

JAN TEBBE kam als Wessi zu seinem ersten Ost-Boot: Hätte nicht ein Werftmitarbeiter geholfen, würde er immer noch nicht lackieren







## Auferstanden aus Ruinen

Alte Motorboote aus der DDR gelten in der Szene als Geheimtipp: Hohe Qualität, coole Linien: Hier steckt sie, die wahre Motorboot-Leidenschaft! Tausende von Stunden stecken die Oldieboot-Freunde in ihre Schätze. Einziger Nachteil: Die Getriebe kennen nur einen Gang – vorwärts!

TEXT: ALEXANDRA WERDES FOTOS: ODILE HAIN





**CHRISTIAN CLAUSSEN** aus Ostbrandenburg  
liebt seine Lotos. Von den Positionslampen  
bis zum Getriebe ist alles Original DDR





# WW

er Christian Claußen in Ostbrandenburg besucht, der lässt seine Vorurteile besser zuhause. Joghurtbecher – so ein Schimpfwort hat sein Lotos nicht verdient. „Das ist noch lange kein hässliches Plastikboot, nur weil es nicht nach Leinöl riecht“, sagt der 45-Jährige. Ein knallroter Cruiser, die schwarze Scheuerleiste bildet eine elegant fallende Linie vom Bug zum kantigen Heck: Sechziger-Jahre-Design, das an einen Alpha Romeo erinnert, nicht an Planwirtschaft und Plastezeit. Und doch ist der Lotos das Ergebnis von beidem: ein echtes DDR-Produkt.

**„Im Osten wurden die Boote weiter gebaut wie früher: Rümpfe und Decks aus massivem Mahagoni, Leistenbauweise.“**

Im Osten war der Lotos der Traum auf dem Wasser. Christian Claußen hat ihn aus der Versenkung geholt. „Das Cabrio-verdeck war zerfressen, die Windschutzscheibe vergilbt, der Rumpf mit weißen Auskredungen vom Sonnenlicht überzogen“, beschreibt Claußen das Boot, wie er es vor einem Jahr übernommen hat. 3000 Euro hat es damals gekostet; heute ist es mindestens soviel wert, wie die Liebe, die er hineingesteckt hat. Sehr viel Liebe zum Detail: Die Seitenpolster und das Armaturenbrett hat er nicht nur selbst neu mit Kunstleder bezogen, sondern auch mit markanten Kedern abgesetzt: ein dünner roter Lederwulst durchzieht jetzt das schwarze Armaturenbrett, schwarze Linien die roten Seiten. Diese „Lidstriche“, wie Claußen sie nennt, sind seine „kleinen Zugeständnisse an den Zeitgeist“. Ansonsten ist alles – von den Positionslampen bis zum Getriebe – original DDR.

Mit Ostalgie hat die neue Begeisterung für Ost-Boote wenig zu tun. Es gibt handfeste Gründe dafür, dass die DDR-Oldies immer mehr Anhänger finden. Denn hier erweist sich mangelnder Fortschritt als ästhetischer Glücksfall: Noch in den 80er

Jahren bauten Ost-Manufakturen im Design der 50er und 60er Jahre mit Heckflossen und fließenden Formen. Zur selben Zeit wurden auf der anderen Seite der Mauer Boote gebaut, wie Kinder sie zeichnen würden: spitzer Bug, gerades Heck - Badewannen. Selbst glasfaserverstärkte Kunststoffboote sehen deshalb oft eleganter aus als die Modelle, die im Westen vom Fließband liefen.

Bei Holzbooten tritt der Unterschied noch stärker zutage: In der freien Marktwirtschaft konnten es sich die Werften schon früh nicht mehr leisten, mit Massivholz zu bauen. Zu arbeitsintensiv, zu teuer. Wer sich überhaupt am Markt halten konnte, fertigte in den Jahren nach 1965 nur noch mit Sperrholz oder stieg auf Massenproduktion aus Kunststoff um. Im Osten dagegen wurde weiter gebaut wie früher: Rümpfe und Decks aus massivem Mahagoni – in aufwändiger Leistenbauweise, die bei geringem Gewicht enorme Stabilität und Haltbarkeit bringt.

