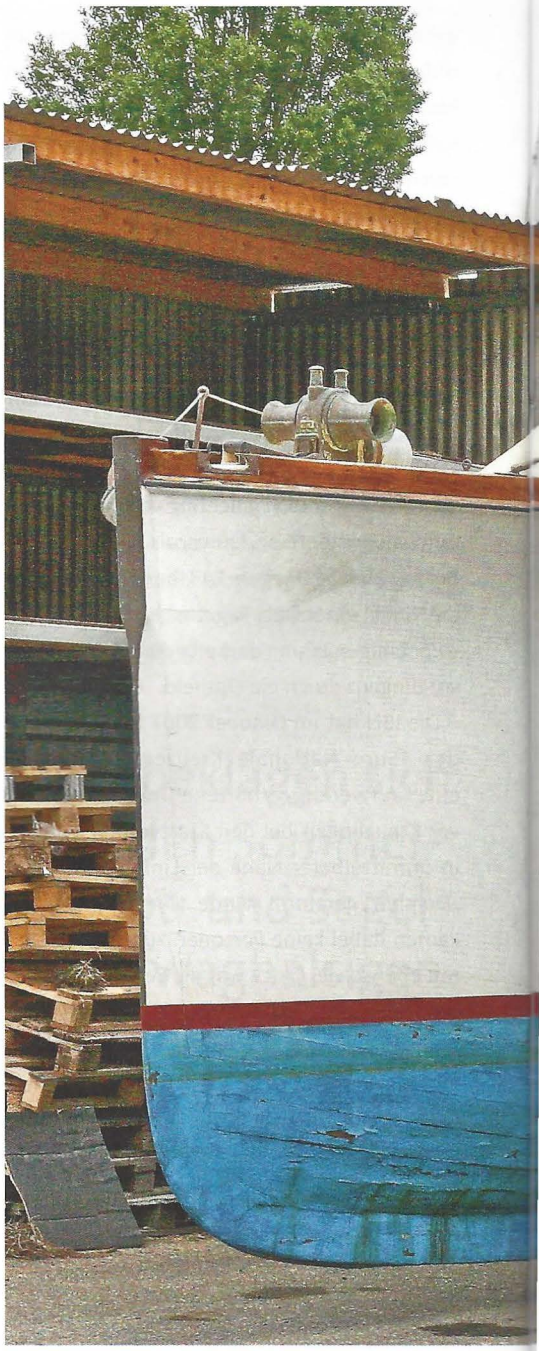
Von New York nach Kreuzlingen

1930 in New York gebaut, ursprünglich auf den Namen „Bettis“ getauft, kam die Dawn Cruiser 38 „Petrel“ im letzten Sommer von Washington nach Kreuzlingen zur Heinrich-Werft, wo sie umfassend restauriert werden soll.

Von Michael Häßler



Die Reise der betagten, überaus stilsicheren Amerikanerin führte dabei zunächst auf eigenem Kiel an der amerikanischen Ostküste entlang bis zum Verladeplatz, wo sie auf einen eigens maßangefertigten „Cradle“, einen hölzernen Transportbock, verfrachtet wurde. Auf diesem Bock wurde sie per Decksfracht über den Atlantik nach Belgien verschifft. Von Zeebrugge aus kam sie mit einem begleiteten Spezialfahrzeug an den Bodensee. Auf der Werft wurde sie per Autokran auf einen ebenfalls speziell dafür gebauten Schwerlasttrailer verladen.

Als der Lastwagen mit dem schwimmenden „Schifffahrtsmuseum“ in Kreuzlingen um die Ecke bog, rief Werftchef Peter Minder bei der IBN an. Selbstverständlich wollten wir uns diesen Augenblick nicht entgehenlassen, um die Yacht als Erste, nach der langen Reise nach Europa, betreten zu dürfen. Die Bilder zeigen die „Petrel“ daher nicht in einem für den Fotografen arrangierten Zustand, sondern so, wie sie in Europa ankam. Teilweise war das Inventar demontiert und sturmsicher auf dem Kabinenboden für die Seereise verzurrt.

Unmittelbar nach dieser ersten Inspektion kam die Yacht in die Halle und wurde ausgeräumt, um eine Analyse des Zustands zu erstellen und die durchzuführenden Arbeiten abzuschätzen.

