sich wieder zu voller Größe aufrichten. Mittschiffs unter dem Klapptisch verbirgt



GEBÄNDIGT

Das schwere Boot wird mit einem nur wenig vorbalancierten Ruderblatt und einer Pinne gesteuert, was viel Arbeit bedeutet. Entlastung schafft der Kamm, mit dem sich das betakelte Rohr arretieren lässt



TECHNISCHE DATEN

| | | | |
|---------------|-----------------------------------|-------------|---------------------------|
| Werft/Baujahr | Bültjer-Werft in Ditzum/2001 | Breite | 4,00 m |
| Bauweise | Eiche beplankt | Gewicht | 20,0 t |
| Rumpflänge | 12,00 m | Segelfläche | 85,0 m ² |
| Gesamtlänge | 15,50 m | Motor | 120 PS/88 kW |

sich der Kasten für das 600 Kilogramm schwere Schwert, an Backbord und Steuerbord jeweils eine weitere Koje, davor, auf Höhe des durchgesteckten Mastes, die Pantry mit einem Petroleumherd. Sollte unter Deck mal akute Atemnot ausbrechen, ließe sich das gesamte Dach öffnen. Die Salondecke besteht aus zehn einzelnen Elementen, sodass „Fritz“ auch als offenes Cabrio gefahren werden könnte.

Auf der Backbordseite führt – wieder bei eingezogenem Kopf – ein Durchgang nach achtern in den großzügigen WC-Raum. Am vorderen Schott neben dem Mast steht ein eiserner Bollerofen, an Steuerbord öffnet sich eine Tür zum Vorschiff. Dahinter liegt die Eignerzimmer ohne Stehhöhe, wodurch kein Aufbau erforderlich wird. Hier schläft man auf Tuchfühlung mit dem Rumpf. Die große Doppelkoje schmiegt sich förmlich von innen gegen die Bordwand und in die mächtigen Eichenspannten.

Eine recht ausgefallene Idee hatte Wulff für das Regal am Fußende. Nicht nur Bücher und eine Musikanlage haben dort ihren Platz, sondern sogar ein Fässchen mit fünf Liter Rum!

DAS LANG GESUCHTE VORBILD ENDETE WOHL IM OFEN

So viel Liebe zum Detail muss honoriert werden, wird sich auch die Jury des Vereins der Freunde des Gaffelriggs gedacht haben. Soeben wurden die Wulffs und ihr Kutter zum zweiten Mal innerhalb von zehn Jahren mit dem „Silbernen Marlspieker“ dafür ausgezeichnet, „dass alles so ist, wie es gehört“ – wie es der Preisstifter Fritz Brunner formuliert hatte.

Zu Recht sind Inge und Thomas Wulff stolz auf ihr Schiff. Aber in den Eignerstolz mischt sich Nachdenklichkeit. „Wir werden ja auch nicht jünger“, meint Inge Wulff, „und wenn wir mal nicht mehr können, wer weiß, was aus ‚Fritz Lexow‘ wird.“ Die Söhne werden das Schiff wohl nicht übernehmen.

Und sein Vorbild, die „Juist“? Angeblich hatte sie ja das Ende des Krieges nicht überstanden. Durch Zufall stieß Thomas Wulff eines Tages auf eine Kleinanzeige: Kutter „Juist“ zu verkaufen. Das Schiff existierte also doch noch, und der Verkäufer, bei dem Wulff sich auf der Stelle meldete, saß in Kiel. Bevor ein neuer Eigner das alte Boot übernahm, hatten die Wulffs dann sogar die Gelegenheit, sich einmal an Bord umzusehen. Viel war verändert worden, die Grundstruktur von Johann Junge war jedoch geblieben. „Im Grunde war das kein Kutter – eigentlich war das schon Yachtbau“, schwärmt Thomas Wulff von diesem Besuch.

Das Ende war dennoch bitter. Einen weiteren Besitzerwechsel später lief die „Juist“ zwischen Glückstadt und Wewelsfleth auf Grund. Der Eigner, der nicht versichert war, verschwand, ohne sich weiter um sein Schiff zu kümmern; das Wasser- und Schifffahrtsamt musste das Wrack bergen. So starb die „Juist“ nicht weit von dem Ort entfernt, wo sie einst vom Stapel gelaufen war. Sie endete vermutlich als Brennholz.

CHRISTIAN IRRGANG