

MEISTERSTÜCK AUS Hamburg

Die Hamburger Yachtwerft Lütje ist für exklusive Einzelbauten bekannt. Das neueste Projekt ist ein 35 Fuß-Day-sailer. *segeln* war beim Bau des ersten Rumpfes dabei

TEXT UND FOTOS: JAN MAAS



Lütje 35, klassische Anmutung kombiniert mit zeitgemäßer Funktion und Handhabung

Die Semi-Custom-Bauweise bringt Vorteile für die Kunden und die Werft



Stück für Stück schließen die Bootsbauer den Rumpf. Auf der langen Werkbank auf der einen Seite der Halle streichen sie die schmalen Planken mit Epoxidharzleim. Dann tragen sie sie vorsichtig hinüber auf die andere Seite der Halle, wo das Mallengerüst steht, über dem der Rumpf gebaut wird. Mit Schrauben fixiert die Mannschaft die Streifen an den Mallen, dann wird der überschüssige Leim abgenommen. Ungefähr eine Viertelstunde dauert das Procedere pro Planke, dann ist die nächste dran.

Planke für Planke wächst die Backbordseite so zu. Nach der Mittagspause folgen die ent-

sprechenden Schritte auf der Steuerbordseite. So sind am Ende des Arbeitstages auf beiden Seiten gleich viele Planken hinzugekommen. Auf diese Weise wird vermieden, dass durch das arbeitende Holz oder das Gewicht Spannungen entstehen, die das exakt ausgerichtete Mallengerüst verziehen könnten. Das Boot soll schließlich symmetrisch sein und auf dem einen Bug genau so segeln wie auf dem anderen.

Der Rumpf, der hier im Hamburger Stadtteil Rothenburgsort entsteht, gehört zu einem Daysailer, einem neuen Modell, das Lütje Yachts über die letzten Jahre entwickelt hat. Mit dem neuen 35 Fuß-Boot will Werftchef

Jan Böhm die Angebotspalette der Werft erweitern. Bisher galt der Betrieb vor allem als gute Adresse für exklusive Einzelbauten. Dafür müssen Segler neben dem nötigen Kleingeld aber auch sehr klare Vorstellungen davon mitbringen, was für ein Boot sie wollen. Die Lütje 35 ist im Gegensatz dazu ein ganz klares Angebot – ein fertig konstruierter Daysailer.

Dabei kann die Werft auf Kundenwünsche hinsichtlich Ausbau und Ausstattung sehr weit eingehen, aber der Rumpf und das Konzept stehen fest. Diese Semi-Custom-Bauweise bringt Vorteile für die Kunden und die Werft. Die Werft braucht nur einmal in die

Entwicklung eines neuen Rumpfs zu investieren, und der Kunde kann das Innenleben weitgehend seinen Wünschen anpassen.

Die Idee dazu geht auf einen Bestandskunden zurück, der von einem einfachen Segelboot träumte und es von der Werft seines Vertrauens bauen lassen wollte. Das Bremer Konstruktionsbüro Judel/Vrolijk lieferte den Vorentwurf, aber aus verschiedenen Gründen realisierte sich der Auftrag dann nicht. Dafür hatte die Werft nun einen Vorentwurf, den sie leicht erweitert dem interessierten Publikum auf der Hanseboot 2013 präsentieren konnte.

Baunummer 1 soll im Sommer segeln

Die weitere Geschichte scheint die Annahme zu bestätigen, dass es leichter ist, ein bestehendes Konzept zu verkaufen. Die Werft verhandelte mit mehreren Interessenten, von denen einer im Herbst 2014 schließlich das Angebot annahm und den Bau von Nummer 1 anschoß. Im Sommer 2015 soll sein Boot fertig sein. Direkt im Anschluss an den ersten Rumpf entsteht schon der zweite. Böhm will die Chance nutzen, dass die Mallen aufgebaut sind, denn später wird die Halle für andere Aufträge gebraucht.