Weitgehend im Originalzustand

Als wir die Yacht betreten, fühlt sich der Autor fast als Eindringling. Als Eindringling in eine intime Welt, denn ein altes Boot hat immer etwas Privates und Intimes. Und als Eindringling in eine andere, längst vergangene Epoche der Sportschifffahrt. Auf der „Petrel“ ist die Zeit stehen geblieben und der Autor fühlte sich in seine Kindheit zurückversetzt. Diese lag zwar in den sechziger Jahren, aber viele Boote stammten damals noch aus der Vorkriegszeit. Der Bootsbau veränderte sich erst wesentlich, als GfK-Bauten populär wurden und man gleichzeitig Bootsbesitzer sein konnte und zusätzlich noch Zeit und Mittel für andere Dinge zur Verfügung hatte. Auf der „Petrel“ schien jedenfalls vieles vertraut und nichts gänzlich unbekannt, nur eben lange her.

Nautische Unterlagen wie Seehandbücher steckten noch in ihren Halterungen und eine große Anzahl an alten Seekarten wurde hinter Holzleisten unter der Decke der Vorschiffskabine gelagert.

Die 1947 erstellte Deviationstabelle ruft in Erinnerung, dass es auch mal Zeiten ohne Satelliten gab. Sie befindet sich für den Rudergänger jederzeit sichtbar hinter Glas in einem hölzernen Bilderrahmen. Auch wenn die Abweichung im zweiten und dritten Quadranten nur ein halbes Grad beträgt, wurde diese sorgfältig eingetragen, um den Kurs damit beschicken zu können. Dass die Yacht damals noch „Bettis“ hieß und in Seattle beheimatet war, sagt uns die Deviationstabelle ebenfalls. Der Steuerkompass, für den diese erstellt wurde, befindet sich ebenfalls noch an seinem Platz.

Ein Blickfang ist das Armaturenbrett. Es besteht aus gegossener Bronze. Der Werftname ist als Relief eingegossen, ebenfalls die Funktion der jeweiligen Zugschalter.

Das analoge Echolot dürfte aus den sechziger Jahren stammen und ist damit ebenfalls schon als historisch zu bezeichnen. Es wirkt aber trotzdem eher wie ein Fremdkörper im nautischen Ambiente der Vorkriegsjahre, ist für eine sichere Navigation aber wesentlich.

Die „Petrel“ ist für ihr Alter in einem außergewöhnlich guten und vor allem authentischen Zustand. Sie wurde nie an den jeweils herrschenden Zeitgeist angepasst. Was vorhanden ist, wurde gepflegt und erhalten und im Alltag auch tatsächlich genutzt. Wirklich notwendige, neuzeitliche Technik wurde „getarnt“. So ist das moderne Funkgerät in das Gehäuse eines ▶▶▶

Dieselofen in der Küche.

Die Dawn Cruiser 48 „Petrel", wie sie nach ihrer Reise von Washington nach Kreuzlingen bei der Heinrich-Werft auf dem Hof steht. Bis 2020 soll sie komplett restauriert sein und zunächst auf dem Bodensee fahren. Später soll sie dem Eignerpaar für eine ausgedehnte Europareise dienen.

Gediegenes Ambiente im Salon hinter dem Deckshaus.

Technische Daten

Baujahr:	1930
Modell:	Dawn Bridge Deck Cruiser
Länge:	48 ft./14,63 m
Breite:	12 ft./ 3,65 m
Höhe:	3,66 m
Gewicht:	ca. 14 000 kg
Tiefgang:	1,10 m
Maschine:	2x Chrysler 141 hp
Wasser:	170 l
Treibstoff:	408 l
Stromkreise:	12/32/110 Volt
Beiboot:	Ruderdinghy an Davits

historischen Radioempfängers eingebaut, der so aussieht, als habe er schon immer dort im Ruderhaus gestanden.

Auch in der engen, aber abgeschlossenen Kombüse ist die Zeit stehen geblieben. Es wurde bis zuletzt auf dem Dieselherd gekocht. Der Weg auf die „Petrel" blieb den sonst auf amerikanischen Yachten obligatorischen Elektroherden verwehrt.

Auch die Waschbecken aus Keramik und die Wasserhähne aus Messing sind noch die alten. Sogar eine der beiden ursprünglichen Bordtoiletten ist noch vorhanden. Die andere wurde durch eine Chemietoilette ersetzt.

Europareise geplant

Der neue Eigner ist ein Europäer, der zeitweise in den USA lebt. Dort hat er diesen amerikanischen Yachtklassiker gekauft. Nach der möglichst authentischen Restauration soll die Yacht im Sommer 2020 testweise auf dem Bodensee fahren. Danach möchte das Eignerpaar mit der betagten Yacht Europa bereisen.

Werftchef Peter Minder berichtet nicht ohne Stolz, dass die Kreuzlinger Bootsbauer von einem Yacht-Consulting-Unternehmen ausgewählt wurden, das von dem neuen Eigner beauftragt wurde. Offenbar seien, so Minder, bisher durchgeführte, große Restaurationen in Fachkreisen nicht unbemerkt geblieben. Ein solches Projekt erfordert jedenfalls eine entsprechende Infrastruktur sowie Personal, das mit seinem Fachwissen viele Gebiete abdeckt.

