

DAS BESONDERE BOOT „TRAMONTANA“

Die „Tramontana“ auf  
dem Plattensee,  
wo der Achter seit  
1917 zu Hause ist

# Aristokratische Wiedergeburt

In Hamburg gebaut, an der Adria zu Ruhm  
gelangt, mit 100 Jahren im Kielwasser vor  
dem sicheren Ende bewahrt. Die bewegte  
Geschichte einer bewegenden Yacht





**W**enn es die ‚Tramontana‘ nicht gäbe, ich glaube, ich wäre gar nicht mehr am Leben.“ Ferenc Sándor sagt das mit fester Stimme, und es ist nicht eindeutig festzustellen, ob der Wassertropfen auf seiner Wange ein Spritzer ist oder unter der Brille hervorkam. Vielleicht verursacht durch die warme Abendbrise, die über den spätsommerlichen Plattensee in sein Gesicht weht.

Der 71-Jährige sitzt auf dem makellosen Teakdeck, den Pinnenausleger in der Rechten, seine Beine baumeln in die Pflichtwanne. Gerade so, als sei er nur auf die Welt gekommen, um an dieser Stelle zu sitzen, ins nicht endenwollende Rigg der ältesten 8-

mR-Yacht Ungarns zu blicken und das historische Geschoss über den See zu dirigieren.

Um ihn herum herrscht andächtige Stille. An Deck sitzen Freunde. Freunde der „Trami“, wie der Achter seit seiner Geburt vor 100 Jahren genannt wird, Freunde von Ferenc. Später werden sie erzählen, dass es andersherum sei. „Wenn der Skipper nicht wäre, dann gäbe es das Boot schon lange nicht mehr“, sagen sie und dass sie dann auch nicht hier wären. Könnte der Achter reden, er würde beide Versionen bestätigen und noch einen draufsetzen. Denn sein Überleben ist natürlich ein Gemeinschaftswerk. Jüngster Beweis dieses Crew-Geistes ist die Restaurierung der „Trami“. Ein Unterfangen, das einem Neubau glich.

Während sich die rund 13 Meter lange und 2,20 breite Meteryacht unter mehr als 100 Quadratmetern Segel in den honigfarbenen Abendhimmel bohrt, wandert der Blick über Deck. Hier dominieren Teak, Mahagoni und Messing. „Wir wollten den Originalzustand“, kommt es aus der Runde, und beim Plausch über die zurückliegenden Strapazen nimmt auch das Gespräch Fahrt auf.

## Technische Daten

<b>Konstrukteur/Werft</b> .....	W. v. Hacht	<b>Verdrängung</b> .....	6,7 t
<b>Baujahr</b> .....	1910	<b>Ballast/Anteil</b> .....	4,2 t/63 %
<b>Rumpflänge</b> .....	12,95 m	<b>Großsegel</b> .....	74 m <sup>2</sup>
<b>Wasserlinienlänge</b> .....	9,25 m	<b>Genua</b> .....	47 m <sup>2</sup>
<b>Breite</b> .....	2,23 m	<b>Fock</b> .....	31 m <sup>2</sup>
<b>Tiefgang</b> .....	1,65 m	<b>Maschine</b> .....	Volvo Penta/16 kW



Ihr zweites Leben erhielt die „Trami“ auf der Bootswerft Bruckner, unweit vom Heimathafen in Balatonfüred. Hier arbeitet man bereits in vierter Generation an Booten dieser Art (siehe S. 123). In der Werft erzählen die Bootsbauer sichtlich bewegt von diesem Auftrag. „Die ‚Tramontana‘ restaurieren zu dürfen war uns eine besondere Ehre“, sagt Bruckner Senior, während er auf die Galerie vergangener Aufträge an der hinteren Hallenwand weist. „Jedes dieser Boote ist uns ans Herz gewachsen“, beteuert er. „Aber die ‚Trami‘ war es schon vorher. Wir sind ja mit der Silhouette des Bootes auf dem See großgeworden. Zudem ist die Restaurierung der erste ungarische Auftrag seit Werftgründung.“

Das 10 000-Stunden-Projekt verläuft nicht ohne Komplikationen. Um das Wrack in die Halle zu bekommen, muss der Boden ausgehoben werden. Die Vorstellungen der Eigner sind anspruchsvoll, der Etat gering. Originalpläne gibt es nicht mehr, die Zeit hat Problemzonen am Rumpf hinterlassen. Als einer der Miteigner erkennt, dass das Heck auf alten Fotos anders ausgesehen habe, lässt er die Bruckners den neu gearbeiteten Spiegel kurzerhand wieder abtren-

nen. Doch irgendwann verlässt eine neue „Trami“ den Bruckner’schen Hof. Geblieben – und zwar millimetergenau – ist die Form. Und ihre Seele, weiß Sándor sicher. Er fühle es. Wie sie sich auf die Seite lege, auf das Ruder anspreche, das sei alles sehr vertraut. Sicher, das Boot ist leichter geworden. Die modernen Materialien sorgen für einen absolut trockenen Vollholzrumpf.

