

# 100 JAHRE MARA - EINST UND JETZT !

Herbert Bichler  
(Eigner und Steuermann)



Wunderschön am Ruder gelegen ist sie schon immer; und Platz im Cockpit war auch schon immer Mangelware: Die MARA

**Im Jahre 1907, vor genau 100 Jahren, wurde MARA in der Werft W. von Hacht in Hamburg gebaut. Auch zahlreiche Sonderklassen legte man dort auf Kiel. Leider fiel diese Werft 1935 einem Brand zum Opfer und es gingen sämtliche Baupläne und Unterlagen verloren.**

MARA war ursprünglich ein 6 Segellängen Boot:

Länge über alles:	8,81 m
Länge der Wasserlinie:	5,72 m
Breite:	1,77 m
Tiefgang:	1,10 m
Gewicht:	900 kg
Segelfläche:	49,26 m <sup>2</sup>

In der Zeitschrift Wassersport (Ausgabe 16) fand man die erste Veröffentlichung des Bootes: Eigner: Engelbert Kolb, Hamburger Yachtclub

1907 an Regatten auf der Alster gesegelt; Start bei der Binnenregatta im Kieler Hafen: Klasse 6m Segellängen, 1. Preis (24.06.1907)

1908, ein Jahr später, scheint die Yacht im Register des UYC Attersee unter Generaldirektor Adalbert Kurz mit Liegeplatz Seewalchen auf. Dort blieb es bis 1913.

1914 wurde es von Eugen und Gabriele König gekauft und an den Wolfgangsee gebracht. Nach dem frühen Tod von Eugen König schenkte dessen Gattin im Jahre 1928 die MARA dem UYC Wolfgangsee für die Jugendabteilung.

Da der Club zu dieser Zeit aber bereits das 8 Segellängen Boot „Greif“ besaß, fasste der damalige Vorstand den Entschluss, das Boot an den UYC Mondsee zu verkaufen. Dort wurde MARA umgeriggt, in die 35 m<sup>2</sup> Rennklasse vermessen und erhielt die Nummer D 33. Natürlich segelte man auch zahlreiche Regatten in dieser Klasse.

Während des 2. Weltkrieges blieb MARA das Schicksal vieler anderer Kielboote erspart. Da man das Boot zur Jugendausbildung nutzte und auch hochrangige Militärangehörige damit

segelten, wurde der Bleikiel nicht beschlagnahmt und abgesägt um daraus Munition herzustellen. Die intensive Nutzung des Bootes von der militärisch geführten Jungmannschaft unter Ing. A. Helmstein und der Mangel an Sorgfalt und Pflege setzten dem Schiff aber arg zu.

Nach dem Krieg verschlechterte sich der Zustand von Rumpf und Rigg immer mehr. Aus heutiger Sicht für mich auch kein Wunder. Man erzählte mir Geschichten wie: „MARA auf einen Piloten aufgelaufen, untergegangen und nur die Mastspitze war noch zu sehen...“ oder „am Heiligen Abend das Schiff aus dem Wasser gegeben...“ Man nahm es damals im Gegensatz zu heute nicht genau mit den alten Booten: sie wurden eher belächelt und so entstand auch der Spruch: „Mara fuhr auf einen Stemp`n und jetzt liegt er unt, der oite Lemp`n.“

Doch auch angenehme Geschichten erzählte man mir: Zum Beispiel ist der weltberühmte

Dirigent Herbert von Karajan auf der MARA gesegelt.

Auf alle Fälle bekam der damalige Oberbootsmann und Clubwart des UYC Mondsee Hannes Steinhuber das Boot kaum mehr dicht und eine Generalreparatur kam nicht in Frage.

Es war zu dieser Zeit die Pirat- und 20 m2 Klasse bereits stark vertreten und die neu entwickelten Jollen wie Finn und FD fanden immer mehr Interesse. So entschloss man sich die MARA zu verkaufen.

1960 - ein neuer Zeitabschnitt - für MARA, aber auch für mich!

Ich erfuhr damals, dass der UYC Mondsee einen 35er verkaufen möchte. Zwei Freunde und ich machten uns auf den Weg nach Mondsee um das Schiff zu besichtigen. Dort standen in einer alten Hütte, in der das Dach nicht dicht war, gleich zwei 35er: Die MARA

und der „Schelm“ (X103). Nun galt es das richtige Schiff auszusuchen.

Durch das undichte Dach regnete es in die Boote, und damit das Wasser abfließen konnte, waren die Kielplanken der MARA durchbohrt. Doch trotzdem; es war mir egal; die Entscheidung war gefallen - für MARA.

Nun besaß ich ein Segelboot, aber schon nach den ersten Segelstunden wurde mir immer mehr bewusst, dass da einiges an Arbeit auf mich zukommen würde. Das Boot und auch das Rigg waren in einem sehr schlechten Zustand. Mit den alten ausgewehten Baumwollsegeln war es unmöglich, einen harten Kreuzkurs zu segeln. Dennoch nahm ich an Regatten teil.

