



Schiff Ahoi!

Schönheiten auf langem Kiel

KEMPEN

Wenn eine echt niederrheinische Landratte das Wort Yacht hört, denkt sie sofort an einen tropischen Ozean. An jene schicken weißen Schiffe, die in Werbespots oder Kinofilmen hell erleuchtet vor einer traumhaften nächtlichen Küste ankern. Immer findet gerade ein mondäner Umtrunk an Bord statt. In der Werbung sind meist ein paar ganz besondere Häppchen, im Kino oft Haie oder Taucher im Anmarsch. Wenn dagegen ein auf pure Formen bedachter Segler das Wort Yacht hört, denkt er sofort an den Niederrhein. Genauer gesagt an den in Kempen ansässigen Bootsbaumeister Sebastian Fungner. Fungner baut klassische Langkiel-Yachten im skandinavischen Stil. Rainer Lohmann (Bild) und Sascha Sielaff (Text) haben ihn für das TOP-Magazin Niederrhein besucht.



Sebastian Fungner am Zeichenbrett.
Die Stralgewichte halten die
Straklatte, mit der exakte Kurven
gezeichnet werden.



Mit Holz-Proppen werden die
Schraublöcher verschlossen.



» In des Bootsbaumeisters Werft herrscht gerade wieder Hochbetrieb. Sägen kreischen, Hämmer hämmern. Den Bauch wie hilflose Wale nach oben gestreckt und perspektivisch ineinander verkeilt füllen vier oder fünf Boote die Werfthalle bis auf eine schmale Gasse in der Mitte völlig aus. Am Ende dieser Gasse steht Sebastian Fungner, eine Planskizze in der Hand. Am Anfang der Gasse steht die niederrheinische Landratte und sucht verdattert nach der Welt des Kinos, nach den schicken weißen Perlen der Hochsee. „Die? Das sind doch eigentlich gar keine echten Segelyachten mehr“, sagt Fungner wenig später in seinem Büro, als er mit der Vorstellungswelt der Landratte konfrontiert wird. „Jedenfalls ist es absolut nicht das, was ich unter einer Segelyacht verstehe. Ich verstehe darunter klassische Langkiel-Yachten. Pure Schiffe, auf denen man wirklich segeln kann, auf denen man spürt, dass man segelt und sich mit den Elementen auseinandersetzt. Schiffe, die diese Erfahrung durch ihr schlichtes skandinavisches Design verstärken und nicht durch Prunk verdecken.“

Sebastian Fungners Leidenschaft für das pure Segelgefühl begann früh, den ersten Törn machte er im Alter von sechzehn. Er wählte dafür ein seinen Vorlieben und seiner niederrheinischen Herkunft angemessenes Setting aus: Mit einem zum Segelschiffchen umfunktionierten Schlauchboot stach er in die Gewässer des Rheinhausener Toeppersees. „Das ist natürlich nicht ganz stilecht gelaufen“, gesteht er heute augenzwinkernd ein. „Aber es war trotzdem ein unglaubliches

Gefühl für mich, zum ersten Mal wirklich Wind in den Segeln zu haben.“ Ein Gefühl, das ihn nicht mehr loslassen und auch über seine Berufswahlentscheidungen sollte. Nach dem Fachabitur heuerte er bei der Krefelder Kother-Werft als Auszubildender zum Bootsbauer an. Werftbesitzer Willi Kother war auf Jollenkreuzer spezialisiert und in den Kreisen vermöglicher Liebhaber edler Yachten durchaus kein Unbekannter.

Auf die solide Ausbildung im Bootsbau folgten Sebastian Fungners Wanderjahre als Geselle, und weil er einen Teil dieser Wanderjahre am Steinhuder Meer verbrachte, atmet die Landratte wenigstens etwas nordische Brise, während Fungner erzählt: „Etwa im Jahresrhythmus wechselte ich die Betriebe und bin dabei ganz gut rumgekommen.“ Und ganz gut in Stressgeraten, denn der ehrgeizige Bootsbauer absolvierte „nebenbei“ noch die