DDR-Boote – das sind Oldtimer, wie man

sie sonst nur aus der Schweiz oder Italien kennt. Wer das nicht glaubt, muss Wolfgang Schneider in seiner kleinen Werft im Süden von Berlin besuchen. Es riecht nach Holzstaub, Lack und Leim, in engen Reihen hängen Klemmen und Zwingen an der Wand. In der Mitte steht ein Sportboot aus massivem Mahagoni, das Schneider selbst entworfen hat. Auffällig ist die Rundung, die vom Bug nach achtern läuft: Runde Schandecks sind das Markenzeichen eines „Original Schneider“-Bootes. Je runder sie sind, desto mehr Leisten müssen einzeln verleimt und vernagelt werden. Ein solches Boot kann man nicht „von der Stange haben“, sagt Schneider. Den Kiel legen, die Spanten aufstellen, die Wegerung einlassen, sorgfältig darauf achten, dass die Linien laufen: „Die Planken möchten zueinander passen“, erklärt der 61-Jährige und streicht über die feine Maserung, die kaum sichtbaren Fugen. Gute alte Handwerkskunst, die erstaunlicherweise hinter der Mauer ihre Nische fand.

In der DDR – bei den vielen Seen vielleicht kein Wunder – gab es Dutzende solcher Kleinwerften und die meisten blieben trotz Sozialismus privat. Erst gegen »





Original Schneider



Ende riss die DDR die Bootsbauer mit in ihren Untergang: Mahagoni kostete Devisen, und Devisen gab es keine mehr. Am 1. Januar 1980 wurde ein Verwendungsverbot für Tropenschnitthölzer erlassen. Schneider erinnert sich genau an das Datum, denn es war das Ende seiner Werft. Er hatte die Wahl, seine Boote aus Eiche oder aus Kunststoff zu bauen. Beides kam für ihn nicht infrage, und wie viele Bootsbauer beschränkte er sich fortan auf Reparaturen. Heute ist seine Werft nicht mehr als eine Werkstatt, gerade mal groß genug für ein Boot, Stichsäge und Hobelbank. Nach der Wende verloren dann viele Besitzer das Interesse an ihren Booten, meint Schneider.

In Garagenauffahrten oder Geräteschuppen fristet manches Schmuckstück ein trauriges Dasein. Reno Bernatzky hat mittlerweile einen Blick dafür, wo die vergessenen Schätze zu heben sind. Er entdeckt sie im Vorbeifahren und selten zahlt er mehr als ein paar hundert Euro dafür. Die meisten, so Bernatzky, sind froh, den Schrott endlich los zu sein.

„Kaputt gehen kann an so einem Boot eigentlich nichts mehr“, sagt Bernatzky. Hinter seinem Haus, in Hohenbocka bei Chemnitz, hat sich der 37-Jährige Familienvater eine Werkstatt eingerichtet; mitten im Garten lagern die Boote, die er „gesichert“ hat. Ein paar verfaulte Äpfel kullern auf die Wiese, als er an einer Abdeckplane zerrt. Rissiges Holz kommt zum Vorschein: Mahagoni, in Jahren der Missachtung bleich geworden und ergraut.

„500 Stunden“, schätzt Bernatzky. So lange braucht er, um aus dem Wrack unter dem Apfelbaum wieder ein Boot zu machen. Ein Boot, wie es auf dem Trailer in der Einfahrt zum Garten steht: schnittig, sportlich; die geölten Planken glänzen rot und satt im Sonnenlicht. Der „Neptun“, gebaut von der DDR-Werft „Müggelspree“, war das erste Holzboot, das Bernatzky restauriert hat.

