

Der Bootsdoktor aus Berlin

Nils Clausen hat seinen Kindheitstraum verwirklicht und lebt vom Restaurieren

■ VON OLIVER KLEMPERT

Es riecht nach Öl, altem Holz – und nach viel harter Arbeit. Nils Clausen läuft mit leichtem Schritt durch die alte Halle, vorbei an Funkenflug, Werkzeugmaschinen und Bootsmotoren. Er packt kurz mit an, nickt jemandem zu, hat stets im Blick, was sich in seiner Halle tut. Durch die Oberlichter der alten AEG-Maschinenhalle fällt unterdessen fahles Januarlicht. „Bei uns ist die Geschichte immer im Fluss“, sagt Clausen, Gründer der Bootsmanufaktur, Berlins letzter großer Werft, in der historische Boote restauriert werden.

Clausen hat zwar zu tun, wirkt aber nicht gestresst. „Die Boote, die wir hier restaurieren, sind meist 70 Jahre oder älter. Da kommt es auf drei Tage nicht an.“ Die Ruhe, die man beim Wassersport auf dem Wasser empfindet, müsse sich auch in der Restauration wiederfinden. Dennoch gibt es Termindruck – Winterzeit ist Bauzeit, und bis zum Frühlingsbeginn hat Clausen aktuell gleich sechs Boote unter seinen Fittichen, auf die ihre Besitzer schon sehnsüchtig warten.

Seit der Kindheit ein Tüftler

Schon seit seiner Kindheit hat Clausen eine innige Beziehung zum Wasser. Als er acht Jahre alt war, zog seine Familie von Kiel ins holländische Leiden – in ein Haus, das direkt am Meer lag. Es bot sich an, sich das erste eigene Boot zuzulegen. „Natürlich selbst gebaut“, wie sich Clausen erinnert. Und so richtete er sich im Kindesalter neben dem Wohnhaus seiner Eltern seine erste eigene Werkstatt ein. Dies war der Schlüsselmoment für seine spätere Leidenschaft. Als er zum Ableisten des Wehrdienstes in die Bundesrepublik zurückgerufen wurde, zog Clausen

wie viele andere Wehrdienstverweigerer nach West-Berlin – und blieb. Er studierte Architektur, baute zunächst Architekturmodelle, aber auch Miniaturboote. Irgendwann stieß er auf die Yachtwerft Claus Engelbrecht, die bis 1946 in Berlin-Köpenick existiert hatte und Backdecker und Kabinenkreuzer gebaut hatte. Ausflugsboote mit hohem Bordaufbau, luxuriös ausgestattet und mit viel Platz. Es sollten die Boote werden, die Clausen nicht mehr losließen.

Kein Wunder: Es sind Boote aus der Zeit der goldenen 20er-Jahre, eine Zeit, in der Berlin schon einmal die spannendste Hauptstadt in Europa war. In dieser Zeit baute Claus Engelbrecht in seiner Yachtwerft Boote, die den damaligen Zeitgeist unmittelbar widerspiegelten. „Wir haben es uns nun zur Aufgabe gemacht, diese alten Liebhaberstücke zu restaurieren. Vom Backdecker und Backdeckkreuzer über Autoboote, Rennboote, Beiboote, Salonachten oder Salonboote bis hin zu Stahlruderbooten“, erläutert Clausen.

Vor drei Jahren hat er die Bootsmanufaktur gegründet. In seinem Büro biegen sich die Regale unter alten Werkzeugen wie Schiffshobeln und Ersatzteilen wie Fußleisten und Klampen aus Messing. Jetzt im Winter beschäftigt Clausen bis zu 14 Mitarbeiter. „Sechs Tage pro Woche bin ich in meiner Werkstatt“, sagt er, „denn wenn die Restauration eines alten Bootes eines verlangt, dann Hingabe.“ Im Klartext bedeutet das: Fünfmal anpassen, viermal nachmessen, einmal anbauen. „Auch alte Boote müssen erst wieder wachsen“, erklärt Clausen. Bis zu einem Jahr könne die Restauration eines alten Backdeckers dauern. „Im Kern geht es darum, die Charakteristik des Bootes wieder herzustellen, seine Geschichte zu bewahren und



Liebhaber alter Boote Nils Clausen ist am liebsten in seiner Werkstatt, der „Bootsmanufaktur“ in Oberschöneweide

diese dennoch fortzuschreiben.“ Clausens Leitmotiv: In einer schnelllebigen Zeit wieder etwas Beständiges schaffen.

