

SAILING



AGNELLIS AGNETA

Die Passion des Avocato



Was wäre die Côte d'Azur ohne die maronenbraun besegelte Mahagoni-yawl mit dem geheimnisvollen schwedischen Mädchennamen? „Agneta“ segelt seit den 60er Jahren in diesem Revier, gehört beinahe wie Brigitte Bardot in das Lebenskünstlerdorf und die Anlegestelle des internationalen Sail-Set.

TEXT: **ERDMANN BRASCHOS** FOTOS: **GILLES MARTIN-RAGET**

AUF STARS UND STERNCHEN, metallicfarbene schrille Bootsackierungen, yachtübliche Gadgets oder schiere Größe abonnierte Seheleute werden den flachbordigen 25-Meter-Renner mit unscheinbarem Löffelbug, dem apart kleinen Deckshaus und filigranen Besanmast im Vieux Port von Saint-Tropez übersehen. Das zierliche, traditionell geneigte Heck verbirgt seinen Namen im Hafen eher, als dass es ihn kundtut. Man muss sich vor dem Senequier schon bücken. „Agneta“

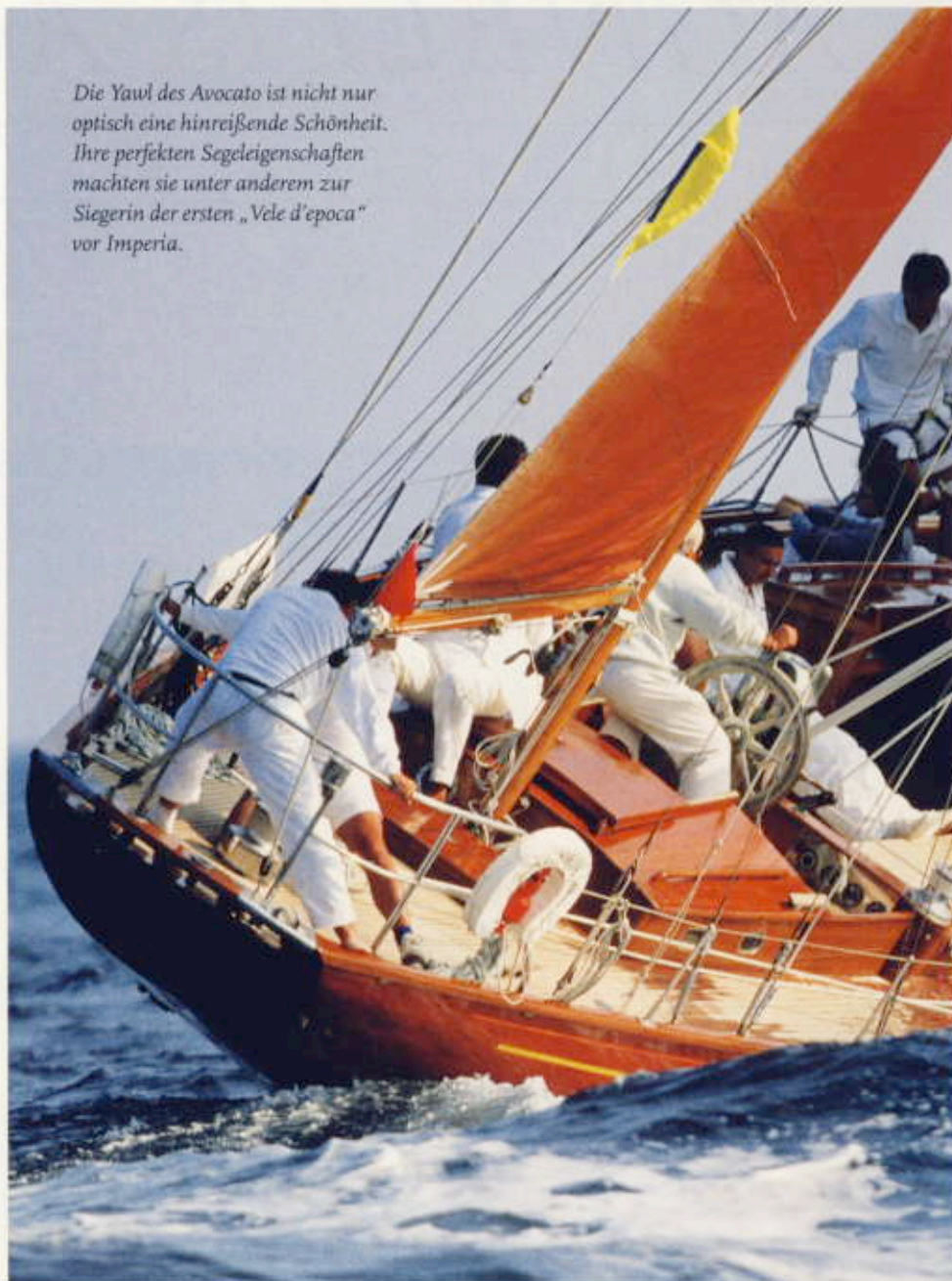
zählt zu jener Kategorie von Schiffen, deren Eigner kaum Wert darauf legen, dem Hafepublikum aufzufallen oder erkannt zu werden. Obwohl der segelbegeisterte Industrielle und Playboy Giovanni Agnelli keine Nachforschungen zu seiner 82-Fuß-Antiquität wollte, ihre Geschichte lange verborgen blieb, gehört sie zu den prominenten