Bekommen hat er es im Leichenhemd: Der Rumpf komplett mit weißem Polyesterharz überzogen, der Bug darunter fast schon weggefault. In der Hoffnung, dass sich der Kunststoff mit dem Holz verbinden würde, hatte der Vorbesitzer die

**WOLFGANG SCHNEIDER** kennt die Geschichte der DDR-Motorboote genau: Seine Schneider-Boote gehörten früher zu den begehrtesten. Heute repariert er in einer kleinen Garage alte Flitzer



Mahagoni-Planken rundum in einem Rautenmuster angeritzt. Ein Anblick, der schmerzte. Zwei Millimeter musste Bernatzky herunterschleifen, jede einzelne Fuge ausfräsen, neue Leisten zuschneiden und einkleben, den Steven komplett erneuern, die faule Stelle ersetzen.

Marcus Brüdigam ersteigerte sein erstes Ost-Boot bei eBay. Die Begeisterung schlug bei ihm nicht sofort hohe Wellen. „Ursprünglich wollte ich alles, was DDR ist, rausreißen aus dem Boot“, sagt er. „Das erschien mir alles zu billig, zu improvisiert.“ Was fängt man bloß mit einem

## „500 Stunden schätzt der Eigner, braucht er, um aus dem Wrack unter dem Apfelbaum wieder ein Boot zu machen.“

Wer sich an die Rettung eines derart angeschlagenen Bootes macht, der muss entweder ein besessener Heimwerker sein – oder nicht so genau wissen, worauf er sich da eingelassen hat.

So wie viele Wessis, die sich in die Ost-Boote verlieben.

Für Jan Tebbe, einen Rheinländer, der in Rostock Jura studiert, klang die Anzeige am Schwarzen Brett eines Supermarkts nur zu verlockend: „Gelegenheit – Schnäppchen für Bastler!“ Der 28-Jährige, der gerne segelt und an Autos schraubt, warf mit ein paar Freunden Geld zusammen und kaufte sich sein Motorboot aus Mahagoni. Vier Jahre ist das her, und das gute Stück hängt immer noch in der Scheune. Die Miteigner haben sich längst aus dem Staub gemacht. Hätte Tebbe nicht einen alten Werftarbeiter gefunden, der für ihn das Boot auseinander nahm – er wäre heute noch nicht dabei, endlich das Deck zu lackieren.

alten Wartburg-Motor an? Doch dann fand er beim Googeln die Internet-Seite „oldieboote.de“: eine Anlaufstelle für Bootsliebhaber und Bastler, die sich gegenseitig Tipps geben und mehr über die Vergangenheit ihrer Boote wissen wollen. Ersatzteile werden auf Kumpelbasis getauscht – eine Kupplungsglocke für einen Kasten Bier. Fast geht es im Oldieboote-Forum so zu wie damals im Osten: Improvisieren – und zugreifen, wann immer etwas brauchbar erscheint. Da wurden kurzerhand Positionslampen von ungarischen Reisebussen abgeschraubt, die Trabi-Heckscheibe konnte als Windschutzscheibe dienen. „Das ist Ossi“, sagt Brüdigam heute voller Bewunderung. „Die können aus Nichts etwas machen und sogar was Schönes!“

Je mehr er über die alten Boote erfuhr, desto weniger ließen sie ihn los. „Er war immer nur am Basteln“, sagt Maja Brüdigam, „nur gefahren sind wir nie.“ Wenn »



ein Boot fertig war, kam bald schon ein neues. Wer so einen Mann liebt, der muss seine Leidenschaft wohl irgendwann teilen. Die beiden heirateten 2006 nicht in der Kirche, sondern inmitten der Oldieboote-Gemeinde – im Platzregen auf dem Teupitzsee.

