

DIESE RENNRYACHT WAR IHRER ZEIT VORAUSS A RACING YACHT AHEAD OF HER TIME

ES WAR EINE DRAMATISCHE AKTION, EINE MEHR ALS
100 JAHRE ALTE RENNRYACHT ZU BERGEN. NUN WIRD
SIE IN SCHWEDEN RESTAURIERT

TEXT: BO CARLSSON



Flach und schnell: Ester // Low in the water and fast: Ester

ie war die ultimative Rennryacht und immer eine Gewinnerin. Entworfen wurde sie im Jahre 1900 von G. Mellgren und gebaut im Winter 1900/01 von August Plym in extremer Leichtbauweise. Und sie hatte einen damals revolutionären Kurzkiel und dazu ein riesiges Rigg. Sie gewann das Rennen, für das sie entworfen worden war, den »Tivoli Pokalen«, eine Herausforderung zwischen Schweden und Finnland, und noch fast jedes weitere Rennen, an dem sie teilnahm. Bis 1915, als sie für immer verschwand. Für immer? Nun, nicht ganz.

Anfang der 1990er-Jahre fanden mein Freund Per und ich Fotos von ihr in einem Buch und waren sofort beeindruckt. Wir bauten ein Modell von ihr und träumten davon, eine ausgewachsene Replik zu bauen. So begannen wir unsere Nachforschungen, wobei es sehr hilfreich war, dass Per schon sehr viel über ihren Designer, Mellgren, recherchiert hatte. Es stellte sich heraus, dass Ester, so heißt sie, zuletzt in Göteborg beheimatet gewesen war, knapp 1000 Kilometer südlich von unserem Wohnort. Dann aber fanden wir

heraus, dass sie tatsächlich in den Norden verkauft worden war und sogar als Trainingsboot für die Jugend in unserem lokalen Segelclub gedient hatte. Ein paar Jahre später war sie dann wieder verkauft worden, soll aber unterwegs Feuer gefangen und gesunken sein, auf ihrem Weg weg von unserer Insel, Trysunda.

2012 machten wir uns auf die Suche nach ihr. Dazu hatten wir ein Boot, welches mit einem Seitenonar ausgerüstet war. Und schon nach zwei Tagen fanden wir sie – nur eine Seemeile von meinem eigenen Haus entfernt! Das war schier unglaublich. Vor 100 Jahren war sie verschwunden, angeblich 1000 Kilometer südlich von hier, und nun lag sie quasi vor meiner Haustür.

Wir filmten sie unter Wasser, wo sie aufrecht am Grund saß, in einer Tiefe von 52 Metern. Es sah aus, als würde sie auf uns warten. In den folgenden zwei Jahren waren wir viermal mit Tauchern unten, was wegen der Tiefe gar nicht einfach ist. Wir dokumentierten das Wrack und brachten einige Teile herauf, darunter die Gaffel, um den Zustand des Holzes zu prüfen. Die

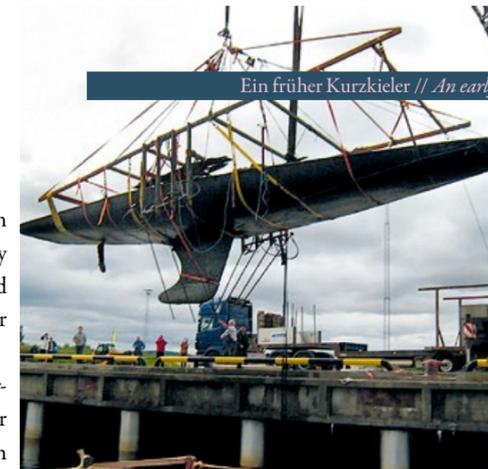
Gaffel ist ein kleines Kunstwerk an sich, von der St. Lawrence Company gebaut. Vielleicht ist es das letzte und älteste überlebende Stück von dieser Firma?

Das Boot war in einem bemerkenswert guten Zustand. Das Wasser ist hier sehr salzarm, fast schon Frischwasser, dazu sehr kalt mit etwa vier Grad und ohne viel Sauerstoff. Der Rumpf berührte noch nicht einmal den Grund, in dem der Kiel steckte, von dem noch etwa zehn bis 15 Zentimeter herausguckten.