Klassikerfreunde würden sich heute ein Bein ausreißen, um mitsegeln zu dürfen. Wer zur Mannschaft

**Das überdimensionale Hochrigg wurde schon vor dem Zweiten Weltkrieg entwickelt**

## »Die Restaurierung der ›Trami‹ war eine Ehre!«

gehört, den erkennen Außenstehende am weißen Crewdress schon von weitem. Doch die Mode an Deck der „Tramontana“ hat sich in den 100 Jahren ihres Bestehens stark gewandelt.

„Ein tschechischer Aristokrat“, so erklärt die Mannschaft, habe die Rennyacht beim Hamburger Konstrukteur W. v. Hacht in Auftrag gegeben und ▷



**Kompromisslos wurde die gesamte Bordwand mit Wegerungen versehen, die Rahmenspannen sind aus Nirosta (o.). Die Pläne des Achters sind verbrannt. Die „Ernestine“ stammt auch von v. Hacht und aus dem gleichen Baujahr (u.)**

1910 nach Auslieferung durch dessen Werft nach Pula bringen lassen, an die damals zur k. u. k. Dynastie gehörende Adriaküste. Unter dem vornehmen Stander des K.u.k-Yachtgeschwaders, dem Club der Marineoffiziere, segeln die Herrschaften in Uniform oder mit Vatermörder und Goldknöpfen am Leib um die Wette. Und zwar erfolgreich.

Bereits in der YACHT Nr. 15 aus dem Jahr 1910 findet sich die „kleine Mitteilung“, dass die „Tramontana II“ des Grafen Karl Buquoy von Longueval den Ehrenpreis der Herzogin von Hohenberg gewonnen habe. Die Hacht'sche Yacht, so die Nachricht, sei zirka sieben Minuten vor ihren drei Gegnern durchs Ziel gegangen, obwohl es nicht möglich gewesen sei, vor der Regatta auch nur einen einzigen Probeschlag zu segeln, sodass „Tramontana“ „mit völlig ungetrimmten Baumwollsegeln ins Rennen ging“.

Der Graf stirbt nach dem ersten Segelsommer. Statt Uniformen fegen nach seinem Ableben jetzt Rockschoße über Deck. Die elegante Yacht wird von nun an unter ihrer österreichischen Eignerin Baronin Gisela Haas von Teichen auf vordersten Plätzen der Ranglisten des Jahres 1912 geführt. Etwa fünf Jahre später kommt die Lady, gemeint ist das Boot, als

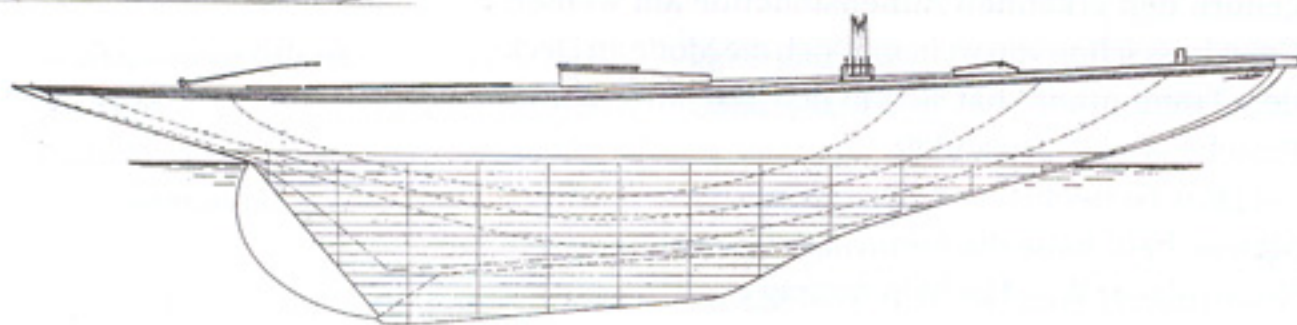
Hochzeitgeschenk in die Hände der ungarischen Gräfin Széchenyi und wird an den Plattensee gebracht. Noch heute erzählt deren Sohn, mittlerweile selber weit über 80, von den Fertigkeiten der Mutter an Pinne und Schot (siehe S. 124).

Bald darauf geht sie in die Hände des Generaldirektors der ungarischen Eisenbahngesellschaft über, Gordon Róbert, dessen Tochter fortan mit der Yacht über den See prescht und 1942 sogar das Blaue Band ersegelt. Die „Tramontana“ wird das in Folge noch sieben Mal schaffen und damit einen kaum zu brechenden Rekord aufstellen.