Drei Kabinen

Die Crew logiert nach Vorstellung der Werft in der Bugkabine, die zwei übereinander angeordnete Kojen und ein Waschbecken enthält. Dahinter liegt die Gästekabine mit zwei Sofas/Längskojen und eigener Nasszelle.

Von dort führt eine Treppe ins Steuerhaus, das hinten mit zwei Bänken bestückt ist. Sehenswert ist der Steuerstand, der nicht nur vom Ruderrad dominiert wird, sondern auch von den beiden langen Bronzehebeln, die aus dem Boden aufragen und mit denen die Getriebe geschaltet werden. Die beiden Gashebel am Armaturenbrett sind dagegen fast unscheinbar. Ebenfalls sehenswert sind die speziellen Kombiinstrumente der beiden Maschinen. Neben der Drehzahl liefern diese auch Informationen über Öldruck, Wasser- und Öltemperatur sowie über die Stromstärke der Lichtmaschine. Zentral im Armaturenbrett sitzt die „Eighty day

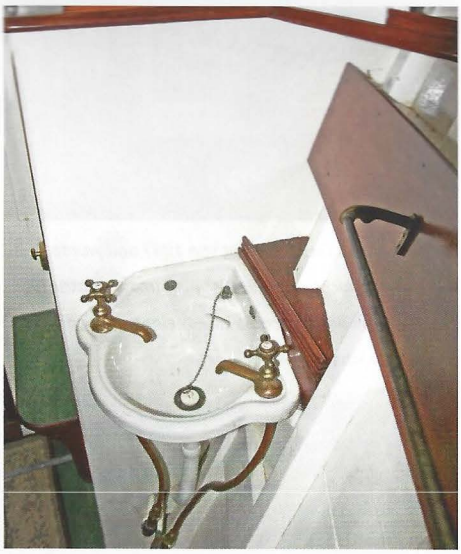
Fahrstand mit direkter Hebelschaltung für beide Getriebe. Die Gashebel sitzen im Armaturenbrett zwischen Uhr und Motorinstrumenten. Die sechseckige Glasabdeckung des Kompass wurde abgebaut und sicher verstaut.

Bordbar mit aufwendig geschweiftem „Innenleben" und Bleiverglasung in der Tür.

Nasszelle mit Porzellanwaschbecken und Messingarmaturen. Der grüne Linoleumfußboden entspricht der Baubeschreibung.

In diesem historischen Radiogehäuse ist das Funkgerät und weitere moderne Elektronik „versteckt".

Schlichte Crewkabine im Vorschiff. Der Anker wurde hier für den Transport gestaut.



Das Waschbecken der Crewkabine.

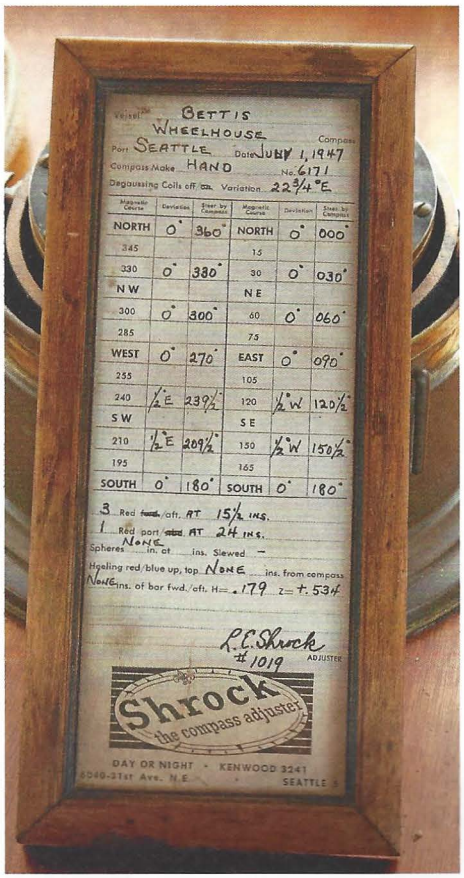
clock", die wohl eine Spezialität der Dawn-Yachten war und speziell eingepasst wurde. Daneben gibt es noch Züge für den Choke und diverse Zugschalter für elektrische Verbraucher. Auch der Kompass unter seiner sechseckigen Glasabdeckung scheint noch der ursprüngliche zu sein. Der Rudergänger liest den Kurs durch eine Lupe ab.