Yachten des Mittelmeeres. Wenig wusste man über sie, außer, dass sie dem Fiat-Boss gehört und aus Schweden kommt. Der Avocado segelte „Agneta“ übrigens ein Vierteljahrhundert, bis Mitte der 80er Jahre. Dass der von der Szene als potenter Bootsbauetat hofierte Eigner derart beharrlich bei diesem Schiff blieb und später mal erwog, es zurückzukaufen, kündigt von „Agnetas“ besonderer Klasse.

Ihre Geschichte beginnt nach dem Zweiten Weltkrieg in Stockholm. Der schwedische Erfinder und Dampfturbinenfabrikant Oskar Wiberg plant eine Weltumsegelung an Bord eines neuen Schiffes mit ordentlicher Grundgeschwindigkeit, angenehmen Bewegungen auf offener See, reizvollen Segeleigenschaften und einfacher Handhabung. Im November 1948 bringt der Stockholmer Yachtarchitekt Knud H. Reimers (1906 bis 1987) das in mancher Hinsicht widersprüchliche Anforderungsprofil mit 24,80 Metern Länge, 4,30 Meter Breite, 12 Tonnen Blei bei 36 Tonnen Gesamtgewicht unter 215 Quadratmetern Am-Wind-Besegelung in Einklang.

1949 beginnt die Neglingewerft in Saltsjöbaden bei Stockholm mit dem Bau. Der Betrieb gilt damals als international angesehene Bootsbauadresse, wo selbst ein schottischer Whiskydestillier die Späne für eine neue

Die Yawl des Avocado ist nicht nur optisch eine hinreißende Schönheit. Ihre perfekten Segeleigenschaften machten sie unter anderem zur Siegerin der ersten „Vele d'epoca“ vor Imperia.



Rennyacht fliegen lässt. Das 82-Fuß-Tourenboot ist mit 36 Tonnen ein Drittel leichter als vergleichbare Schiffe. Die englische Zeitschrift „Yachting World“ würdigte „Agneta“ damals als „Antithese zum breiten, schweren Yachttyp, dem jüngst so viel Aufmerksamkeit geschenkt wird“. „Agnetas“ heutige Rivalinnen bei der Panerai Classic Yacht Challenge, etwa die Henry-Gruber-Konstruktion „Nordwind“, ein Burmester-Werftbau von 1939, verdrängt 65 Tonnen. Die einstige Rothschild-Yacht „Gitana IV“, ein Sangermani-Werftbau von 1962, wiegt 60 Tonnen. Wibergs Fahr-

tenyawl ist eine frühe Nachkriegsinterpretation des vom südenenglischen Regattasegler, Bootskonstrukteur und Publizisten Uffa Fox in den 30er Jahren propagierten Leichtdeplacements. Es wird sich erst Jahrzehnte später mit gleitenden modernen Regattaboote durchsetzen. Abweichend von der üblichen Bauweise steht „Agnetas“ 26 Meter langer Mast nicht auf dem Kiel, sondern an Deck. Eine brückenartige Aussteifung mit zwei Unterzügen verteilt den Druck flächig auf den Mittschiffsbereich, vermeidet Leckagen und spart Platz in der Kajüte.





Der technisch interessierte Eigner – Wiberg und seine Firma in der mittelschwedischen Industriestadt Finspång halten damals 600 Patente in der Turbinentechnik – lässt eigens entwickelte Mehrgang-Schotwinschen und eine elektrische Verholewinde auf dem Achterdeck montieren. „Agnetas“ Navigationsplatz in der Achterkajüte direkt hinter dem Steuermann erleichtert in nautisch anspruchsvollen Gewässern die direkte Kommunikation zwischen Navigator und Rudergänger. Ein selten realisiertes Layout. 1951 wird die Yacht nach Wibergs früh verstorbe-

ner Tochter Agneta getauft. „Es ist eine Sensation, Agneta in den engen Gewässern der Schären zu bewegen, am Abend kleine Buchten anzusteuern und die Vorleine um eine Birke zu schlingen – genauso, wie sie bei hartem Wetter in der kurzen, steilen Welle der Ostsee zu segeln. Zwei Personen genügen, um sie mit Arbeitsfock, Groß und Besan zu bewegen. Mit diesem Tuch läuft sie ohne weiteres 13 Knoten“, schwärmt Reimers 1958 im Jahrbuch des führenden schwedischen Segelclubs KSSS. Der gebürtige Däne, der in den zwanziger Jahren als Praktikant unter

Anleitung von Henry Rasmussen im Lemwerder bei Bremen den Entwurf schnittiger Yachten lernte, hat nicht nur eine Hand für ansehnliche Linien. Der eloquente Reimers hat auch Kontakte. Anlässlich eines Besuchs seines Kunden Giovanni Agnelli in Turin, Reimers hat für den Enkel des Fiat-Firmengründers eine weithin bewunderte Motor-yacht gezeichnet, kauft Agnelli kurzentschlossen „Agneta“.