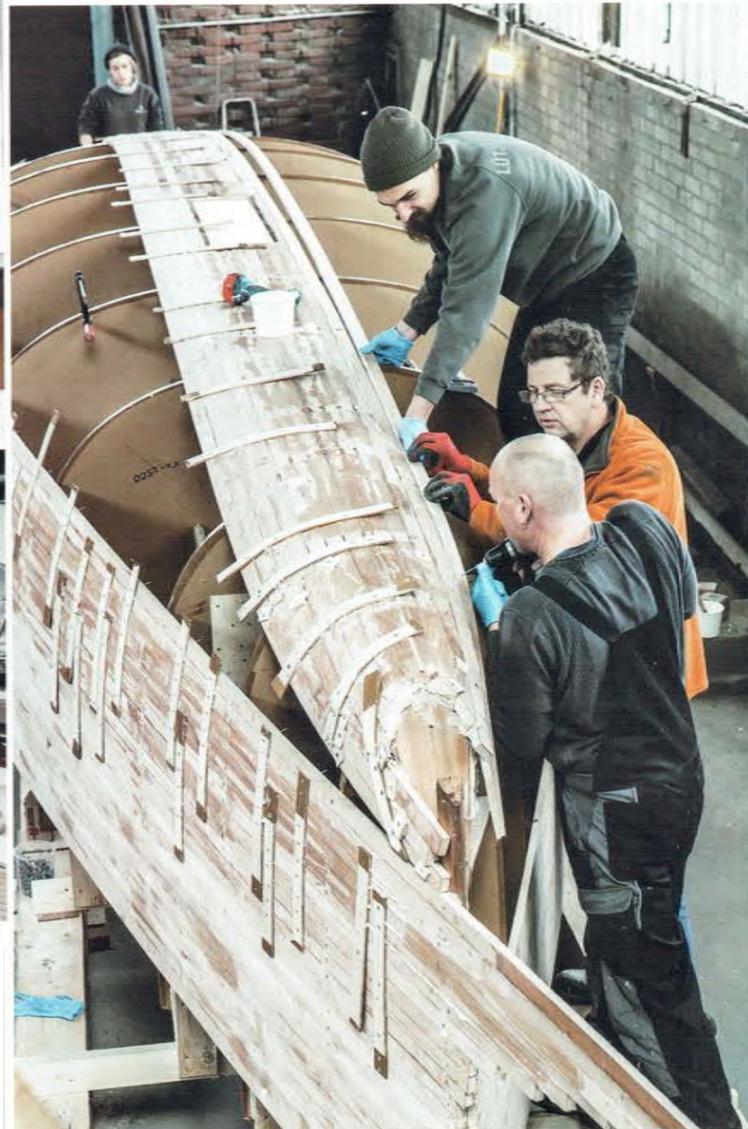
Das reine Aufplanken nimmt ungefähr eine Woche Zeit in Anspruch. Nicht mitgerechnet ist die Zeit für das Aufstellen der Mallen. Die fertig gefrästen Holzschablonen müssen auf dem Fundament – die Bootsbauer sagen

Die Planken werden auf die Mallspannten geschraubt und zusätzlich mit schmalen Sperrholzstreifen aneinander befestigt, bis der Leim getrocknet ist

Vier Hände und ein Akkuschauber, so entsteht die Rumpfschale



Thomas Lütje und Jan Böhm, sein Nachfolger



Die Bootsbauer befestigen eine weitere Durakore-Planke an den Mallen

Helling oder Helgen dazu – exakt lotrecht, im rechten Winkel zur Mittschiffslinie und mit der Deckslinie im Wasser ausgerichtet werden. Dazu kommt noch die Zeit für das Auftrennen der Planken, die als schmale Platten angeliefert werden und je nach Boot zugeschnitten werden.

Leistenbauten, wie seit 100 Jahren

Die hier verwendeten Planken bestehen aus einem Kern aus Balsaholz und beidseitigen Deckfurnieren aus Gabun – ein Holzsandwich, das zugleich leicht, druckfest und verwindungssteif ist. Der Handelsname dafür lautet Durakore. Das Material hat den Bootsbau seit seiner Einführung Ende der 80er Jahre gründlich umgekrempelt, weil es damit einfacher wurde, leichte Einzelbauten anzufertigen, ohne dafür eine aufwendige und kostspielige Form bauen zu müssen.

Wenn alle Planken befestigt sind, wird der Rumpf gespachtelt und geschliffen



Durakorebauten sind handwerklich im Prinzip nichts anderes als Leistenbauten, wie sie schon seit hundert Jahren üblich sind. Aber die Eigenschaften der Balsa-Sandwich-Leisten unterscheiden sich eben deutlich von den früher üblichen Vollholzleisten. Die fertig aufgeplankten Rümpfe werden gespachtelt und geschliffen, bevor sie außen überlaminiert werden. Nach dem Umdrehen werden dann die Schrauben gelöst und das Mallengerüst herausgehoben, bevor der Rumpf auch von innen überlaminiert wird. In diese Rumpfschale werden dann Längs- und

Querstringer einlaminiert, außerdem eine solide Bodengruppe aus GFK.