2015 begannen wir mit der Planung, Ester zu bergen. Das Tauchunternehmen MBT wurde für den Job angeheuert, und gemeinsam brachten wir die Ausrüstung vor Ort: ein Hebegestell, Schlaufen, Tauwerk, Ankergewichte und so weiter. Ein Arbeitsponton wurde über Ester verankert, mit insgesamt wohl an die 1000 Meter Tauwerk. Dann brachten wir alle losen Teile von Ester herauf, etwa den Mast und den Baum. Als das Deck so weit klar war, wurde das Hebegestell nach unten gefiert, bis zu einer Position kurz über dem Deck. Schlaufen wurden dann unter ihrem Rumpf hindurchgezogen und am Gestell befestigt. Lufttanks, die am Gestell befestigt waren, wurden weiter abgesenkt und an ihrem Kiel befestigt, um sie aus dem Schlamm zu befreien.

Als alles so weit in Position war, begann der Kran auf dem Ponton vorsichtig zu heben. Als wir einen Druck von vier Tonnen erreicht hatten, stoppten wir den Kran, denn das, so hatten wir ausgerechnet, war in etwa das Gewicht von Ester. Ein riesiger Luftkompressor wurde angeworfen, und die See um uns begann zu kochen. Jeder starrte auf die Waage am Kran und wartete auf eine Veränderung. Dann, nach etwa einer Stunde, ging das Gewicht von vier auf fünf Tonnen hoch. Wir hatten also ein Loch unter sie gespült, und nun hing sie mit ihrem ganzen Gewicht, fünf Tonnen, wie sich jetzt zeigte, am Kran. Nun war sie frei vom Schlick, und langsam kranten wir sie hoch. Auf etwa 15 Meter Tiefe hielten wir noch einmal an, denn es war fast dunkel und der Wind nahm dramatisch zu. Wir beschlossen, dass sie über Nacht dort unten einfach besser und sicherer aufgehoben war.

Am nächsten Tag war das Wetter viel besser, und wir brachten sie an die Oberfläche. Nach über 75 Jahren konnte sie endlich mal wieder die Sonne sehen! Und sie war immer noch in einem Stück



Ein früher Kurzkieler // An early design with a modern fin keel

und sah fantastisch aus! Das Gestell wurde nun um sechs Meter verlängert und Ester mit vielen Schlaufen und Tauwerk darin befestigt. Dann ließen wir sie 1,5 Meter ins Wasser hinab und schleppten den Ponton und Ester sehr langsam in den Hafen zurück.

Schließlich wurde sie an Land gehoben und in der Werft neben Magda

IV aufgebockt. Es waren damit fast genau 110 Jahre, dass diese beiden sich das letzte Mal gesehen hatten, in einer Regatta in Göteborg im Jahre 1905.

Das Boot hat seine Form erstaunlich gut behalten. Wir waren begeistert, als wir die Einzelheiten in ihrer Bauweise entdeckten. Alles, um sie so leicht wie möglich zu machen. Sie ist in Kompositweise gebaut, mit Holzplanken, die auf Stahlspanten genietet sind – mit hohlen Nieten! Die Planken sind mit einer speziellen Technik aneinandergeschäftet, um sie leicht zu machen, das Deck ist mit breiten Planken von nur zwölf Millimeter Stärke belegt. Vermutlich sind die Planken so breit gewählt, um das Boot so verwindungssteif wie möglich zu machen.

2016 begannen wir damit, sie wieder aufzubauen. Zuerst entfernten wir das alte Deck und stellten 60 neue Decksbalken her. Dann wurden neue Stahlspanten aus Nirosta angefertigt. Decksbalken und Spanten wurden dann provisorisch mit Bolzen und Muttern im Boot befestigt, um den Rumpf zu stabilisieren. Ende 2016 entfernten wir den alten Kiel und machten eine neue Kielsohle. Dann konnten wir, eine nach der anderen, die alten Planken vom Rumpf entfernen und die neuen anbauen. Danach wurden die 30 Paar neuen Stahlspanten mit extra für uns hergestellten hohlen Nieten mit dem Rumpf vernietet. Jetzt ist der Rumpf geschliffen und lackiert, und 60 Paar gebogene Holzspanten sind ebenfalls im Rumpf vernietet. Bald kann das neue Deck verlegt werden, und dann geht es an die feineren Details, wie zum Beispiel das Rigg. Wir freuen uns, dass die Yachtkonstrukteurin und Klassikerexpertin Juliane Hempel zu unserem Team gestoßen ist, um uns dabei zu beraten.