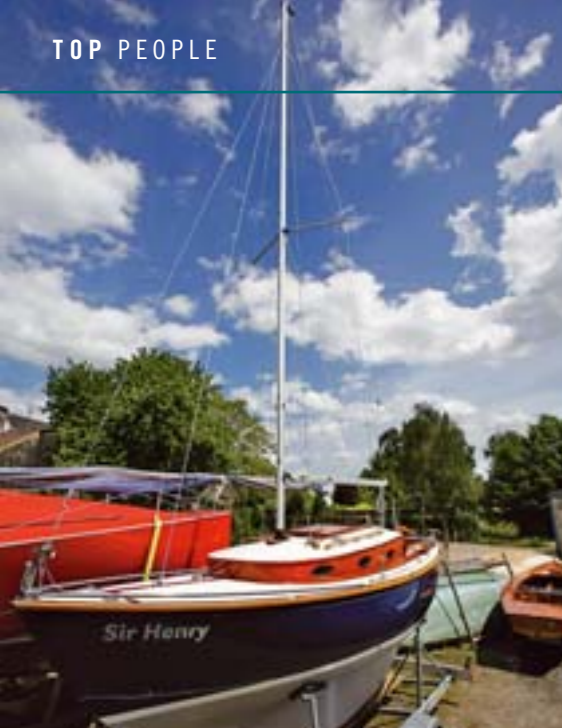


Meisterschule. Eine langfristige Karriere als Geselle auf sicherem Posten schien ihm keine vielversprechende Perspektive zu sein. „Zum einen sind sichere Posten für Gesellen im Bereich des Bootsbaus rar gesät. Zum anderen musste ich meine junge Familie versorgen, was mit dem Gesellenlohn keine einfache Aufgabe

war.“ Die Zeichen standen auf Selbstständigkeit. Als Fungner mit 27 Jahren seinen Meisterbrief entgegennahm, war es daher nur noch eine Frage der Zeit, wann er seine feste Stelle am Steinhuder Meer aufgeben und das Ruder selbst in die Hand nehmen würde. Sowie eine Frage der Gelegenheit.



Die Gelegenheit ergab sich Anfang 1998, als Willi Kother, Fungners Arbeitgeber während der Ausbildung, seine Werft in Krefeld aus Altersgründen schloss. „Dadurch entstand eine Marktlücke, die habe ich genutzt. Ich glaube nicht, dass ich es ansonsten so früh schon gewagt hätte.“ Sein Vertrag im Norden lief aus, Fungner mietete besagte Halle samt Gelände in der Nähe zum Kempener Hauptbahnhof, kaufte einige gebrauchte Maschinen und legte los. „Mit vier Aufträgen zur Reparatur von Booten in der Tasche habe ich dann mein Gewerbe angemeldet.“ Der Bootsbaumeister lacht. „Aus heutiger Sicht eine sehr blauäugige Art, die Dinge anzugehen.“ Und doch hat es offenbar funktioniert? „Ja, aber wir haben dabei oft mehr Federn gelassen als nötig. Wenn Bootsbauer sich heutzutage selbständig machen, geschieht das in den seltensten Fällen, weil sie



➤ gleich ganze Boote bauen wollen. Erst einmal leben alle vergleichsweise lange von Reparaturen oder Restaurierungen. Ich ging aber relativ zügig weiter.“

Bereits im Sommer 1998 stellte FUNGER seinen ersten Auszubildenden ein. Die Qualität, mit der in Kempen Reparaturen an Segelbooten durchgeführt wurde, hatte sich herumgesprochen, gerade in der Saison war die Werft gut ausgelastet. So gut, dass der Bootsaumeister sie kaum noch verlassen konnte. „Ich arbeite eigentlich grundsätzlich mit einer gewissen Besessenheit, die das Wochenende

keineswegs ausschließt“, gesteht FUNGER. „Anders kann heute kein Werftbesitzer mehr bestehen.“ So hätte man fünf bis sechs Jahre weitermachen können als Existenzgründer, Kunden sammeln und wenn möglich auch Kapital. Um erst dann ganz sachte den Kopf aus der Deckung zu nehmen. Sebastian FUNGER hatte diese Option natürlich nicht. Denn er hatte sich in eine einzigartige Bootsform verliebt. Ihr Name: Västbris 20. Ihr Schöpfer: Der 1979 verstorbene schwedische Bootsbauer Carl Andersson. Über den Tipp eines Freundes hatte FUNGER von der Schiffsform gehört und sie samt der Rechte zum Nachbau im Sommer 2000 in Schweden „mehr oder weniger spontan“ gekauft. Und damit den Sprung in die Kategorie von Werften gewagt, in denen Segelyachten nicht nur restauriert sondern auch gebaut werden.