Von der Garage in die Schutenwerft

Mit dieser flexiblen Bauweise sind am Kaltehofe Hinterdeich schon viele Yachten entstanden. Die erste war 1992 der 41 Fuß lange Judel/Vrolijk-Cruiser-Racer *Bay-Bee*. In den nächsten Jahren folgten Retroklassiker wie 1996 die ebenfalls 41 Fuß lange *Bird of Dawning* und moderne Einzelbauten wie die 70 Fuß lange *Yasooda* für einen Eigner in Singapur. Die meisten dieser Einzelbauten

entstanden unter der Leitung von Thomas Lütje, der die Werft seit 1988 führte und heute noch beratend dabei ist.

Thomas Lütje übernahm den Bootsbaubetrieb von seinem Vater Günter, der nach dem Krieg zunächst in einer Wandsbeker Garage Kanus und später am Elbufer kleine Sperrholzmotorboote baute. 1956 pachtete Günter Lütje schließlich das Gelände der ehemaligen Schutenwerft Körner an der Norderelbe. Nach und nach wurden die Gebäude erweitert, bis der Betrieb seine heutige Größe er-



reichte. Von der Zeit der Schutenwerft zeugen heute noch die Slipanlage und Pallhölzer. Thomas Lütje setzte auch die väterliche Tradition des Baus von Motorbooten fort. Mit dem 37 Fuß langen Classic-Coaster gelang es der Werft, eine recht erfolgreiche Kleinserie von zwölf Stück zu etablieren. Auch im Motorbootbereich lieferte der Betrieb Einzelbauten auf Durakore-Basis, bis zu einer Länge von 50 Fuß. Doch das Herz der Bootsbauer von der Elbe schlägt für Segelyachten. Für sich selbst baute Thomas Lütje in sechs Jahre langer Arbeit den schneeweißen 47 Fuß-Retroklassiker *Marlene*.

Und auch Lütjes Nachfolger verbringt seine Freizeit am liebsten an Bord. Jan Böhm hat selbst in dem Hamburger Betrieb Bootsbauer gelernt. Als Lütje in den 2000ern die Krise zu spüren bekam, arbeitete er einige Zeit auf einer Serienwerft. Trotzdem kehrte Böhm zurück, um den Betrieb zu übernehmen: „So eine Chance hätte es nicht noch einmal gegeben.“ Zum Reiz der Selbstständigkeit kommt aus seiner Sicht hinzu, einen Betrieb

mit gutem Ruf und Kundent Stamm zu übernehmen. Diese Verbindung überdauert auch etwaige wirtschaftliche Durststrecken, ist Böhm überzeugt. Seit er 2011 den Betrieb übernahm, kümmert er sich um das laufende Tagesgeschäft und die Neukunden, während Senior Thomas Lütje den Kontakt zu den alten Kunden behält und seine Mitarbeit so Stück für Stück zurückfährt. Alles in allem arbeiten derzeit zehn Personen auf der kleinen Werft. Neben den Neubauten stehen immer auch Refit- und Wartungsaufträge in den Büchern, die Hallen sind voll.

Oben: Werftchef Jan Böhm peilt an den Durakore-Planken entlang, um ihren harmonischen Verlauf zu prüfen

Darunter: Verleimte und bereits überlaminierte Durakore-Planken

Nun ist die spannende Frage, ob dem ersten Auftrag für eine Lütje 35 noch weitere folgen werden. Zwar liegen Daysailer im Trend, aber die Lütje 35 gehört mit einem Listenpreis von fast 300.000 Euro nicht gerade zu den günstigen Vertretern in diesem Segment. Allerdings bekommen die Kunden für diesen Preis die vollen Vorzüge der Semi-Custom-Bauweise. Auch der zukünftige Eigner der Baunummer 1 hatte sich andere Daysailer angesehen, bevor er sich entschied, den Auftrag nach Hamburg zu vergeben. Das bestärkt Jan Böhm in der Ansicht, dass es auch in Zukunft Kunden geben wird, die sich bewusst für eine Lütje-Yacht entscheiden.