Ester ist eine Kurzkiel-Rennryacht, mit einer Länge über Deck von 15,38 Metern. Die größte Breite beträgt 3,08 Meter, das Gewicht 4.000 Kilo. Die Segelfläche wird etwa 108 bis 120 Quadratmeter betragen. //

IN A DRAMATIC OPERATION, A MORE THAN 100-YEAR-OLD RACING YACHT HAS BEEN SALVAGED IN SWEDEN AND IS NOW BEING RESTORED

TEXT: BO CARLSSON



Sie war ein extremer Renner // She was an extreme racing boat

She was the ultimate racing yacht and always a winner. Designed in 1900 by G. Mellgren and built in the winter 1900/1901 by August Plym, she was extremely light, with a revolutionary fin keel and a huge rig. She won the »Tivoli Pokalen«, the race she was designed for, a challenge between Sweden and Finland. She went on racing until 1915, then she disappeared forever. Forever? Well, not quite.

In the early 1990s, my friend Per and I found photos of her in a book and we were most impressed. We made a model of her and dreamed of building a full-size replica. So we began our research which was helped by the fact that Per had already researched a lot about her designer, Mellgren, and written a book about him. It transpired that *Ester*, as she was called, was last known to be based in Gothenburg, 600 miles south of our place. But then we found out that she was actually sold up north and given as a gift to our local sailing club as a youth training boat. A few years later she was again sold to a private owner and reportedly caught fire and sank on her way back from the island of Trysunda.

In 2012, we started the search for her, using a boat equipped with a side sonar. After only two days, we found her, only one mile away from my own house! This was unbelievable – she disappeared 100 years ago, 1000 kilometres south of our place and now she was found just in front of my house.

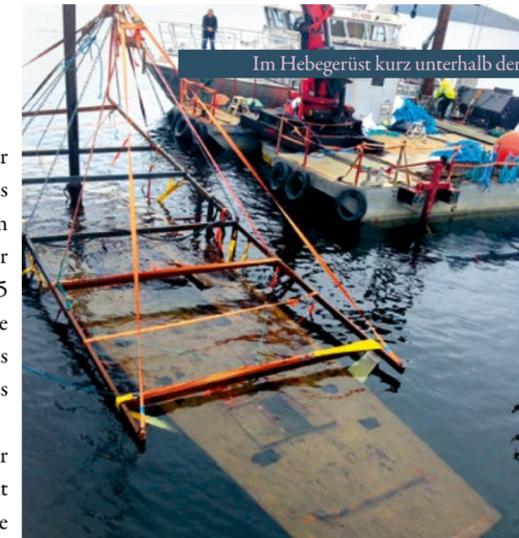
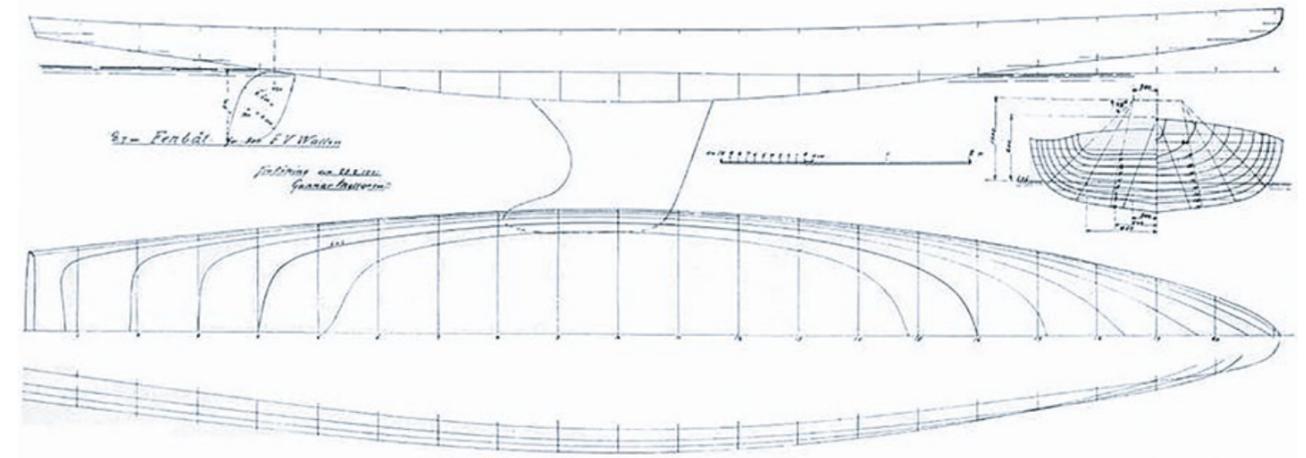
We managed to film her under water, where she was sitting straight up from the bottom, 52 metres deep, as if waiting for us.