Es war aber sehr frustrierend, denn bis wir ins Ziel kamen, waren die Herren von der Wettfahrtleitung bereits nach Hause gegangen...

#### **Die Decksträger waren zu erneuern – also weg damit!**

In den folgenden Jahren verbrachte ich sehr viele Stunden mit der Renovierung des Bootes:

1973 legte ich eine Segelpause ein. Der Rumpf war einfach nicht mehr dicht zu bekommen und so fasste ich den Entschluss, das Boot mit Polyester zu überziehen. Der Lohn für diesen großen Arbeitsaufwand stellte sich bald ein, denn das Boot war nun viel steifer und vor allem dicht, und so kehrte die Freude am Segeln schnell wieder zurück.

1997/98 war die nächste große Reparatur an der Reihe. Das Deck befand sich in einem derart schlechten Zustand und musste unbedingt erneuert werden. Beim Bau der Garage sah ich im Boden eine Öffnung vor. In dieser konnte nun die Flosse abgesenkt werden und so erreichte ich eine sehr angenehme Arbeitshöhe. Mit Hilfe meiner Söhne entfernte ich das alte Deck. Wir fertigten neue Deckträger an, klebten auf diese Sperrholz und anschließend Teakleisten auf, und natürlich wurde auch das Waschbord erneuert.

2001/2002 - Die letzte große Renovierung. Das Innere des Bootes sollte erneuert werden. Der Rumpf besteht aus 7 mm starken Mahagoniplanken. Auf jeder Plankenfuge befindet sich durchgehend ein Nahtleiste und im Abstand von 8 cm quer dazu Rippen. Das hatte den großen Nachteil, dass sich in den zahlreichen Kästchen das Wasser sammelte und nicht in die Bilge abfließen konnte. Außerdem waren die Leisten unter den Bodenbrettern in einem sehr schlechten Zustand. Hier sah man auf den ersten Blick wie alt das Schiff wirklich ist. Vor allem aber hatte ich Zweifel bezüglich der Stabilität des Rumpfes.

Das wichtigste bei dieser Arbeit war, den Schiffskörper so abzustützen, dass sich die Form nicht verändern konnte. So passte ich außen am Rumpf Hölzer an, stützte diese ab und verband sie mittels Streben fest miteinander. Der erste Arbeitsschritt war getan und der Rumpf



satt eingebettet. Als nächstes entfernte ich vom Mast bis zum Ruder sowie von einer Deckschante zu anderen alle Nahtleisten und Rippen. Auch der Kiel, der sich in einem sehr schlechten Zustand befand wurde entfernt.

Anschließend ging es wieder aufwärts. Auf die bestehenden Mahagoniplanken klebte ich schräg zur Mittschiffslinie mittels Epoxi eine Lage Mahagonifurnier (ca.3 mm) vollflächig auf. Als nächstes eine 2. Lage parallel zur Mittschiffslinie. Nachdem nun diese Fläche sauber geschliffen war wurde der Kiel angepasst und ebenfalls vollflächig verklebt.

Nun fehlten nur mehr die Rippen. 20 Paar fertigte ich an. Nachdem auch diese und neue Bodenbretter eingebaut waren, glaubte man einen Neubau vor sich zu haben, der gerade eben die Werft verlassen hatte. Keiner kann mehr glauben, dass dieses Boot wirklich 100 Jahre alt ist!

Doch ich und all jene, die die Geschichte der MARA kennen, wissen: Dieses Boot ist wirklich 100 Jahre alt.



**MARA innen- einst und jetzt**

**Unten rechts: Die MARA – auch nach 100 Jahren noch ein Schmuckstück**

Nachdem ich auf viele schöne Segeljahre zurückblicken kann und auch so manchen Regattaerfolg feiern durfte wie zum Beispiel den Sieg der Traditionssegelwoche 1992 am Attersee, Gewinn des Rösslpreises und des Brunwindcups am Wolfgangsee, bin ich aus heutiger Sicht doch sehr froh, damals die MARA gekauft zu haben, und bereue natürlich auch keine einzige Arbeitsstunde, die ich in dieses Boot investiert habe.

Für die Zukunft wünsche ich mir, vielleicht noch den einen oder anderen Regattaerfolg feiern zu können; und sollte dies nicht gelingen - vielleicht gibt es ja irgendwann einmal eine Wertung für Boote, die älter sind als 100 Jahre...Nein, das sollte eher ein Scherz sein.



Ich wünsche mir eigentlich nur, gesund zu bleiben und noch viele schöne Segeljahre an Bord der MARA erleben zu dürfen.



...und wir wünschen uns, dass sie uns auch nach weiteren 100 Jahren noch so entgegensegelt, die MARA!