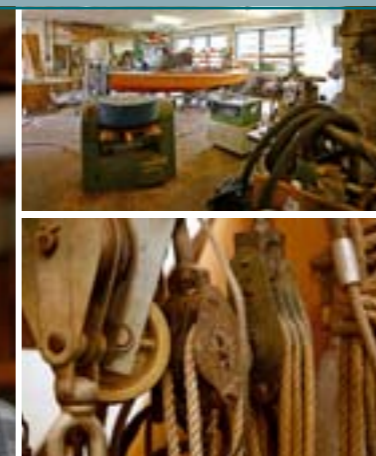


„Die Västbris 20 ist ein außergewöhnliches Segelboot. Außergewöhnlich

entschieden und elegant in der Form. Seetüchtig und ästhetisch“, schwärmt FUNGER. „Als wir das erste Boot dieses Typs gebaut haben, sind wir mit einem absolut puristischen Konzept an die Sache herangegangen. Ausgehend von der klassischen skandinavischen Form haben wir uns gefragt, wieviel Technik



die Segelerei überhaupt braucht und den Einsatz von Elektronik weitgehend beschränkt.“ Sechs Västbris 20 haben er und sein Team seit 2001 verkauft, wobei die Boote immer ganz direkt und individuelle nach den Vorstellungen ihrer zukünftigen Besitzer ausgestaltet wurden. Als wahre Kenner waren auch sie von der skandinavischen Linienführung, der nordischen Leichtigkeit des Innenlebens und der Qualität der Verarbeitung entzückt. In Sachen Elektronik sahen sie die Dinge allerdings ganz anders, da wollten sie meist alles, was für den modernen Segler verfügbar war. FUNGER



ging an zu verstehen, dass der Markt manchmal ganz andere Bedürfnisse hat, als man sich das selbst so denkt. Er begriff, dass er sein Angebot in Zukunft geschickter positionieren, Kunden gezielter ansprechen und ihre Bedürfnisse verstehen musste. Gemeinsam mit einer Düsseldorfer Agentur entwickelte er eine neue Strategie und ein Corporate Design für seine zukünftigen Marktauftritte. „Vorher haben wir uns zum Beispiel auf Messen viel ungeschickter verhalten“, berichtet FUNGER. „Wir haben Zeit in Leute investiert, die gar nicht zu unserer Zielgruppe gehörten.“ Heute wissen FUNGER & Co, wen sie ansprechen müssen. „Unser Markt ist nicht sehr groß, es geht dabei um einen wirklich ausgesuchten Kreis von Liebhabern. Da muss man schon genau hinschauen und einen Blick für entwickeln, wenn man seinen Bekanntheitsgrad steigern und mehr Segelboote verkaufen will.“

Der Blick scheint bereits relativ gut entwickelt zu sein. Die Kunden der Bootswerft kommen jedenfalls mittlerweile von weither, um sich ihre ganz persönliche Version der Västbris 20 von

Meister FUNGER und seinem Team bauen zu lassen. Erst kürzlich wurde eine fertiggestellte Yacht an einen Klienten in der Schweiz ausgeliefert. „Wenn so ein Boot dann zu Wasser gelassen wird und man an all die Monate denkt, die man sich in seinen Bau vertieft hat – vom Schiffskörper über die Planken an Deck bis hin zur Polsterung der Bank in der Kajüte ... Wenn man dann so neben seinem Kunden steht, mit dem man das ja alles gemeinsam geplant hat, doch ... da wird einem schon feierlich zumute.“

