



Ich und mein Boot

Eigner und ihr ganzer Stolz: In dieser Rubrik stellen wir Sie und Ihre Yacht (oder Jolle) vor. Wenn Sie uns Ihr Boot zeigen wollen, rufen Sie uns einfach an: Telefon 040/38906-121.

Auf den ersten Blick ist nicht zu sehen, dass die *Little Bear* aus Stahlbeton ist



Und sie schwimmt immer noch...

Vor über 30 Jahren baute Bernd Euerkuchen sich eine Ferrozementyacht. Damit ist er im Sommer auf der Ostsee unterwegs Text und Fotos: Jan Maas

Eine Yacht ist eine Yacht. Aber diese hier ist eine besondere, denn sie besteht aus einem im Bootsbau eher seltenen Baustoff: Ferrozement, geläufiger als Stahlbeton. Wer das nicht weiß, sieht es der *Little Bear* aus Hamburg nicht an. Der Rumpf zeigt keine Beulen, die weiße Außenhaut keine rostigen Tränen.

Die Segeleigenschaften des Langkielers erinnern an ein überdimensionales Folkeboot. Weich taucht der Rumpf in die Ostseewellen ein. Er kann einigen Wind vertragen, bevor das Großsegel gereift werden muss. Der Niedergang führt aus dem tiefen Cockpit zunächst in die Pantry und die Navi-Ecke, die mit einem Schott vom Salon getrennt sind. Auch unter Deck ist auf den ersten Blick kein Hinweis auf

den ungewöhnlichen Baustoff zu sehen: Die naturlackierten Schapps und die Wegerung machen einen klassischen, schiffigen Eindruck. Nur wer am Tisch sitzt, sich umdreht und auf die Unterseite des Laufdecks schielt, erblickt ein wenig von der rauen, grauen Betonoberfläche. Sie ist knochentrocken. Weiter vorn liegt die Kajüte mit einer Doppelkoje. Euerkuchen hat viel Platz auf seiner Yacht, das ist das eigentlich Auffällige.

Nur für große Schiffe lohnt sich der Bau in Ferrozement. Im Yachtbau bedeutet das mindestens 12, 13 Meter. Die benötigten Wandstärken sind so groß, dass kleinere Schiffe viel zu schwer werden. Dafür macht sich bei größeren Booten der Vorteil der Betonschiffe bemerkbar: der niedrigere Preis durch den geringeren Verbrauch an Stahl.

Ferozementboote haben eine lange Tradition. Schon Mitte des 19. Jahrhunderts stellte der Franzose Joseph-Louis Lambot das erste Betonboot auf der Weltausstel-



Vier Jahre baute Bernd Euerkuchen an seiner *Little Bear*

lung in Paris vor. In Deutschland erreichte die Betonschiffproduktion im Zweiten Weltkrieg einen Höhepunkt, als die Firma DYWIDAG Frachtschiffe in Serie fertigte.

Bernd Euerkuchen lernte Betonschiffe fern der Heimat kennen, während er als Schiffszimmermann zur See fuhr. In den 60er Jahren lag sein Schiff an der nordamerikanischen Westküste mit einem Fischtrawler aus Ferrozement im Hafen. Den Ausschlag gab dann eine Begegnung in Newport, wo er ein Museum besuchte.

Dort hatte es ihm eine alte Yacht besonders angetan: „Ich stand bestimmt eine halbe Stunde davor. Dann kam ein Mann auf mich zu und fragte mich, was ich mache. Das war der Chef. Wir kamen ins Gespräch und ich fragte ihn, ob er mir die Pläne besorgen könne. ‚Das Boot kannst du nicht bezahlen‘, antwortete er, ‚das ist aus Teakholz. Aber das geht auch in Ferrozement.‘ Er gab Euerkuchen die Adresse einer Firma in Kanada.

Samson Marine war in den 60er und

„Euerkuchen trommelte 14 Leute zusammen und besorgte 200 Paar Handschuhe“

70er Jahren führend auf dem Gebiet der Betonyachten. Im Katalog waren Pläne für 200 verschiedene Rumpfe zu haben – und Euerkuchen hatte tatsächlich Glück, darunter war auch das in Newport gesehene. Doch bis zum Baubeginn im August 1976 in Glinde bei Hamburg dauerte es noch einige Jahre.

In der Serienproduktion von Betonschiffen wird mit Schalen gearbeitet, für Einzelbauten lohnt sich dieser Aufwand aber nicht. Euerkuchen baute traditionell. Er stellte Spanten aus zwei parallelen Stahlstäben auf, die er längs miteinander verband. Auf diesem Gerüst befestigte er innen und außen mehrere Lagen Drahtgeflecht.



Oben: Die Yacht bietet viel Platz unter Deck. **Links:** Keine Beulen, keine Rosttränen – der Betonrumpf ist in Schuss. **Rechts:** Die Beschläge sind ebenso robust ausgelegt wie der Rumpf

Bis hierhin war die Arbeit an dem Betonschiff noch alleine oder in einer kleinen Gruppe zu bewältigen. Kritisch wurde das Betonieren. Ansätze waren unmöglich, der Rumpf musste in einem Arbeitsgang betoniert werden – ebenso das Deck: „Viele bauen Holzdecks, aber das wollte ich nicht. Eine direkte Verbindung zwischen Rumpf und Deck ist besser.“

Euerkuchen trommelte 14 Leute zusammen und besorgte 200 Paar Handschuhe. Von innen drückte ein Teil der Mannschaft den Beton nach außen, während andere die Oberfläche außen mit meterlangen Straklaten glattzogen. Nach einem Arbeitstag von früh bis spät war der Rumpf dicht. Im Som-

mer 1979 ließ Euerkuchen den aufwendig mit Epoxy versiegelten Rumpf zu Wasser, und nach einem Jahr Ausbau konnte er das Schiff 1980 taufen. Dank der Wandstärke von 20 Millimetern verdrängt *Little Bear* bei 12 Metern Länge 13 Tonnen.

Der erste Urlaub führte Yacht und Eigner rund Fünen. Der Praxistest war bestanden. Doch seinen Traum von der Weltumseglung musste Euerkuchen begraben. Es kam eine Scheidung dazwischen, wie er sagt. Sein typisch norddeutscher Kommentar: „Erstens kommt es anders, zweitens als man denkt.“

Inzwischen liegt das Schiff im Sommer fest in Großenbrode. Von hier unternimmt Euerkuchen mit seiner Frau Touren in der Ostsee. Das beste Etmaal liegt bei 178 Meilen. Bei raumem Wind mit 5 bis 6 Beaufort sind 7,5 Knoten schnell erreicht; die theoretische Rumpfgeschwindigkeit ist dann schon überschritten. Ihr nächstes Ziel ist Anholt. Unterwegs gehen sie am liebsten vor Anker. Auf überfüllte Marinas haben sie keine Lust. Mit der voll ausgestatteten Betonyacht ist das auch kein Problem. ⚓