



Willow Wren

– EIN RENNKUTTER VON 1886

von Bernd Cordes

Ein Jahrhundert ist wirklich lang für ein Schiffsleben - der englische Rennkutter *Willow Wren* bietet da noch einige Jahre mehr und ist so eines der ältesten noch erhaltenen Segelschiffe aus der viktorianischen Zeit.

Der Beginn der langen Geschichte: Im Jahr 1886 erhielt die Werft Summers & Payne in Southampton von Lord Philip Patmore den Auftrag zum Bau eines schnellen Segelschiffes, einer ‚Gentleman’s Yacht‘. Konstruiert von Arthur Payne, sollte es ein Schiff der

Klasse der ‚Victorian Racing Cutter‘ werden, ein Schiffstyp der 40-Tonnen-Klasse, die damals als Herausforderer im America’s Cup agierte.

Nur zur Erinnerung: Der America’s Cup hat seinen Ursprung in einer Regatta rund um die Isle of Wight, er wurde 1851 das erste Mal ausgesegelt.

So sahen die Racer damals aus: ein schlanker Rumpf, ein senkrechter, gerader Vorsteven, ein knapp über der Wasseroberfläche vorgestreckter Bugspriet, ein extrem langer Baum und ein weit überhängendes Heck, viel Last im Kiel

wegen der großen Segelflächen. Was wir heute unter ‚Länge läuft‘ verstehen, bezeichneten die Engländer wohl damals als ‚planked on edge‘.

Lord Patmore ließ das Schiff auf den Namen *Willow Wren* (zu Deutsch Zaunkönig) taufen, dies sollte an die Wendigkeit und Schönheit des kleinen Vogels erinnern. Nach dem Stapellauf wurde die *Willow Wren* zum Flaggschiff des 1885 gegründeten Burnham Yacht Clubs - Burnham-on-Crouch liegt im Osten Englands, in der Grafschaft Essex, am River Crouch. Der Club wurde

1895 zum ‚Royal Burnham Yacht Club‘ ernannt, und Lord Patmore, der Eigner der *Willow Wren*, wurde zum Comodore.

Wie die meisten Yachten wurde *Willow Wren* nach ihrer Karriere als Regatta-Schiff für Langfahrten genutzt. Um das Handling für die Besatzung einfacher zu machen, wurde vom Kutter-Rigg auf ein Yawl-Rigg umgestellt, das für die Mannschaft einfacher zu handhaben war. Mit einem Kapitän, zwei Matrosen, einem Butler und einem Koch war Sir Philip in ganz Europa unterwegs. Auf den gewohnten Komfort musste der Lord auch auf seinen Reisen nicht verzichten: Ein mahagoni-getäfelter Salon sorgte für die Gemütlichkeit, ein Badezimmer mit Badewanne für hygienischen Komfort. Dann trat eine etwas ruhigere Zeit für die *Willow Wren* ein: Im Schlamm des River Crouch - zeitweilig als Hausboot

missbraucht - verbrachte sie die folgenden 60 Jahre, bis sie 1976 von einem jungen Engländer als erhaltenswürdiges maritimes Erbe entdeckt wurde. Die Yacht wurde in einer fast 10jährigen Restaurierung anhand der alten Pläne nahezu wieder in den Originalzustand versetzt. Unter Deck konnten viele historische Elemente erhalten werden, der Salon gewann seinen alten viktorianischen Charme mit nun 100jähriger Patina zurück. Eine Abweichung vom Original: Steven Sansom, verantwortlich für die Restaurierung, wollte die Segelfläche lieber auf zwei Masten verteilen und hat deshalb ein Ketchrigg gewählt.