Das Boot segelt seit dieser Zeit bis zum heutigen Tag hier auf dem Plattensee. Und während die Mannschaft an den nagelneuen Segeln zupft, um den Achter auf allen Kursen optimal laufen zu lassen, zeigt sich auch das liebe Revier von seiner besten Seite. Kaum zu glauben, dass es hier zuzeiten gefährlich werden kann.

Ferenc Sándor aber hat das selbst schon erlebt. Bei Sturm, sagt er, gibt es auf dem See zwar keine Welle. Doch in Höhe der Wasseroberfläche ist die Luft dann so voller Spray, dass ein über Bord Gegangener unweigerlich durch die hohe Luftfeuchtigkeit ertrinkt. Wer sich auf dem flachen Deck einer Meteryacht befindet, dem ergeht es im Zweifel nicht besser, im Sturm heißt es daher aufstehen.

Unwetter, sagt Sándor, kommen hier in Minuten-schnelle. Warnsignale am Ufer zeigen das an. Aber nicht immer ist der Hafen rechtzeitig zu erreichen. Sándor darf man das glauben. Er kennt den See >





Dreimal Bruckner vor einem Schärenkreuzer (l.). Die Wurzeln reichen zurück bis in die zwanziger Jahre (r.)

## Bootsbau Bruckner – ein Vier-Generationen-Betrieb

Die Werft hat sich auf die hochwertige Restaurierung klassischer Yachten spezialisiert und seit dem Zusammenbruch des kommunistischen Ungarn zahlreiche Referenzen in Deutschland, Österreich und der Schweiz aufzuweisen.

Von Jollen- über Schärenkreuzer bis hin zur Sonderklasseyacht werden vor allem Boote der Machart lang und schmal zu neuem Leben erweckt. Und das hat Familientradition. Bereits der

Großvater des heutigen Seniorchefs Josef Bruckner betreibt vor dem Zweiten Weltkrieg eine Möbeltischlerei in Balatonfüred. In den dreißiger Jahren aber findet er sich beim Bau von Schärenkreuzern in einer Werft am Plattensee wieder. Yachten, die heute zur Restaurierung in den Betrieb seines Enkels gebracht werden. Vielleicht hat Josefs Vater den Wunsch, eine eigene Werft zu gründen, an den Sohn vererbt. Neben dem Wohnhaus stellt er

seinerzeit den ersten ungarischen Piraten her. Doch der Krieg lässt dieses Kapitel der Familiengeschichte enden – der Vater kehrt nicht nach Hause zurück.

Josef aber beginnt früh, sich auf die Restaurierung von Holzbooten und das Studium der klassischen Bootsbautechniken zu spezialisieren. Als der Holzbootbau in den achtziger Jahren im Niedergang begriffen ist, wechselt Bruckner, um seinem Fach treu bleiben zu können, als

Angestellter in einen Verein. Hier widmet er sich der Pflege des Bootsparks. Nach der Wende schließlich gründet er den heutigen Betrieb. Einen einzigen Auftrag muss er akquirieren, den ersten. Seither sorgt Mund-zu-Mund-Propaganda für gefüllte Auftragsbücher.

Heute arbeiten im Familienbetrieb Bootsbau-Bruckner vier Generationen Tag für Tag zusammen an alten Holzbooten.

[www.bootsbau-bruckner.hu](http://www.bootsbau-bruckner.hu)

seit 1962. In der Betriebssportgruppe der Bauindustrie segelt der frischgebackene Ingenieur damals Finn-Dinghy und Flying Dutchman, bis er 1969 auf die „Trami“ geholt wird. Man braucht einen Bootswart mit Ahnung vom Regattageschäft.

Das elegante Spielzeug der Bestverdienenden ist längst zum Sportgerät der Werktätigen umfunktio- niert worden. Das wertvolle Mahagoni der Außen- haut wurde einer neuen, unbekanntem Bestimmung

## Irgendwann bleibt nur ein harter Kern

zugeführt. Dem nun mit Nadelhölzern aufgeplank- ten Rumpf hatte man versucht, mit weißer Farbe et- was von seiner Eleganz zurückzugeben.

Ferenc Sándor erinnert sich noch gut an diese Zeit. Seine Ausstrahlung hätte dem Schiff niemand rauben können. „Wir haben es geliebt“, sagt er heute, weiß aber auch noch nur zu gut, wie schwer es all die Jahre war, die „Tramontana“ am Leben zu halten. „Wir haben 40 Jahre lang zusammen gelacht und zu- sammen geweint!“

Was an Material fehlt, machen die Männer mit Arbeitseifer wett. 1000 Stunden rechnen sie je Früh-



jahr, um das Schiff für den Regattabetrieb flottzuma- chen. Ein Einsatz, der sich lohnt. 1970 gewinnen sie die ungarische Meisterschaft, in den Jahren 1971, 1977, 1979 und 1989 das Blaue Band vom Plattensee. „In all den Jahren war die Bordgemeinschaft wie eine Familie für mich.“ Und ohne den Alltag vor der Wen- de näher zu kommentieren, fügt er leise hinzu, dass er diese Jahre nur dank des regelmäßigen Tapeten- wechsels auf „Tramontana“ überstanden habe.

