

wave



MIKE HORN > STEVENSON > WHEELER 38 > BAVARIA C42 > SWAN SHADOW > SOMMER



Wiedergeburt einer Legende

Ein Nachbau von Pilar, dem Fischerboot von Ernest Hemingway, wird bald in Produktion gehen und damit eine mit modernster Technologie gebaute Yacht wieder zum Leben erwecken.

“

Ich habe dieses Projekt vor etwa zwanzig Jahren konzipiert, weil mir die Geschichte meiner Familie sehr viel bedeutet“. Mit diesen Worten beschreibt Wes Wheeler (geb. 1956), ein Topmanager in der pharmazeutischen Industrie, die Leidenschaft hinter seiner jüngsten Erregenschaft: den Bau und die Vermarktung einer neu entworfenen Motoryacht, die weitgehend auf dem berühmten "Playmate" basiert, einem erfolgreichen Modell der Wheeler Shipyard Corporation, die 1910 von Howard E. Wheeler Sr., einem Vorfahren von Wes selbst, gegründet wurde. Genauer gesagt handelt es sich

bei diesem Modell um einen modernen Nachbau der legendären Pilar, genau des Fischerbootes, dessen Name untrennbar mit dem eines der grössten Romanautoren aller Zeiten verbunden ist: Ernest Hemingway (1899-1961). Der Pulitzer- und Nobelpreisträger ist unter den Bootsliebhabern als Sportfischer bekannt. Man sagt, er habe seinen ersten Fisch im Alter von drei Jahren gefangen und sei damit "an den Haken des Lebens" geraten. In den kommenden Jahrzehnten sollte sein bevorzugtes "Jagdrevier" das Dreieck sein, dessen Scheitelpunkte Key West, Bimini und Kuba berühren.



Als Innovator und Trendsetter in der Sportfischerei soll Pilar die allererste Flybridge und die ersten Ausleger gehabt haben – Zubehörteile, die an Bord eines jeden Fischerbootes zur gängigen Ausrüstung geworden sind. Nicht nur, dass Pilar die meisten Konkurrenten ihrer Zeit überflügelte, in den dreissig Jahren, in denen der Schriftsteller sie besass, ritt sie vier tropische Wirbelstürme ab, ein Zeugnis für die Solidität des Bootes und die Tapferkeit ihres Eigners. Allerdings war Pilar auch das erste bekannte Boot, das einen makellosen Riesen-Thunfisch unbeschädigt von Haien an die Landungsstege von Bimini brachte, auch dank der vom Schriftsteller eingeführten Fischfangtechnik, von denen die bekannteste darin bestand, den gefangenen Fisch so schnell wie möglich einzuholen, damit er nicht zum Köder für die Raubtiere wird. Pilar - getauft nach dem Spitznamen



von Hemingways zweiter Frau - hatte ihr Dasein als Stockboot begonnen, vermarktet als das 38-Fuss-Doppelkabinenboot "Playmate", ausgestattet mit einem 70 PS starken 6-Zylinder-Chrysler-Crown-Benzinmotor, der angeblich eine Höchstgeschwindigkeit von 15-16 Knoten erzeugen kann. Hemingway hatte jedoch einige Änderungen am ursprünglichen Projekt vorgenommen, die seinen Anforderungen besser entsprachen. Dazu gehörten ein Lycoming-Motor zum Schleppangeln mit 3 Knoten, zusätzlicher Stauraum und grössere Tanks, die oben erwähnte Flybridge mit Steuerstand, Ausleger, ein lebender Brunnen, eine Heckwalze (um das Einholen von grossen Fischen zu erleichtern) und natürlich ein Kampfstuhl im Cockpit. Später, während des Zweiten Weltkriegs, sollte das Boot auch mit Kommunikations- und Peilgeräten ausgestattet werden, um dem Schriftsteller die Ortung und Übertragung der Position deutscher U-Boote in der Karibik zu ermöglichen (eine Tätigkeit, zu der er von der US-Regierung autorisiert worden war). Aber das ist eine andere Geschichte.