After that we have been down with divers four times in 2013 and 2014 which is not so easy because of the depth. We did a lot of documentation and also brought the gaff boom up to check the condition of the wood. The gaff is an absolute piece of art, made by the St Lawrence Company. Maybe the oldest surviving piece from that company?

The boat was in a remarkable condition. The water is almost fresh water here and quite cold, about 4 degrees Celsius, without much oxygen. The hull was not even touching the seabed, 10 to 15 centimetres of the steel fin were above the seabed.

In 2015, we made plans to salvage *Ester*. A diving company, MBT, was contracted for the job. Together with MBT all equipment was made and bought: lifting cradle, slings, ropes, anchor weights and so on. A working barge was established above *Ester* and secured by anchor weights, all tied up by 1000 metres of ropes. Then, all loose things from *Ester* were brought up, like the mast and boom. With the deck cleared the lifting cradle was sunk down to a position just above the deck. Lifting slings were put under *Ester* and attached to the cradle. Air tubs attached to the cradle were pushed down besides the keel to release the keel from the mud.

With all set up in position, the crane on the barge started to lift. We stopped at a pressure of 4 tons, as we thought this was the weight of *Ester*. A big air compressor was started up and the sea began to boil. Everybody was looking at the scales waiting for a change. Then, suddenly, after one hour the scales went from 4 to



Im Hebegerüst kurz unterhalb der Oberfläche // In the lifting-cradle below

5 tons. We had made a hole under *Ester*, so the weight of the boat was 5 tons. With *Ester* released from the mud we started winding her up. We stopped when she was 15 metres below the surface, because the wind was increasing and it was also late in the night. *Ester* was much safer down there.

The following day the weather was much better and we brought *Ester* up to the surface. After more than 75 years, *Ester* could finally

see the sun again. The boat was in one piece and looked stunning. The cradle was now extended by 6 metres and was secured with a lot of slings and ropes. With *Ester* 1.5 metres down in the water behind the barge, both were towed in slow speed back to the harbour.

Finally, she was lifted out and set up in the yard, beside *Magda IV*. It was almost to the day 110 years since the last time they were together, that was in a regatta in Gothenburg 1905.

The boat had kept her lines remarkably well. We were astonished when we found the details of her construction, all to make her as light as possible. She was built in composite, of wooden planks riveted to steel frames, with hollow rivets! The planks are scarfed with a special technique to make them light,

the deck is laid in wide planks of only 12 millimetre thickness – probably the planks were chosen so wide in an attempt to make the boat as stiff as possible.

2016 we began the long process of rebuilding her. It all began with removing the old deck. New deck beams were made, 60 of them. New steel frames were made in stainless steel. The frames and the deck beams were set up in the boat and temporarily fixed with nuts and

bolts. This was done to stabilise the hull. In the end of 2016 the keel was removed and a new keel plank was made. Then we could begin taking off the old planks, one by one, and fit the new ones. Afterwards, 30 pairs of new steel frames could be riveted with custom-made hollow rivets. The hull has now been faired and sanded and 60 pairs of steam-bent wood frames have also been riveted into the hull. Soon, the deck can go on and we will then look at more details like the rigging. We are very pleased that Juliane Hempel has joined the team restoring *Ester* and she will help with the rig and other things on the boat.

Ester is a fin keel racer, 15.38 metres long on deck. Beam 3.08 metres, weight 4.000 kg. Sail area 108–120 square metres. //