



Contessa Yachten aus Großbritannien genießen weltweit einen hervorragenden Ruf. „Relax, it's a Contessa“ geriet zum Sinnspruch für Solidität und Seetüchtigkeit. Jan Kuffel traf Bootsbauer Jeremy Rogers, Herz und Seele der Klassiker

Adel verpflichtet Contessa Yachten

Eine Reise nach Südengland lässt das Herz jedes Seglers höher schlagen, denn am Solent, jenem berühmten Streifen Wasser zwischen der Isle of Wight und dem Festland, stand die Wiege des heutigen Yachtsports. Aus dem Rennen um das Eiland entstand der America's Cup, das schlammige Tidengewässer war jahrzehntelang Austragungsort des Admiral's Cup, und noch heute treffen sich alljährlich über tausend Yachten zur Cowes Week. Logischerweise ist ein großer Teil der britischen Bootsbauindustrie in dieser Region ansässig.

Yachtsportgeschichte

Ich habe die Gelegenheit, einen Mann zu treffen, der die britische Segelsportgeschichte entscheidend mitgeprägt hat: Jeremy Rogers, den Schöpfer der legendären Contessa-Yachten. Wenn man in das kleine Städtchen Milford-on-Sea kommt,

einem Nachbarort des Segelzentrums Lymington und ebenfalls am Solent gegenüber der berühmten Needles gelegen, deutet nichts daraufhin, dass dort eine Bootswerft ansässig ist. Unter der angegebenen Adresse findet sich ein kleines Gewerbege-



Die Contessa 26 war die erste GFK-Yacht, die bei Rogers vom Stapel lief

biet, das sicherlich schon bessere Tage gesehen hat. Erst nach einigem Suchen bringen mich eine Negativform und eine Ansammlung von Masten an mein Ziel: Jeremy Rogers, Marine and Industrial Mouldings verkündet ein Schild an der kleinen Halle eher zurückhaltend.

Hinter diesem Namen verbergen sich vierzig Jahre Bootsbaugeschichte.

Im kleinen Büro der Werft werde ich freundlich begrüßt. Fiona Rogers und ihr Mann Jeremy, „the Contessa man“, wie ihn die britische Wassersportpresse betitelte, freuen sich sichtlich über den Besuch aus Germany.

Solides Handwerk

Der Werftchef selbst passt genau in das Bild des handwerklichen Bootsbauers, Papieroverall, schwierige Hände und Hobelspäne in den Haaren. Er ist heute 66, wirkt aber locker zehn Jahre jünger. Obwohl Rogers in ganz England für seine



Schweigsamkeit bekannt ist, gerieten wir beim Kaffee schnell ins Plaudern.

Bereits im Alter von zehn Jahren baute er das erste hölzerne Dinghy und lernte das Bootsbauerhandwerk Ende der fünfziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts. In einer Scheune hinter seinem Haus in Lymington gründete Rogers 1960 eine eigene Werft, musste jedoch schon bald in ein größeres Gebäude umziehen. Dutzendweise wurden Finnjollen, OK's und Folkeboote kaltverleimt. Selbst aktiver Regattasegler, achtete Rogers immer darauf, jedes Boot so leicht und dennoch so steif wie möglich zu bauen. Daher war die Einführung des Kunststoffbaus nur ein logischer Schritt.

Die Contessa-Prototypen wurden mit Jeremy Rogers am Ruder erfolgreich auf Regatten erprobt. Die Contessa 35 GUMBOOTS gewann 1974 den Eintonnerpokal, die 39er ECLIPSE wurde zweite im mörderischen Fastnet Race 1979 und siegte in der Admiral's Cup-Einzelwertung.