In Teupitz treffen sich die virtuellen Bootsfreunde seit sechs Jahren zum Sommerfest. Dieses Jahr will Maja Brüdigam der Männerrunde ihr erstes eigenhändig restauriertes Werk vorführen. Die 32 Jahre alte, so zierliche wie zupackende Frau hatte schon länger nach einem Holzboot gesucht, das sie alleine trailern kann. Gefunden hat sie eine Mahagoni-Plaue, „Made in GDR“. Nur 4 Meter 70 lang, 1 Meter 40 breit. Ein Boot fürs Handtäschchen.

Die DDR-Boote fallen nicht ohne Grund oft kleiner aus. Denn gebaut wurde, was das Material hergab. Dem Gewicht der Boote setzte schon die Leistung der Motoren Grenzen. Die DDR stellte nur ein Typ Außenbordmotoren her: die „Forelle“ mit gerade mal 7,5 PS. Zu wenig fürs Wasserskifahren, was auch im Osten damals schon ein beliebtes Freizeitvergnügen war. Wenn man keine Westverwandtschaft hatte und keinen heißen Draht, um an einen aus Schweden importierten Volvo Penta ranzukommen, dann blieb nur eins: Auto ausschlagen und den Motor „marinisieren“. Trabi-Motoren waren luftgekühlt und eigneten sich nicht dafür. Doch Wartburg-Motoren konnte man mit einem Auspuffkrümmer einfach umrüsten.



**GRAND AZUR**  
CLASSIC 33

CLASSIC YACHTS AG  
Herbert-Weichmann-Str. 11  
D - 22085 Hamburg

info@classic-yachts.ag  
www.classic-yachts.ag

Das Design ist von judel/vrolijk & co.  
Das Ergebnis ist eine Gänsehaut.



HAMBURG  
Phone +49 (0)40 300 66 880

MÜNCHEN  
Phone +49 (0)89 46 13 98 29

ZÜRICH  
Phone +41 (0)44 208 31 66

WIEN  
Phone +43 (0) 1537 124 864

MALLORCA  
Phone +34 666 467 121





So wurden die Zweitakter zum DDR-Sportboot-Standard, als Innenborder mit 50 PS.

Was früher eine Notlösung war, kann heute manchen Technik-Freak begeistern. „Es gab Frickler, denen waren 50 PS nicht genug“, erzählt Christian Claußen, der Mann mit dem Lotos. „Die haben dann einfach zwei Wartburg-Motoren miteinander verkoppelt.“ Auch getuned wurde, was das Zeug hält. Claußen schätzt an seinem Wartburg, dass „für die DDR-Technik

schauendes Fahren. Denn Aufstoppen – das funktioniert bei den meisten DDR-Booten nicht. Sie kennen nur einen Fahrzustand: vorwärts; rückwärts können die Getriebe nicht. Mit seinem Lotos hat Christian Claußen eine der seltenen Ausnahmen erwischt: ein Lunze-Getriebe mit Rückwärtsgang – eine Sonderausstattung, die nur für den Export vorgesehen war. In der DDR, so wird gewitzelt, wollten die Leute nur weg und nie mehr zurück.

## „Für die DDR-Technik reicht ein einfacher Werkzeugkasten. Der Wartburg-Motor wurde zum Sportboot-Standard.“

ein einfacher Werkzeugkasten reicht.“ Die Zündkerzen neigen zwar dazu, zu verölen, manchmal qualmt es ein bisschen, wenn er zu lange mit niedrigen Drehzahlen läuft. Doch für einen Fan wie Claußen hat so ein alter Motor keine Macken, sondern „Charakter“: „Der Wartburg springt vielleicht nicht immer auf Anhieb an“, meint er, „aber er hat mich auch noch nie im Stich gelassen.“

Wenn der Bootsmotor läuft, gilt es vor allem noch eines zu beachten: voraus-

Tatsächlich hat es Fluchtversuche mit dem Boot gegeben. Die wenigsten sind geglückt, und wenn, dann über das schwer zu kontrollierende, offene Meer. Auf den wenigen Flüssen, die in den Westen führen, war für Sportboote schon weit vor dem Grenzgebiet Schluss.