Hinter dem Steuerhaus befindet sich die kleine Kombüse mit Dieselherd, Backofen und integriertem Wasserboiler, Eisschrank und Spültisch in einem abgeschlossenen Raum. Gegenüber ist eine Nasszelle. Dahinter ist die Eignerkammer mit einer Koje / Sofa und einer Dinette, die sich mit abgesenktem Tisch ▸▸▸

zur Doppelkoje umrüsten lässt. Im Heck des Bootes befindet sich die Plicht mit Sofa und Hardtop. Diese kann mit einem textilen Verdeck geschlossen werden. ■

Die Baunummer ist in den Lukrahmen geschnitzt. Nach den Werftplänen ist dieses Luk der einzige Zugang zur Crewkabine. Die „Petrel" besitzt auch eine Tür unter Deck.

Bronzene Ankerwinsch. Die Bugrolle kann vor den Steven geklappt werden. Der Anker lagert an Deck, die Kette verschwindet in der Klüse.



Die Deviationstabelle stammt von 1947 und wurde erstellt, als die Yacht noch „Bettis" hieß und in Seattle lag. Die Deviation des Holzboots ist mit einem halben Grad vernachlässigbar gering.

Keine Zweitakter, auch wenn das im ersten Augenblick so aussieht. Das sind zwei 114 PS starke Achtzylinder-Reihenmotoren mit „Side-Valve-Steuerung". Die Ventile sitzen nicht im Kopf, sondern im Block neben den Kolben. Sie werden vom Zylinderkopf mit umschlossen und von unten durch eine Nockenwelle gesteuert. Eine Lösung mit geringem mechanischen Aufwand und hoher Zuverlässigkeit, allerdings weit entfernt von heutigen Leistungs- und Umweltstandards.

Die Technik

Die Dawn Boat & Ship Corp wurde 1906 gegründet und war auf tradionelle Risse von eigenen Konstrukteuren sowie auf kleinere Schiffe für die Navy spezialisiert. Die Werft wurde 1948 an Wheeler Yachts verkauft und brannte 1963 ab.

Die ursprüngliche Ausstattung der „Petrel" ist größtenteils noch vorhanden und war bis zuletzt noch in Gebrauch. Das macht das Boot auch aus technisch-historischer Sicht eher außergewöhnlich. Viele Boote der damaligen Zeit, wenn sie denn noch erhalten sind, wurden im Lauf der Jahre immer mal wieder modernisiert und die alte Technik durch modernere Systeme ersetzt.

Die „Petrel" ist kraweel beplankt. Im unteren Bereich mit Eiche und weiter oben mit Kiefer über gedämpften Eichenspanten. Kiel und Steven bestehen ebenfalls aus Eiche. Der Spiegel ist aus Mahagoni und das Teakdeck mit Leinwand bezogen.

Ausbau und Aufbauten sind aus Honduras-Mahagoni und wurden als Rahmenkonstruktion mit Füllungen ausgeführt.

Im Maschinenraum sind zwei Chrysler Reihen-Achtzylinder Motoren verbaut. Es handelt sich um Seitenventilmotoren, bei denen die Ventile nicht im Kopf „hängen", sondern neben dem Kolben im Zylinder „stehen". Der Zylinderkopf umschließt sowohl Ventile als auch Kolben und der Motor sieht von außen wie ein Zweitakter aus. Dieses Motorenprinzip war in den dreißiger Jahren bis in die fünziger Jahre sehr beliebt (unter anderem bei BMW-Motorrädern). Die legendäre Zuverlässigkeit dieser Motoren war auch der damaligen Werkstofftechnik geschuldet. Ein gebrochener Ventilschaft konnte keine weiteren Schäden verursachen, wie das bei einem „hängenden" Ventil der Fall ist.

Die Motoren leisten jeweils 114 hp. Ausreichend für bis zu zwölf Knoten. Die Marschfahrt beträgt neun Knoten. Zwar sind die Motoren aus historischer Sicht durchaus interessant, es dürfte aber kaum sinnvoll sein, mit so alten Benzinmotoren weiterhin zu fahren. Und eine Bodensee-Zulassung ist dafür ohnehin nicht möglich.

Eine der beiden Maschinen treibt über Riemen einen 32-Volt-Gleichstromgenerator für die Ankerwinsch an, die auf dem Vordeck über dem Kettenkasten sitzt. Einen Ankerkasten gibt es nicht. Der Anker wird an Deck gelagert. Die Bugrolle lässt sich an einem Bronzearm nach vorn klappen. Ein Wechselstromgenerator nach amerikanischem Standard befindet sich ebenfalls an Bord.

Das Boot verfügt über eine Druckwasseranlage mit Warmwasserkreislauf, was zur damaligen Zeit sicherlich einen außergewöhnlichen Luxus darstellte.