Die Anfänge in GFK

Einer der ersten Folkebootkunden war David Sadler, der damals als Panzerkonstrukteur für die Army tätig war. Er stellte ein Topprigg auf das Folkeboot, was sich als sehr effektiv erwies. Auf dieser Grundlage zeichnete Sadler 1966 die erste Contessa, die 26er. Das neue GFK-Bauverfahren

gestattete es, eine Serienproduktion zu starten, die gut gebaute Yachten zu einem Preis hervorbrachte, der im Holzbau niemals zu realisieren gewesen wäre. Dies erschloss das Segeln auch weniger üppig begüterten Käuferschichten, und die Contessa 26 war vom Start weg ein großer Erfolg. Bald kam die Nachfrage nach einer größeren Version, da mit den Familien der Kunden auch die Ansprüche wuchsen. Die Contessa 32 wurde erstmals 1971 auf der Earl's Court Bootsausstellung in London der Öffentlichkeit präsentiert und mit dem begehrten Titel „Boat of the show“ ausgezeichnet. Die ständig wachsende Nachfrage nach Contessas zwang das Unternehmen zu ständiger Expansion. ►



Die Contessa 32 war auf Anhieb ein Erfolg und sorgte für eine schnelle Expansion der Werft. Im Bild RED HERRING, die Baunummer 2



Die Contessa 35 entwarf Doug Peterson. Diese Serienversion des Eintonnners wurde 120 mal gebaut, und weltweit exportiert



Mit der 43 zeichnete Peterson die größte Serien-Contessa. Ihr Prototyp Moonshine war bestes Schiff im siegreichen Admiral's Cup-Team 1977



Die Anbindung der Sperrholzschootten erfolgt mit besonderer Sorgfalt und breiten Winkellaminaten. Anschließend werden dünne Teaksperrholzplatten aufgeleimt, um eine makellose Optik zu erzeugen



Diese 32 trieb mehrere Monate im Nordatlantik, nachdem die Crew im Sturm angeborgten wurde. Nach der Bergung wurde das Schiff nach England gebracht und bei Rogers renoviert



Jeremy Rogers, „the man behind“, auf einer Contessa 32

Ein neue Werft nach der anderen wurde in Lymington eröffnet, 1978 wurden acht 32er pro Monat ausgeliefert.

Yachtbau im großen Stil

Zum Ende des Jahrzehnts beschäftigte Rogers an fünf Standorten über 200 Mitarbeiter, die Contessas in vielen Größen bauten. Da ihm auch immer die Regattatauglichkeit seiner Schiffe am Herzen lag, wechselte Rogers 1974 zu dem jungen Kalifornier Doug Peterson, um seine Schiffe zeichnen zu lassen. Der lieferte zunächst eine Contessa 35, deren Prototyp GUMBOOTS der

Werftchef selbst zum Gewinn des Eintonnerpokals 1974 steuerte. GUMBOOTS liegt heute an der Ostsee und segelt immer noch Regatten.

Erst auf die Regattabahn ...

Das Prinzip, seine Schiffe zunächst selbst auf Regatten zu testen, bevor die Serienproduktion anlief, blieb auch in den folgenden Jahren erhalten. Mit MOONSHINE, dem Contessa 43 Prototyp, gewann er 1977 im britischen Team den Admiral's Cup. Auch 1979 war er wieder für Großbritannien am Start. Seine Contessa 39 ECLIPSE überstand das mörderische Fastnet-Rennen jenes Jahres nicht

nur unbeschadet, sondern gewann die Admiral's Cup-Wertung und landete über alles auf dem zweiten Platz hinter Ted Turners 65-Fuß-Racer TENACIOUS. Sowohl die 39- als auch die 43-Fuß-Contessa waren ebenfalls Peterson-Entwürfe, die in den folgenden Jahren als Cruiser-Racer in Serie produziert wurden. Das Regatta-Engagement sorgte nicht nur für Werbung, sondern bot auch die Gelegenheit, neue Baumaterialien und -methoden unter harten Bedingungen zu testen, ein Aspekt, der heute bei vielen Werften zu kurz kommt. Jeremy Rogers unterhielt sogar ein kleines Forschungslabor mit einem fest angestellten Chemiker, um Harze und Fasern zu testen.

