

***Ester* – Aus fünfzig Metern Tiefe auf Platz eins**

Ein moderner Klassiker kehrt zurück auf die Regattabahn

Aufmerksamen Beobachtern der Voiles de Saint-Tropez ist 2019 eine nagelneue, gar nicht so klassisch aussehende Segeljacht aufgefallen: die *Ester* (Segelnr. 5). Das Boot mit dem hochglanzlackierten Mahagoni-Rumpf und seinem flachen Deck mit kleiner Plicht und ohne Aufbauten sowie mit dem schmalen, ein Stück aus dem Wasser ragenden Spiegel sieht eher wie ein hypermodernes Boot aus, wäre da nicht ein eher den Klassikern zuzuordnendes Gaffelrigg. Die britische Zeitschrift *Classic Boat* brachte in Ihrer Dezember-2019-Ausgabe eine spannende Geschichte über dieses interessante Boot¹.

Es war zu Beginn des 20. Jh., als die *Royal Swedish Sailing Society* RSSS (heute ‚Königlich schwedischer Yachtclub‘) den sog. Tivoli-Cup erobert hatte, und man wollte ihn um jeden Preis gegen die finnische Konkurrenz verteidigen. Nachdem Finnland die Rennjacht *Aldebaran* mit zahlreichen Rennerfolgen gegen Schweden und Russland betrieb, musste ein schnelles Boot her, das ausreichend konkurrenzfähig war. Der eher weniger erfahrene Schiffsarchitekt Gunnar Mellgren hatte mit seinem Entwurf die Nase vorn, und so wurde das Boot nach gerade mal einem Jahr Planungs- und Bauzeit fertig. Segel und Rigg bestellte man in den USA, und weil die Zeit drängte, wartete man den konstruktiven Entwurf des Bootes gar nicht erst ab; Am Ende war das Rigg tatsächlich etwas labil – und kam 1920 bei einem Sturm von oben.

Im Frühjahr 1901 segelte *Ester* erstmals gegen die Rivalin *Aldebaran* aus Finnland und gewann alle drei Regatten. Zur Jahresmitte kam es dann unweit von Sandhamn in den Schären

östlich von Stockholm zum Showdown der beiden Jachten beim Tivoli Cup. Nachdem *Ester* alle angesetzten Rennen gegen *Aldebaran* gewinnen und den Cup so in Schweden halten konnte, waren Zuschauer und Presse begeistert und voll des Lobes – derweil die Eigner ihre beiden Boote verkauften; Sie waren nur für dieses eine Rennen gebaut worden und hatten ihren Zweck erfüllt, so oder so.

Wie es diesen teuren ‚Spielzeugen‘ oft ergeht, tingelten sie ein wenig weiter im Regattazirkus lokaler Veranstaltungen, dann verschwand *Ester* 1916 von der Bildfläche, um 1933 noch für ein paar Jahre – mit kleinerem Rigg, einer Kajüte und neuem Namen *Brita* – als Regattaboot den einen oder anderen Erfolg zu feiern. Schließlich ging sie Ende des Jahrzehnts in einem Gewässer nahe dem schwedischen Örnköldsvik auf 52 Meter Tiefe. Angeblich war ein Feuer ausgebrochen, doch fanden sich später bei



¹ Viele weitere Informationen sind zum Beispiel auf www.classicsailor.com oder auf Esters eigener Internetseite www.ester1901.se zu finden. Die Jacht wird auch zum Chartern angeboten, es finden acht Gäste plus Crew Platz.

der Bergung keine Brandschäden – aber zwei Löcher im Rumpf, die von innen nach außen durchs Holz getrieben worden waren. Absicht oder nicht? Keiner weiß es bis heute.

Ester (5)

Baujahr	1901, Restauriert 2019
Entwurf	Gunnar Mellgren
Werft	August Plym, Stockholm
Erster Eigner	Valdemar Wallin

Gesamtlänge [m]	15,40
Rumpflänge [m]	15,40
Wasserlinie [m]	8,90
Breite [m]	3,10
Tiefgang [m]	1,80
Verdrängung [to]	3,8
Segelfläche [qm]	110

Ein paar Jahrzehnte später waren der schwedische Werftbesitzer Bo Eriksson und seine Freunde Per Hellgren und Jan Olof Backman fasziniert von der Geschichte *Esters*, die sie in verschiedenen Chroniken und Büchern gelesen hatten, und 2004 trafen sie einen alten Fischer, der den Ort des Untergangs ziemlich genau rekonstruieren konnte – unweit von Erikssons Wohnort! 2012 war einiges Geld zusammen, um mit der Suche *Ester* zu beginnen, und tatsächlich wurde man eines Tages mithilfe der Sonartechnik fündig. Taucher untersuchten das Wrack, und man arbeitete einen Plan zur Bergung aus: Mitte 2015 wurde das Wrack gehoben, nach bald 80 Jahren unter Wasser in erstaunlich gutem Zustand.

Zur Restaurierung auf der schwedischen Werft holte man sich professionelle Planungshilfe, zunächst den Briten Theo Rye aus Winchester (Hampshire)², nach dessen viel zu frühem Tod 2016 die deutschen Bootsarchitektin Juliane Hempel aus Radolfzell am Bodensee. Einige Bauteile wurden von einem Betrieb aus Newlyn in Cornwall zugeliefert. Die Holzspanten, also die konstruktiven Rahmen der Unterkonstruktion, wurden aus Eichenholz erneuert, jeder dritte Rahmen ist aus Edelstahl. Die Decks- und Rumpfbeplankung ist vornehmlich aus Mahagoni, Mast und Gaffel sind aus Sitka-Fichte, der Baum ist aus Douglasie³. Einige Beschläge waren erhalten, andere mussten aus Edelstahl, Bronze oder Messing nach alten Vorlagen neu gebaut werden.



Im Juli 2019 kam das Boot wieder ins Wasser, und man wählte den südfranzösischen Ort Hyères als

neuen Heimathafen: eine gute Ausgangsbasis für die zukünftige Charter- und Regattatätigkeit. Skipper ist zurzeit die Französin Laurence Ramés de Moers, die auch schon bekannte Jachten wie die 15mR-Jacht *Mariska* unter ihrem Kommando hatte. Es scheint so, als schlossen sich *Esters* Regattaergebnisse der frühen Jahre nahtlos an neue Erfolge an, und man darf gespannt sein, wie sich die Jacht in den kommenden Jahren schlagen wird. Jedenfalls wird sie mit Sicherheit ein gern gesehener Gast und gleichermaßen gefürchteter Regattateilnehmer entlang der italienischen und französischen Riviera sein!



² Rye lernte auf der Isle of Man auf dem großelterlichen Folkeboot *Nolly* das Segeln, arbeitete später unter anderem auf der Gucci-Jacht *Creole* und bei Fairlie Restorations am River Humble. Dort kümmerte er sich vornehmlich um die Restaurierung von Jachten des berühmten Schotten William Fife.

³ Hier hilft der Niederländer John Lammerts van Bueren, passionierter Segler und mit großer Erfahrung in Betrieb und Restaurierung klassischer Jachten. Rund ums Bootsbauholz kennt er sich bestens aus und kann auch seltenes Material in geeigneten Abmessungen organisieren.