Dabei geht es um mehr als nur einfache handwerkliche oder technische Dienstleistungen. Nicht umsonst hat er etwa das alte Pläne-Archiv der Engelbrecht-Werke aufgekauft und orientiert sich beim Wiederaufbau an diesen Plänen. „Ich werfe nichts weg. Altes Holz, historische Klampen und Beschläge hebe ich auf und verwende sie wieder.“ Andererseits werden in die alten Boote zeitgemäße Motoren eingebaut. Damit ein Boot in neuem Glanz erstrahlt, setzt Clausen bei den Booten auf besondere Expertise. So arbeitet in seinem Team ein holländischer Piano-Restaurator, der mit speziellen Lackmischun-

gen an der Ausbesserung von Schadstellen im Holz arbeitet, bis sie nicht mehr zu sehen sind. „Das kann Tage dauern, bis der alte Farbton getroffen ist“, sagt Clausen.

Früher ist alles Handarbeit gewesen

Während früher bei der Restauration wirklich alles Handarbeit gewesen ist, unterstützen Clausen und seine Mitarbeiter heute große Maschinen. „Das wäre heute vom Stundenlohn her sonst auch nicht mehr bezahlbar“, sagt der Wahl-Berliner. Früher hätten beim Bau eines Backdeckers rund 20 Leute ausschließlich daran gearbeitet. „Das ist heute nicht mehr vorstellbar.“ Es gehört daher eine gewisse Kompromisslosigkeit und Sturheit dazu, die Boote wieder so auferstehen zu lassen,

wie sie einst fabrikneu aus der Werft gekommen sind. So wie die „Don Juan“, ein Salonboot, das Werner von Siemens 1929 bei Engelbrecht in Köpenick hatte bauen lassen. Die Siemens-Direktoren reisten auf diesem Schiff mit ihren Familien einst an die Ostsee. Ende 2000 entdeckte Clausen das renovierungsbedürftige Schiff in Neustadt an der Dosse wieder. 2001 wurde er neuer Besitzer der Salonyacht und restaurierte sie in zwölfmonatiger Kleinarbeit. Heute lässt sich das Schiff inklusive Fahrer für Gesellschaften mieten.

„Historische Motorboote sind kulturelles Erbe des Wassersports, das man erhalten und pflegen muss“, sagt Clausen und hat daher auch große Träume: Gern würde er sich einmal an den Neubau eines al-



Vielfalt In der Halle der Bootsmanufaktur stehen Boote verschiedenen Typs

Klassiker aus der Hauptstadt

Backdecker Der Bootsbau in Berlin hat eine lange Tradition. Diese wurde auch durch den deutschen Ingenieur und Bootsbauer Claus Engelbrecht begründet, einen der bekanntesten Konstrukteure von Backdecker-Motoryachten. Eine Backdecker-Yacht zeichnet sich vor allem durch eine große, begehbare Vorderkajüte und durch ein großes offenes Cockpit aus.

Wellenbinder Geschichte schrieb Engelbrecht durch den von ihm erfundenen Wellenbinder. Ein solches Boot hat meist den Motor vorn eingebaut, weiterhin besteht das Boot aus dem Hauptstoffs Holz und bietet im offenen Fahrerstand bis zu vier Personen Platz. In der Regel wurde ein Wellenbinder früher als Schönwetter-Boot für gemütliche Ausfahrten genutzt.

ten Klassikers wagen. Noch viel lieber würde er Berlins ältestes Fahrgastschiff „Heinrich Zille“ restaurieren, das im historischen Hafen in Mitte liegt. Sein Lebenstraum aber wäre der Aufbau eines wasserhistorischen Museums Berlin, in dem alte Pläne, Konstruktionszeichnungen, historische Fotos oder originale Werkzeuge und Inventar ausgestellt werden könnten, vom Bullauge bis zu den Armaturen. „Eine Art Vermächtnis von Berlins Wassersportgeschichte – das wäre etwas.“ Zunächst muss er sich aber um seine aktuellen Aufträge kümmern und verschwindet im Gewusel seiner Werkhalle.