Pionierarbeit im Kompositbau

Zu einer Zeit, als Regattayachten aus Aluminium en vogue waren, bestanden MOONSHINE und ECLIPSE bereits aus einem Komposit aus Kevlar, Schaum und Kohlefaser und wurden so zu Wegbereitern des modernen Yachtbaus heutiger Tage. Darüber hinaus wurde ECLIPSE ebenso wie die 1979 vorgestellte Einheitsklasse „Contessa Offshore One-Design 34“ (OOD 34) im Vakuum-Injektionsverfahren gebaut, einer Methode, die heute noch als innovativ und fortschrittlich gilt. Mit den gewonnenen Erkenntnissen wurde nicht nur der Serienbau perfektioniert, es entstanden auch aufwendige Einzelbauten wie die APOLLO V für den späteren America's Cup-Gewinner Alan Bond aus Australien. Diese Projekte sorgten zwar für viel Prestige, kosteten aber auch eine Menge Geld. Zeitgleich lief der Bau der traditionellen Contessas weiter, ein Spagat zwischen Klassik und Hightech. Fast 60 Prozent der Jahresproduktion wurde zu internationalen Kunden exportiert.

Ende und Neubeginn

Vermutlich war es die eben beschriebene Vielseitigkeit und Größe von Contessa Yachts, die dem Unternehmen Mitte der achtziger Jahre das Genick brach. Im Zuge landesweiter Rezession wurde der Kreis jener Segler, die sich eine Contessa leisten konnten, immer kleiner. Aufträge aus dem Ausland nahmen ebenfalls

ab, da die Boote aufgrund des Pfundkurses nicht mehr konkurrenzfähig angeboten werden konnten.

Ein Standort nach dem anderen musste geschlossen werden und die Banken forderten ihre Kredite ein. Das vorläufige Ende von Contessa Yachts war gekommen und Jeremy Rogers stand buchstäblich vor dem nichts.

Doch es dauerte nur ein Jahr, und die Geschichte begann von neuem. Zusammen mit ehemaligen Mitarbeitern wurde auf einer ehemaligen Schweinefarm in der Nähe Lymingtons wiederum mit dem Bootsbau begonnen. Da alle Bauformen für Contessas im Zuge des Insolvenzverfahrens verkauft worden waren, wurden zunächst Lizenzbauten von J-24 und Etchells sowie Feuerwehrhelme laminiert. Industrieteile kamen hinzu. Das Geschäft funktionierte, da Rogers in Großbritannien immer noch einen guten Namen hatte. 1988 zog



Die Renovierung älterer Contessas ist heute das Hauptgeschäft, neue Contessas gibt es nur auf Kundenwunsch

der kleine Betrieb in die Halle in Milford-on-Sea, an der noch heute das Firmenschild hängt. Hier wurden einige Jahre lang Einzelbauten und Spezialprojekte wie der Kiel für den Volvo-Racer KVAERNER INNOVATION realisiert. 1995 wurde der Kreis vollends geschlossen, es gelang, die Formen für die Contessa 32 zurückzukaufen. Heute baut Jeremy Rogers dieses Schiff ausschließlich im Kundenauftrag. Drei bis fünf Schiffe jenes Typs, der einst den Erfolg der

Werft begründete, verlassen heute den Betrieb. Die kleine Werftmannschaft, von denen einige ihr ganzes Arbeitsleben für Rogers gearbeitet haben, ist ansonsten mit Refitaufträgen für alte Contessas ausgelastet. Die Reputation der Arbeiten ist so gut, dass es heute eine Warteliste für Contessa-Renovierungen gibt.

Der Preis eines solchen Refits erreicht in vielen Fällen den eines Neubaus, wirtschaftliche Aspekte spielen für Contessa-

Eigner eine eher untergeordnete Rolle. Viele Schiffe werden innerhalb der Familie von einer Generation zur nächsten gegeben. Trotz des ungebrochen großen Kundeninteresses plant Rogers keinen neuen Serienbau in großen Stückzahlen. „Die Zeit für solche Abenteuer ist vorbei. Will man heute rentabel produzieren, bleibt die Qualität auf der Strecke.“ Er macht lieber so weiter, wie er vor vierzig Jahren begonnen hat – klein, aber fein.