An Deck lässt Ästhet Agnelli nichts ändern, lediglich die Winstrommeln noch verchromen. Unter Deck erhält das schlanke Schiff



Abweichend von der üblichen Bauweise steht der 26 m lange Mast der „Agneta“ nicht auf dem Kiel, sondern an Deck.

eine riesige Eigner kajüte, die Kombüse wandert ins Vorschiff – alles in allem keine besonders platzsparenden, dem Bordleben auf See zuträgliche Maßnahmen. Zum Essen gibt es für Agnelli die ortsansässige Gastronomie oder die Erzeugnisse eines Begleit- und Mutterschiffs, Ratsey & Laphorn, jene Segelmacherei, die bereits für Horatio Nelsons siegreich absolvierte Schlacht von Trafalgar anno 1805 die Garderobe lieferte, näht einen Satz neuer Segel. Auf Agnellis ausdrücklichen Wunsch allerdings nicht in Weiß, sondern maronenbraun, einer praktischen Schmutzfarbe der Fischer- und Arbeitsboote. Dem Tagwerk manueller Tätigkeit entwöhnte Menschen mögen den Bezug zum Handwerk und einfachen Leben besonders – und sei es bloß bei der Farbe der Segel. Mitte der 80er Jahre schenkt Agnelli die Yacht einem Landsmann. Später steckt die Carlini-Werft in Rimini im Auftrag des nächsten Eigners 18 000 Stunden in die umfassende Sanierung der Yacht. „Agneta“ bekommt einen Salon in freundlich hellem Birnenholz.

Als Agnelli sein früheres Schiff in liebevoll restauriertem Zustand wiedersieht, kauft er es beinahe zurück. Agnellis Skipper steht beim Anblick der charmanten Yawl in Erinnerung an unbeschwerte Zeiten das Wasser

in den Augen. Agnelli, der sich vom Stararchitekten German Frers und der Spitzenwerft Abeking & Rasmussen den Traum eines jeden Seglers hat verwirklichen lassen, wird beinahe schwach. Seine 36-Meter-Slup „Extra Beat“ und spätere „Stealth“ schießen in den 80er und 90er Jahren den Vogel ab. Manches Mal, wenn der weißhäuptige Italiener mit notorisch mürrischem Blick an den Speichen des Steuerrads stehend im Dunst des Mittelmeeres die charakteristisch rotbraunen Segel von „Agneta“ entdeckte, änderte er den Kurs, brauste mit seiner rasanten Segelmaschine heran und genoss schweigend den herrlichen



Freundlich helles Birnenholz prägt den Salon der „Agneta“. Farbige verglaste Schränkchen spiegeln zudem die Grandezza eines italienischen Palazzos wider.

Anblick „seiner“ Segelaffäre. Seit einigen Jahren gehört die zwischenzeitlich nochmals generalüberholte Yawl einem norddeutschen Eignerpaar, in deren Händen sie engagiert und erfolgreich bei mediterranen Events wie der Panerai Classic Yacht Challenge gesegelt wird. „Agnetas“ Ruf an der Riviera und Côte d'Azur verpflichtet. Die Yawl war Siegerin der ersten „Vele d'epoca“ vor Imperia.

Abgesehen vom jährlichen Pensum mediterraner Klassiker-Regatten ist für die vielköpfige, international gemischte Regattabesatzung das einheitliche Crewdress aus weißen Shorts und maronenbraunen Shirts obligatorisch. Zwar schwitzt man im dunklen Hemd im sonnigen Süden eher. Doch sind Stil und Geschmack mit Unbequemlichkeiten verbunden, die an Bord des klar lackierten Renners aus Sipo-Mahagoni und den eigenwillig maronenbraunen Segeln in Kauf genommen werden.

Wer das Glück hat, das betörende Braun dieses Reüssierschlittens über der weißsprudelnden Bugwelle durchs kühle Blau des Mittelmeeres pflügen zu sehen, spürt die Finesse dieses unaufdringlich schlichten Zeugnisses skandinavischen Yachtbaus. Es gibt keine sinnvollere Verwendung für kostbares tropisches Holz, wenn es in so schöne Form gebracht fünfundsünfzig Jahre bezaubert. ■