➤ Alle restaurierten Schiffe lassen sich mieten: www.schiffskontor.de.

Wasser / Sport / Camping

Motorboote

**360°
Wassersport
erleben.**

**boot
Düsseldorf**

21. – 29.1.2012

Von der Einsteigerjolle über sportliche Katamarane bis hin zur Hochseeyacht – auf der boot Düsseldorf erwarten Sie die neusten Trends rund ums Segeln, alle namhaften Hersteller, die Stars des Segelsports und ein spannendes Bühnenprogramm für Anfänger und Profis. Besuchen Sie die weltgrößte Yacht- und Wassersportmesse vom 21. bis 29. Januar 2012 und erleben Sie die gesamte Vielfalt des Wassersports hautnah.

eTickets unter www.boot.de

Vergünstigter Ticketpreis
Direkter Eintritt ohne Warteschlange
Kombi-Ticket für Boot und Messe im VTB

Messe Düsseldorf GmbH
Postfach 10 10 06
40001 Düsseldorf
Germany
Tel. +49 (0) 211 / 45 90-01
Fax +49 (0) 211 / 45 90-6 68
www.messe-duesseldorf.de

M
Messe
Düsseldorf

www.allertmarin.de
BAVARIA- und GREENLINE-Yachten in
unserer Ausstellung Motor- und Segel-
yachten – Neu- und Gebrauchtboote
Zur Uferau 1 · 14542 Werder/Havel
Telefon 03327 / 423 30

Bootsmotoren

Einbau-Dieselmotor VW, 54 PS, mit Ge-
triebe, 2500,- €, Tel.: 0172-782 84 96

Marinas/Liegeplätze

www.marina-zernsee.de
– freie Liegeplätze und Yachtservice in
modernem, komfortablen Freizeithafen –
Zur Uferau 1 · 14542 Werder/Havel
Telefon 03327 / 4 23 30

Liegeplätze bis 13 m als Sommerliege-
platz oder ganzjährig mit Winterlager,
Yachthafen BLAU-ROT, Spandau, Scher-
fe Lanke 103/107, Tel. 301 24 29 23,
www.yachthafen-blau-rot.de

Verm. Bootsliegeplätze, Gr. Müggelsee
(Bl.-Rahrd. a. Bodden), auch Saison
angenehm, v. Ruderboot bis ca. 6 m län-
ge mt., 03362/886494, 0151-53524219

**Wir versorgen
Berlin mit
Schlagzeilen.
Sorgen Sie
dafür, dass
es gute sind.**

„Berliner helfen e. V.“
Spendenkonto 55,
Bank für Sozialwirtschaft,
BLZ 100 205 00
www.berliner-helfen.de

Berliner Morgenpost
DAS IST BERLIN
morgenpost.de

Der Atlantik ist nicht genug: Weltreise für Fahrtensegler

Einmal um die ganze Welt – das ist der Traum vieler Segler. Neben viel Zeit braucht man dafür vor allem eine ausgeklügelte Logistik und eine genaue Reiseplanung, schließlich überquert man weite Ozeane und steuert Länder mit den verschiedensten Einreisebestimmungen an. Weil der Teufel auch hier stets im Detail liegt, trauen sich viele nicht an diese Herausforderung heran. Der englische Anbieter World Cruising, Veranstalter der berühmten Atlantic Rally for Cruisers (ARC), bietet hierfür seit einigen Jahren die sogenannte World-ARC an, eine Reisebegleitung für einen Törn, der zwei Jahre lang um die ganze Welt führt.