Jetzt gibt es einen Zeitsprung von etwa 15 Jahren:

Wir schreiben das Jahr 2001, das passionierte Seglerpaar Kerstin Thomzyk und Ullrich Rössner erfüllt sich einen Traum und kauft die *Willow Wren*, die Kerstin



Fotos: Ben Scheurer, www.benscheurer.com
und Archiv U. Rössner





im Magazin ‚Classic Boat‘ entdeckt hat. Die beiden haben 1989 sich auf dem See-Ewer *Sigandor* kennengelernt, auf dem Kerstin als Bootsfrau angeheuert hatte. Aus Skipper und Bootsfrau wurde ein Paar, das von da ab die Seemeilen gemeinsam zurücklegte. Nach Verkauf der *Sigandor* und einer Episode mit dem Stahlklassiker *Nordwind*, der sich mit seinen 11 Metern als zu klein für die Pläne der beiden herausstellte, finden sie in *Willow Wren* das richtige Schiff für ihre Passion.

Große Restaurierungen sind in den folgenden Jahren nicht notwendig ge-

worden, lediglich die altersschwache Maschine wird ausgetauscht, die Eigner entschließen sich zur Umrüstung von einer Ketsch- auf eine Yawl-Besegelung, weil sich *Willow Wren* als Ketsch sehr luvgerig benimmt und als Yawl originaler und schöner aussieht.

Das erste Großereignis ist die standesgemäße Hochzeit von Kerstin und Ulrich an Bord der *Willow Wren*, in den folgenden Jahren bis heute sind sie viel mit der Yacht auf Elbe, Nord- und Ostsee unterwegs, mit Chartergästen und Freunden machen sie einwöchige Touren und besuchen als Teilnehmer Groß-

veranstaltungen wie Kieler Woche und Rum-Regatta.

Leider nagt der Zahn der Zeit nicht nur an Schiffen: Nach längeren Krankheiten suchen die Eigner nun nach geeigneten Nachfolgern. Aber: Für den Fall eines schnellen Verkaufs der *Willow Wren* und zur Verhinderung eines Abstinenzdelirs haben die beiden bereits den kleinen, historischen Hafenschlepper *Lucy* erworben, den sich Kerstin schon seit Jahren gewünscht hat. Ob es aber nach so vielen Jahren als Berufssegler ganz ohne das Segeln gehen wird? Wir werden sehen. **KLASSIKER!**





Technische Daten

Konstrukteur Arthur Payne
 gebaut 1886 bei Summers & Payne,
 Southampton
 Länge ü. A. 30,20 m
 Länge ü. D. 20,60 m
 Breite 4,10 m
 Tiefgang 2,55 m
 Segelfläche 250 m²



– Z W E I S E G L E R K A R R I E R E N

Kerstin Thomzig: "Bevor Uli und ich 2001 zusammen Willow Wren kauften, fuhr ich in den 80er-Jahren viele Jahre als Trainee auf traditionellen Schiffen bei zahlreichen Ostseetörns mit. Darauf folgte 1988 ein halbjähriger Hochseesegeltörn auf der ehemaligen Krupp-Yacht Germanian V (Bj. 1955), der von New York über die Bermudas in die Karibik führte. Dann kam die Fahrzeit zusammen mit Uli auf der 35-m Ketsch Sigandor (Bj. 1909) auf Ostsee und Mittelmeer."

Ulrich Rößner: "Wasser war für mich schon immer ein wichtiges Element: Aufgewachsen bin ich auf einem Hausboot in Düsseldorf auf dem Rhein, den ich mit einem Motorboot erkundet habe. Nach dem Studium plante ich 1977 gemeinsam mit einem Studienfreund eine Weltreise auf einem KFK (Kriegsfischkutter), den wir in Svendborg gefunden hatten. Dieses Vorhaben war allerdings schon nach vier Monaten beendet, weil die Restaurierung des Schiffes grandios gescheitert war. Um diese Erfahrung reicher begann ich zwei Jahre später mit der Unterstützung eines pädagogischen Förderverbandes das Segeln mit Jugendlichen und jungen Erwachsenen, die auf diesen Reisen mit Nautik und Technik vertraut gemacht werden sollten. Der schwimmende Untersatz für diese Vorhaben war der große See-Ewer Sigandor, ein Schiff mit der Länge von 36 Metern und einer Segelfläche von 600 qm. Nach zehn Jahren und vielen Seemeilen stand uns der Sinn nach etwas Anderem und wir begaben uns auf die Suche."