

KLASSIKER



TEXT UWE MEILING
FOTOS KERSTIN ZILLMER, ARCHIV

Hoch das Bein: Meyer-Wellenbinder beim Oldieboot-Treffen in Teupitz

WENIGER WÄRE NICHTS

Risse oder Konstruktionszeichnungen sind nicht überliefert. Denn Meyer, dessen Boote noch heute vielfach unterwegs sind, baute aus dem Gedächtnis. Als Traditions-Motorbootklasse ist der Nico-Meyer-Wellenbinder im Weserrevier weit verbreitet. Dank liebevoller Pflege durch ihre stolzen Besitzer befinden sich die gut fünf Meter langen Boote heute oft in noch besserem Zustand als in den 1960er-Jahren bei Übergabe an die ersten Eigner.

Der Kaufpreis für ein Meyer-Boot lag damals im hohen dreistelligen DM-Bereich. Dafür bekam man kein komplettes Boot, sondern lediglich das Wesentliche: einen Rumpf im Rohbau und die Scheibe. Es war selbstverständlich, dass Ausstattung und Beschläge vom Eigner persönlich montiert wurden und der Lack achtfach aufgetragen wurde. Der Motor musste ohnehin woanders gekauft werden. Diese Art

»»» **Nicolaus Meyer** ist der Konstrukteur, der aus dem Kopf baute. Aus dem Bremer Norden stammend, gründete er um 1950 herum in der Nähe der weltbekannten Werft Abeking & Rasmussen seinen eigenen Bootsbaubetrieb.

der Individualisierung ist einer der Gründe, warum kein Meyer-Boot dem anderen gleicht.

Der geschwungene Steven aus geschichtetem, unterschiedlich getöntem Leimholz, der in einen bis zum Heck durchgehenden V-Rumpf übergeht, gehört zu den eindeutigen Merkmalen eines Meyer-Wellenbinders, ebenso der ähnlich dem Steven schwungvoll ausgeführte Scheibenrahmen.

Ein weiterer Grund für die persönliche Note jedes Bootsexemplars liegt in der Person von Nicolaus Meyer selbst – so sagen es Zeitzeugen. Er zog die Boote zwar alle über den gleichen Helgen, doch gab es in der Rumpfschale – aus den 1,22 m auf 2,44 m messenden, fünffach verleimten und 6 mm dicken Sperrholzplat-

ten mit Mahagoni-Deckfurnier – solche Unterschiede, dass sie heute als Abweichung von der Toleranz im Ofen landen würden.

Die Rugektion hielt zwar immer Maß, aber je nachdem, wie groß der Verschnitt bei Meyer ausfiel – er nahm, wie kolportiert wird, offenbar ganz gern mal einen Schluck – variierte die Höhe des Freibords um fünf Zentimeter oder um bis zu zehn bei der Länge der Hecksektion.

Das Material wurde voll ausgenutzt. Leichtbau war keine technische Innovation, sondern in den mageren Nachkriegsjahren ein Gebot der Stunde. Die Originalspanten sind 12 mm dünn und aus Weichholz. Heute sind diese durch doppelt so starke Hartholzspanten ertüchtigt. Die Außenhaut von Rumpf und

Deck der von uns beim Oldieboottreffen in Teupitz bestaunten Wellenbinder liegt noch auf den originalen, innen und außen liegenden Hartholz-Wegerungen. Trotz geringstem Materialeinsatz ist er in der Fläche äußerst stabil.

Nachbauten gab es damals reichlich, doch keine dieser Kopien lief nur annähernd so gut wie ein Wellenbinder von Meyer. „Sie mögen an Land noch gut ausgesehen haben“, weiß Mike Schäfer vom Bootsclub Marienbrücke e. V. zu Bremen. „Waren sie aber erstmal im Wasser, tauchten sie die Nase ein, liefen schief oder krängten gar.“

Der Eigner der „Déjà Vu“ ist einer der Aktiven im Verein. Sein Wellenbinder ist um 1963 gebaut worden; die Wasserabweiser am Heck waren zu diesem Zeitpunkt



An der Schleuse auf dem Torfkanal

EPIZENTRUM DER ENTHUSIASTEN

Zwischen **Weser, Hamme und Wümme**, am südöstlichen Rand des Blocklandreviers gelegen, liegt heute das Epizentrum der Nico-Meyer-Enthusiasten. Beim Bootsclub Marienbrücke in Bremen Horn-Lehe trafen sich ehemalige Konkurrenten und Kollegen des Aumunder Konstrukteurs ebenso wie Zeitzeugen.

Einige seiner Boote befinden sich in der Halle des Clubs, so die Exemplare des 72-jährigen Hermann „Hermi“ Claus, die von Ernst August Ramke (80 Jahre) und von Erich Schober. Fritz Döhling, ebenfalls 80, ist im Club der Experte für historische Motoren.

Bootsclub Marienbrücke e. V., Ahornweg 3, 28213 Bremen, Tel. (0421) 21 53 75

VOLVO PENTA

www.volvopenta.com








100% SERVICE VOR ORT...



**... VON IHREN VOLVO PENTA
VERTRAGSPARTNERN!
ZUVERLÄSSIGKEIT IST KEIN ZUFALL**

- Robuste und starke Antriebe
- EVC-Electronic Vessel Control
- Volvo Penta action service
24 Stunden am Tag

Nähere Informationen über unsere Produkte und Vertragspartner erhalten Sie auf unserer Website www.volvopenta.com.