Vor wenigen Tagen haben sich 26 Schiffe von St. Lucia in der Karibik aus auf den weiten Weg gemacht. Im November war die Insel noch das Ziel der „Atlantic Rally for Cruisers 2011“ gewesen, einer Reise über den Atlantik, die innerhalb von drei Wochen von Gran Canaria aus über den Südatlantik führt. An diesem Törn hatten auch viele Segler aus Deutschland und Berlin teilgenommen.

Anders als bei der Atlantic Rally, deren Route etwa 3000 Seemeilen lang ist, sind nun bei der World-ARC insgesamt 26 000 Seemeilen – fast 50 000 Kilometer – zu be-

wältigen. Die Route führt zunächst durch den Panamakanal, dann über den Pazifik Richtung Australien, über diverse Inseln wie Mauritius nach Südafrika. Von dort geht es über den Atlantik nach Brasilien und wieder zurück in die Karibik. Im Lauf der Reise stoßen andere kleine Segelgruppen zur Startflotte, sodass insgesamt 39 Boote mit mehr als 200 Seglern an dem großen Abenteuer teilnehmen. Im April 2013 soll die Flotte wieder die Karibikinsel St. Lucia erreichen.

Die meisten Teilnehmerboote kommen aus den USA oder aus England, dem Heimatland des Veranstalters. Fünf Boote sind in diesem Jahr aber auch aus Deutschland dabei, etwa aus München. So hatte das Boot „12Moons“, eine Hanse 545, mit Skipper Stefan Schollmayer schon an der diesjährigen Atlantic Rally teilgenommen. Nun nimmt er das größtmögliche Abenteuer für Fahrtensegler in Angriff. Die Teilnehmer der World ARC bieten einen guten Querschnitt durch die Bootsbaubranche – von Hallberg Rassy 48 über Jeanneau Sun Odyssey 54DS bis zu Booten vom Typ Bavaria 44 sind die verschiedensten Modelle vertreten. Weitere Infos zur Welt-Regatta gibt es unter www.worldcruising.com kle

BOOTENEWS

DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE

PARALYMPICS 2012

Klötzing kämpft in Florida um seinen Platz

Morgen geht für den Berliner 2.4mR-Segler Lasse Klötzing eine wichtige Qualifikationsregatta für die Paralympics im September zu Ende. Klötzing kämpft derzeit bei der zweiten von drei Ausscheidungen in Port Charlotte in Florida um Punkte. Der 20-Jährige sitzt im Rollstuhl und kann sein Boot daher nur mit den Händen bewegen. Klötzing hat aktuell gute Chancen auf ein Ticket für die Paralympischen Spiele, da er die erste Ausscheidung in Travemünde bei der Internationalen Deutschen Meisterschaft Anfang Oktober bereits gewonnen hatte. Sein größter Konkurrent ist der Hamburger Heiko Kröger, dem der linke Unterarm fehlt. Die dritte und entscheidende Ausscheidung findet im Mai in Berlin statt. Beide Segler kämpfen um diese eine Fahrkarte, gleichzeitig sind aber beide auch Mitglied im Audi Sailing Team Germany und werden dort betreut. **BM**

NEUER REKORD

Loïck Peyron segelt als Schnellster um die Welt

Ein Weltrekord wurde pulverisiert: Der französische Segler Loïck Peyron ist jetzt der Skipper, der die schnellste Weltumsegelung aller Zeiten geschafft hat. Peyron und seine 13 Crewmitglieder haben die Ziellinie vor Brest nach 45 Tagen, 13 Stunden und 42 Minuten überquert, damit unterboten sie die alte Bestmarke von Franck Cammas um fast drei Tage. Dem Rekordversuch ging der Bau eines extremen Segelschiffs voraus: Der Trimaran „Banque Populaire V“ ist fast 40 Meter lang und kann 1060 Quadratmeter Segel setzen. 48 Knoten (89 km/h) segelte das Boot in der Spitze, das Durchschnittstempo betrug 26,5 Knoten. In den vergangenen Jahren hat die Hatz um die Welt erstaunliche Fortschritte gemacht: 1993 brauchte Bruno Peyron, Loïcks älterer Bruder noch 79 Tage, um die damals erstmals ausgelobte Jules Verne Trophy zu gewinnen. **BM**