Mit Netzen und Gittern im Wasser wurden in der geteilten Stadt Berlin die Spree und die Kanäle dicht gemacht. Einen 250 Kilometer langen Umweg musste man nehmen, um von Berlin auf eigenem Kiel zur nordwestlich gelegenen Mecklenburger Seenplatte zu kommen – Bootsbauer Schneider hat es einmal ausprobiert: Es ging zunächst nur nach Südosten, über den Spreekanal bis zur Oder, den Fluss hinab bis zum Oder-Havel-Kanal, erst dann führte der Weg endlich gen Wes- >>

**RENO BERNATZKY** opfert seinem Hobby in seiner Freizeit jede Sekunde. Mittlerweile entdeckt er neue Schätzchen schon von Weitem und kauft sie den Eignern ab, die froh sind, noch ein paar hundert Euro für die Wracks zu bekommen

**G 46'**  
pininfarina

**PRIMATIST**

by BRUNO ABBATE







**MAJA BRÜDIGAM** will beim Sommerfest der Oldieboot-Freunde in diesem Sommer ihr erster selbst restauriertes Boot vorführen. Ihre Mahagoni-Plaue ist nur 4,70 Meter lang – gebaut wurde, was das Material hergab

ten, über die Havel zum Müritzsee. Selbst die Oder als Grenzfluss zum sozialistischen Bruderland durfte zeitweise nur im Schleppverband befahren werden, damit niemand ausscheren konnte.

Und doch waren es kleine Alltagsfluchten, die einem das eigene Boot erlaubte. Ein Trabi kostete 8.000 Ostmark, ein gutes Boot oft mehr als doppelt soviel. Darauf warten musste man genauso lang. „So ein Boot war dann, zumindest für die eine Hälfte des Jahres, der perfekte Urlaubsort“, meint Wolfgang Schneider. „Da konnte man sich reinsetzen, losfahren und war mal ein bisschen individuell für sich.“ Zum Boot gehörte der Zeltplatz, der Grill, der Abendplausch. Idylle Ost.

Für Christian Claußen sind es die Jugendjahre, die wilden Siebziger in der DDR. „Das war eine anarchistische Freiheit, die wir auf dem Wasser leben konnten“, erinnert sich der 44-Jährige. Die Eltern waren Dauercamper, unten am Steg lag ein Motorboot. Claußen's Clique ging mit einer Kiste Bier an Bord, ein bisschen aufpassen musste man wegen der „Entenpolizei“. Aber die lauerte einem noch nicht mit der Laserkanone auf, wenn man mal schneller fuhr. Ankern im Schilfgürtel war noch „unverfänglich“ und für Paare, so Claußen, das „Non plus“.

Hätte Claußen sich ein eigenes Sportboot aussuchen dürfen, er hätte damals schon den Lotos gewählt. „Der Platz war für DDR-Verhältnisse erstaunlich verschwenderisch.“ Zwei Personen können sich bequem auf dem Boden ausstrecken; die rot gepolsterte Rückbank ist so einladend breit wie in einem amerikanischen Straßenkreuzer. Noch lässiger aber sind die Sitzgelegenheiten für vorne: niedrige rote Clubsesselchen, die auf Holzfüßen unverschraubt im Bootsraum stehen. „Dat is doch wat jenauet.“, meint Claußen, mit im Brandenburger Tonfall kaum verhohlenen Stolz. „Wenn man den Rumpf im Sonnenuntergang sieht“, schwärmt er beim Abschied, „wenn das Rot fast bräunlich schimmert, dann könnte die Silhouette glatt als Riva durchgehen...“

Vielleicht nur Schwärmerei eines blind Verliebten – doch wer soviel Zeit in ein Boot gesteckt hat, dem sei es gegönnt. ♣