Die Wende bringt dann auch eine Veränderung im Leben des Achters. Der ungarische Betriebssport existiert nur noch auf dem Papier. Ohne Privatinitia- tive würde das Boot vor die Hunde gehen. Der Letzte macht das Licht aus. Sándor weiß das. Ob er deshalb beschlossen habe, sich des Schiffes anzunehmen? Der Mann schüttelt den grauhaarigen Kopf. Das sei doch selbstverständlich gewesen. Aus der leeren Pri- vatschatulle unterhält er das Vereinsboot und baut eine neue Mannschaft auf.

Mitte der neunziger Jahre wird der Verein den neuen Verhältnissen angepasst und im juristischen Sinne neu gegründet. Einziger Zweck: Erhalt der „Tramontana“. Im Jahr 1999 erfolgt ein letzter Ver- such, das Schiff in Eigenarbeit zu überholen, aber, so die Freunde, „eines Tages bestand der Rumpf fast nur noch aus Sikaflex und Epoxid“. Und als das Boot im Sommer 2003 mehr Wasser macht als gelenzt wer- den kann, ist das Segeln mit „Tramontana“ vorerst Geschichte. Die Yacht steht sommers wie winters an Land.

Es wird ruhig im Verein. Nur ein harter Kern bleibt. Als schließlich Geld gesammelt wird, betei- ligen sich nur noch neun Mitglieder. Zwei Drittel der

## Selbst ist die Gräfin

Im Jahre 1917 kam „Tramontana“ in die Hände der Gräfin Széchenyi – als Hochzeitsgeschenk. Die Kinder erzählen noch heute gern von der Segel- leidenschaft ihrer Mutter. Die Fahrten auf dem See habe sie stets genossen. Als sie aber eines Tages mit ihrem Mann an Bord in ein schweres Gewitter kam, betete die junge Frau und gelob- te vor Gott ein Opfer, wenn sie nur heil nach Hause gelangen würden.

So geschah es. Schiff und Besatzung erreichten den Ha- fen unbeschadet. Das Opfer sollte im künftigen Verzicht aufs Tragen der heißgeliebten Perlenkette bestehen. Bald aber stellte sich heraus, dass die Perlen zugrunde gehen, wenn man sie nicht trägt. Eine salomonische Lösung musste her. So wurden die gräflichen Perlen seit jener Segeltour nur noch des Nachts angelegt.





**Skipper Sándor an seinem Lieblingsplatz (r.) und die „Trami“ vor der Restaurierung (l.)**

veranschlagten 200 000 Euro bringen sie zusammen. Zu wenig. Sponsoren werden gefunden, wollen aber für künftiges Engagement auch am Schiff beteiligt werden. Keine Chance. Auf einer Versammlung wird schließlich das Wagnis beschlossen, erst mal mit Eigenmitteln anzufangen.

„Ich habe aufgehört zu erklären, was mir das Schiff bedeutet!“, begründet einer der Männer diesen Schritt und erntet stille Zustimmung aus der Runde. Jeder von ihnen hat seine eigene Geschichte mit dem Achter erlebt. Die „Trami“ war schon vor der Restaurierung das bekannteste Schiff hier am Plattensee. Eine Diva.

„Sie ist unsere gemeinsame große Liebe“, sagen sie und erzählen von materiellem und spirituellem Wert, von Erlebnissen und von einer gewissen Konstanz, die das Boot ihrem Leben verleihe.

Und so erzählen die Geschichten unweigerlich auch von der Freundschaft dieser so bunt zusammengewürfelten Mannschaft zueinander und zu Ferenc Sándor. Niemand käme auf die Idee, das Schiff ohne ihn zu bewegen. „Der Fall ist nicht vorgesehen“, sagen sie respektvoll.

Den Skipper machen solche Reden verlegen: „Was soll ich dazu sagen?“ Sándor hebt die Arme und blickt fragend, wie einer, der froh ist, dass es keiner Antwort bedarf. Er braucht kein Lob. Der größte Wunsch seines Seglerlebens ist in Erfüllung gegangen. Die „Tramontana“ scheint nach ihrer Kur bei Bruckners unsterblich zu sein. „Für mich ist der Ausgang dieser Geschichte ein kleines Wunder“, erklärt Sándor. Und wieder glitzert ein Wassertropfen in seinem Gesicht.

*Lasse Johannsen*