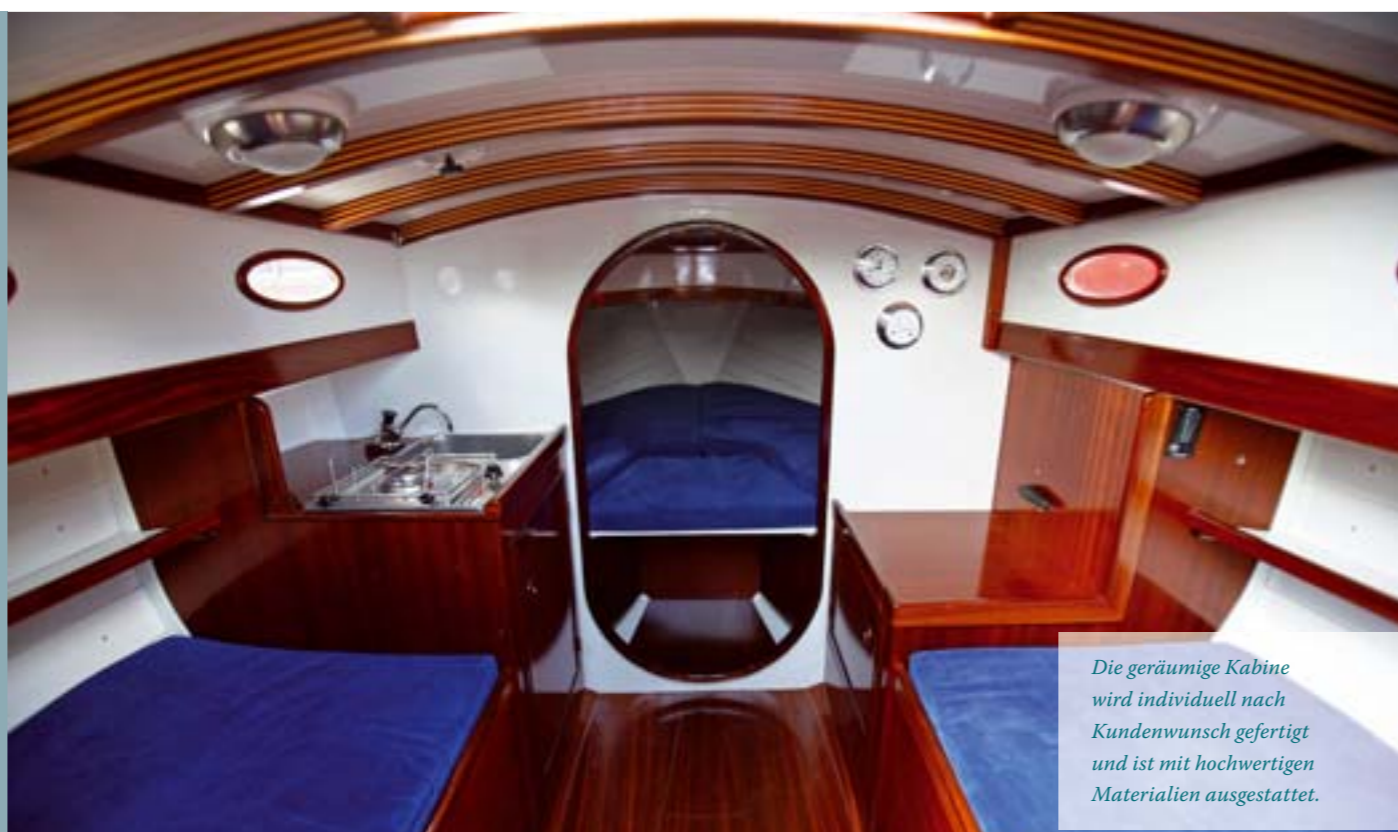
Zufriedene Kunden aus dem richtigen Marktsegment, steigender Absatz an Segelyachten, ein nach wie vor florierendes Reparatur- und Restaurierungsgeschäft – wir Landratten würden meinen, das sollte man jetzt mal ein paar Jahre so laufen lassen, bevor man an die nächsten Sprünge denkt. FUNGER sieht das natürlich erneut ganz anders. Seit November 2005 treibt ihn wieder die Liebe an. Jahrelang hatte er in Finnland und Schweden mit detektivischer

Akribie nach einer weiteren Form aus Carl Anderssons Västbris-Reihe gefahndet, der Västbris 27. Jetzt, wo er sie und die dazugehörigen Rechte endlich hat, beginnt er mit dem Bau einer zweiten Reihe, diesmal etwas



Verchromte Belegklampe im Kontrast zu hochwertigen Hölzern.

größerer Yachten. Ein Käufer für das erste Boot des neuen Typs hat sich schon eingefunden. Es sieht also ganz danach aus, als würde der Wind in Sebastian FUNGERS Segeln auch in Zukunft nicht nachlassen.



Die geräumige Kabine wird individuell nach Kundenwunsch gefertigt und ist mit hochwertigen Materialien ausgestattet.

Technische Daten Västbris 20

Länge über Alles	6,15 m
Länge Wasserlinie	5,00 m
Breite	2,12 m
Tiefgang	1,20 m
Gewicht	1,40 t
Masthöhe über Wasserlinie	10,00 m
Großsegelfläche	11,30 m ²
Arbeitsfock	8,20 m ²
Maschine (Außenborder)	4-8 PS

Technische Daten Västbris 27

Länge über Alles	7,60 m
Länge Wasserlinie	6,00 m
Breite	2,55 m
Tiefgang	1,30 m
Gewicht	2,55 t
Masthöhe über Wasserlinie	11,50 m
Großsegelfläche	14,60 m ²
Arbeitsfock	12,30 m ²