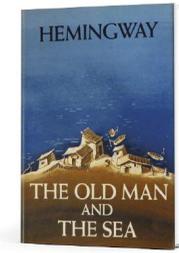
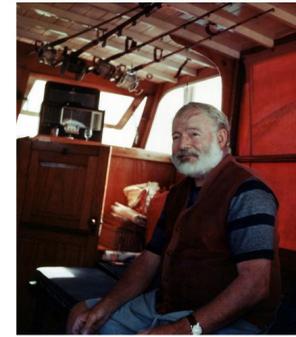
Heute liegt die originale Pilar an Land, auf der Finca Vigía in der Nähe von Havanna, und ist als Museumsschiff erhalten. Hemingway schenkte sie seinem Boat Captain Gregorio Fuentes (1897-2002). Der Skipper soll angeblich als Inspiration für die Figuren Santiago aus „Der alte Mann und das Meer“ und Eddie aus „Inseln im Strom“ gedient haben. Das Boot wurde dann von Fuentes dem kubanischen Volk geschenkt und wird heute dank der Regierung in gutem Zustand gehalten.

Die Faszination der Figur Hemingway spielte offensichtlich eine wichtige Rolle bei Wes Wheelers Entscheidung, die 38 'Playmate' mit Hilfe von Technologie und Produktionstechniken des 21. Jahrhunderts wieder zum Leben zu erwecken. Aber was den Unternehmer am meisten faszinierte, war die Idee, das Geschäft seiner Vorfahren wiederzubeleben. Über fünf Jahrzehnte produzierte Wheeler feine Yachten. Es war dieser Ruf für Qualität, der Ernest Hemingway 1934 zu



Wheeler zog, als er 7.495 US-Dollar (das entspricht 146.000 heutigen US-Dollars) in der Tasche hatte, um genau das Boot zu kaufen, von dem er träumte. Während des Zweiten Weltkriegs stellte Wheeler sogar eine Flotte von Schiffen für die Marine und die Einheiten der Küstenwache her, um bei der Verteidigung Amerikas und seiner Küsten zu helfen. Auf dem Höhepunkt der Produktion waren mehr als 6'000 Menschen auf der Werft beschäftigt, darunter Howard Wheeler Sr. und seine fünf Söhne. Während dieses halben Jahrhunderts baute die ursprüngliche Werft mehr als 3.500 Boote, darunter viele Seefahrzeuge und Motorkreuzer.

“Howard war mein Urgrossvater - erklärt Wes -, während Wesley L. Wheeler Howards Sohn und mein Grossvater war. Wesley L. Wheeler war in den 30er, 40er und 50er Jahren als Architekt und Designer für das Unternehmen tätig. Die anderen Brüder kümmerten sich um Finanzen und Verkauf. Heute gibt es ausser mir und meiner Familie keinen anderen Wheeler, der direkt beteiligt war. Mein Cousin Eugene 'Tut' Wheeler, Sohn von Eugene Sr., hat jedoch als Berater das Projekt begleitet. Er ist in seinen Achtzigern und ist einer der wenigen Wheeler, die tatsächlich auf der ursprünglichen Wheeler-Werft gearbeitet haben. Ausser 'Tut' haben nur meine Frau Marianne und ich dieses Projekt ermöglicht, zusammen mit unserem Designer Bill Prince, Rumpfdesigner Bruce Marek, Konstrukteur Steve White, Eigentümer der Brooklin Boat Yard, und unserem Projektmanager Eric Stockinger.



Die Herausforderungen, die mit dem Wiederaufbau von Pilar und der Wiederbelebung einer solchen Marke durch Wes verbunden waren, waren zahlreich und anspruchsvoll, wobei die grösste Herausforderung darin bestand, eine Entscheidung darüber zu treffen, wie das Boot gebaut und die richtige Kundschaft angesprochen werden sollte. Aus offensichtlichen Gründen hätte es anderen Bautechniken und Anforderungen als in der Vergangenheit entsprechen müssen. „Wir haben die Pilar nach Originalplänen und -messungen, die ich in Kuba gemacht habe,“ sagt der Unternehmer und Topmanager, „mit der freundlichen Hilfe der Kubaner, die sehr kooperativ waren, nachgebaut; es war eine knifflige Aufgabe, sicherzustellen, dass alle Masse perfekt waren, somit die neue Pilar authentisch aussehen zu lassen, aber auch alle modernen Systeme und Ausrüstungen zu integrieren, die ein Kunde heute benötigt“.