KLASSIKER

»» Wellenbinder sind ein bezahlbares Hobby: die Verbräuche sind gering, das Tempo relativ hoch, und der Wartungsaufwand beschränkt sich auf die Holzpflege



Ein Sonntagsausflug in den Sechzigern, die Bremer Vulkan-Werft im Hintergrund

schon eingeführt, und die Holzverbindungen sind geschraubt. Frühere Exemplare wurden noch genagelt.

Ausschließlich per Seitenborder wurden die Meyer-Wellenbinder, ursprünglich für maximal zehn PS ausgelegt, früher angetrieben. Einzylinder-Motoren mit 90 oder 125 ccm Hubraum der Firmen König, Effzett, Sachs und Zündapp waren seitlich montiert. Viele der Antriebe wurden in Berlin produziert und verfügten über bis zu dreieinhalb PS Leistung.

Heute werden die Boote, selbst die mit Original-Spanten, von 40-PS-Motoren angetrieben. Schäfers Boot ist mit einem

30-PS-Yamaha-Außenborder befeuert und mit 72 km/h Maximaltempo gestoppt worden.

Regelmäßige Regatten in dieser Bootsklasse fanden bis 1988 statt, als offene Wettbewerbe mit teilweise über 100 Teilnehmern. Egal in welcher Klasse gefahren wurde, die Nico-Meyer-Boote waren in den meisten Fällen die schnellsten Boote. „Die gingen ab wie ein Zäpfchen“, erinnert sich Uwe Köster, Eigner der „Pocahontas“. Heutzutage fahren die Bremer Wellenbinder-Eigner im Juni ins Blocklandrevier und im September auf Nostalgie-Wettfahrt zur der Bremer Schlachte.

Köster begibt sich gelegentlich auf einen Langtörn von Bremen nach Hamburg und zurück, wenn das Wetter mitspielt. Mit seinem 15-PS-Viertakt-Außenborder verbraucht er dann elf Liter Sprit auf 100 km. Die Gleitschwelle ist bei zehn km/h erreicht. „Da will er aus dem Bach“, so Köster. Sein Temposchnitt liegt bei 20 bis 25 km/h. Das erreichen unbeladene Boote auch mit sechs PS.

Heute wie damals sind Wellenbinder ein bezahlbares Hobby. Die Verbräuche sind gering, das Tempo dafür relativ hoch, und der Wartungsaufwand beschränkt sich auf die Pflege der verbauten Hölzer.



DIE MEYER-MÄNNER

Mike Schäfer, 36, (oben links) ist technischer Berater in Bremen und Eigner der „Déjà Vu“, die er im Alter von 14 Jahren geschenkt bekam und nach 20 Jahren in einer Scheune wiederfand. Denn mit 18 Jahren hatte er das Boot zunächst verkauft und sich einen modernen GFK-Gleiter zugelegt.

Die „Déjà Vu“ ist 5,50 m lang, 1,30 m breit und wiegt deutlich unter 200 kg. „Die kann man gut zu zweit umdrehen, falls man am Unterwasserschiff etwas zu tun hat“, erklärt Mike Schäfer. Für den Wiederaufbau hat er 600 Euro locker gemacht. Und der Bootname, zu deutsch „schon mal gesehen“, passt auch.

Uwe Köster, 50, ist Netztechniker. Er fährt seit 48 Jahren Boot und ist Eigner der „Pocahontas“, die fast baugleich mit Schäfers Boot ist. Uwe Köster ist der Großbreeder des Vereins; er besitzt fünf Boote, darunter einen Jollenkreuzer und einen Schober-Wallenbinder, die er eigenhändig restauriert hat.

Sein Juwel ist ein Kanadier aus dem Jahre 1932 – und natürlich sein bestens restauriertes Meyer-Exemplar, das er seit 14 Jahren sein Eigen nennt. Ohne Maschine, aber mit Trailer hat er seinen Wellenbinder, Baujahr 1967 oder 1968, für 4.300 DM erstanden.

Ohne Sprit liegt das Jahresbudget deutlich unter 1.000 Euro. Es ist ein einfaches Vergnügen: Für den spontanen Kurzurlaub bleiben Campingsausrüstung und Ganzpersenning immer an Bord.

Sein letztes Boot, die „Mary-Lou“, hat Nicolaus Meyer in den 1980er-Jahren fertig gestellt. Der letzte Kunde kam öfter, fragend: „Wo ist mein Boot?“ „Das liegt noch da oben im Regal“, bekam er vom Werftchef häufig zu hören. Nicolaus Meyer baute zu dieser Zeit nur, wenn er Geld brauchte oder Lust dazu hatte. Vielleicht war er auch damit beschäftigt, Einfaches noch einfacher zu gestalten. <<<

Boote erleben & Werte erhalten

BOATFIT



27. Feb. -
01. März
Messe Bremen

19

Verkauf &
Beratung für
Klassiker
& REFIT



Über 100
Vorträge,
Workshops
& Aktionen



Fachliches
Publikum
mit über 74%
Bootseignern



Kontakt:
mgH
Abteil. 04
Hafenstraße 10
28195 Bremen
Tel.: +49 (0)421 35 05 265

Partner:
palstek

www.boatfit.de