Angesichts der Zeit und der Marktbefürfnisse war es notwendig, dass das Boot bessere Leistungen als das Original erbringt. Aus diesem Grund wurde der Boden des Rumpfes völlig umgestaltet, damit das Boot mit dem neuen Gleittrumpf eine höhere Geschwindigkeit und einen besseren Komfort erreichen kann. Das Innenlayout und die Innenausstattung sind auch neu, jedoch in einer Weise, die das Endergebnis nicht beeinträchtigt. Auf den ersten Blick scheint das Aussehen der ursprünglichen Pilar keineswegs vernachlässigt worden zu sein. „Der Boden ist flacher, damit das Boot bei hohen Geschwindigkeiten fahren kann - betont Wes stolz -, während der Innenraum luxuriöser ist und die Systeme auf dem neuesten Stand der Technik sind. Sie läuft mit fast 31 Knoten und hat eine lange Kreuzfahrt entlang der Atlantikküste der Vereinigten Staaten erfolgreich abgeschlossen.





Die Legende, die den Namen Legend trägt und in Chapel Hill, North Carolina (dem Hauptsitz der Wheeler Yacht Company), registriert ist, wurde in Brooklin (Maine), dem Ausgangspunkt ihrer langen Reise Richtung Süden, gebaut. Weitere Exemplare werden folgen, wie Wheeler sagt: "Brooklin Boat Yard ist der einzige von Wheeler autorisierte Hersteller, und wir sind bereit, sofort mit der Produktion zu beginnen. Die Schiffbauer der Brooklin Boat Yard stammen aus vielen Generationen von Holzbootbauern. Sie handhaben mit Wissen und Leichtigkeit Hölzer wie die Douglasie, das Material, das für alle Festigkeitselemente ver-

wendet wird, Mahagoni-Sperrholz, das Material der Wahl für den Rumpf, afrikanisches Mahagoni, das Baumaterial für die Oberseiten und das Teakholz für die Decksverkleidung". Auf die Frage, ob das Boot irgendwann auch in Übersee gebaut wird, in Ländern - wie der Türkei - wo die Handwerkskunst gut und die Arbeitskraft billig ist, lautet die Antwort: "Zur Zeit nicht". Aber in der Zukunft, wer weiss? Die Grenzen der Wirtschaft, ihre Trends und Märkte sind immer schwer vorherzusagen.

In manchen Fällen spielen jedoch das Herz, der Familiensinn und die Liebe zum Land eine entscheidende Rolle. Dies ist sicherlich der Fall der Wheelers, die seit fünfzig Jahren auf amerikanischem Boden modernste Boote bauen. Ihr Erbe, Wes Wheeler, führt die Tradition einer Familie, einer historischen Marke und einer Werft weiter, um eine faszinierende amerikanische Geschichte fortzusetzen. Eine dieser Geschichten, nach denen wir uns in unseren verrückten Zeiten sehnen.

Aus dem Englischen von Stefan Detjen

WHEELER 38

Länge	12,00 Meter
Breite	3,66 Meter
Tiefgang	1,07 Meter
Verdrängung	9,344 Tonnen
Treibstoff	946,35 Liter
Geschwindigkeit max.	31,4 Knoten
Reichweite bei Reisegeschw.)	400 nm (ca.)
Schiffstyp	38' kaltgeformte Motoryacht aus Holz
Konstruktion	kaltgeformter Holzrumpf und -aufbau
Motoren	2 x Yanmar 370 PS Dieselmotoren (8LV370)
Kabinen	4 Kojen
Materialien	Douglasie, afrikanisches Mahagoni und Teak, hochwertiger Schiffsrumpf aus Sperrholz
Designer	Marek Yacht & Design Architektur & Technik
Werft	Bill Prince Yacht Design Brooklin Boat Yard, Inc. (Maine) USA

T BRUNO CIANCI
F BILLY BLACK