

Gemeinsam im Boot: Vater Thomas und Sohn Jan Vochezer in ihrer neuen Färing „Freya“.



Boote aus den Bergen

Seit 20 Jahren baut Thomas Vochezer im Allgäu Holzboote. Legte er anfangs nur Kanus und Kajaks auf Kiel, sind es mittlerweile auch wunderschöne segelnde Retroklassiker. Besuch in einer ungewöhnlichen Werft an ungewöhnlichem Ort.

Wie kommt ein kleines, äußerst fein anmutendes Holzsegelboot mitten auf eine Weide, umgeben von neugierig dreinschauenden Rindviechern, irgendwo im Allgäu? Antwort: Es wurde kurz zuvor in der benachbarten „Werft“ von Thomas und Jan Vochezer fertiggestellt und war schlicht zu

groß geworden, als dass es noch in den Schuppen passen würde. Und das ist nicht das einzig Ungewöhnliche an diesem Bootsbaubetrieb, der im knapp 30.000 Einwohner zählenden Wangen beheimatet ist.

Vor 20 Jahren hatte Thomas Vochezer hier, unweit der Alpen und des Bodensees, begonnen, Holzkajaks zu bauen.

Zum Tourenpaddeln nicht nur auf Flüssen und Seen, sondern auch auf dem Meer. Irgendwann versah er das erste mit Mast und Segel. Nicht lange, und es folgten richtige Segelboote. Aber nicht irgendwelche. Vochezer hegt ein Faible für das Besondere. Und Schöne. Zu seinen Konstruktionen zählen unter anderem Retroklassiker, die teils in Anlehn-

nung entstehen an Risse aus dem skandinavischen oder auch aus dem nordamerikanischen Raum.

So auch seine Färing, die da nun – fürs Foto voll aufgetakelt – auf dem Hänger mitten im hügeligen Grün steht. Es handele sich um einen Bootstyp, der einst an der norwegischen Küste in verschiedenen Größen hauptsächlich für den Fischfang und den Warentransport gebaut worden sei. Seine Ursprünge reichten zurück bis in die Wikingerzeit, erzählt der Bootsbauer.

Gemeinsam mit seinem Sohn Jan, der die Passion des Vaters teilt, hat Thomas Vochezer die Färing aus Kiefernsperrholzplanken gefertigt. Und zwar in der „Glued Lapstrake“-Bauweise. Dadurch sei der Rumpf des sechs Meter

langen und 1,80 Meter breiten Schwertbootes extrem verwindungssteif und wasserdicht.

Wie aber hat eigentlich alles angefangen? „Mit einer Kenterung, einem Misserfolg“, erzählt Thomas Vochezer lachend. 2002 hatte er seinen ersten Kanadier gebaut. Aus Zeder verleimt, Leiste für Leiste nebeneinander geklebt. Es war ein Hobby, dem er im Keller seines Einfamilienhauses nachging. Der Erstling entpuppte sich als Paddelfrachter. Boot Nummer zwei sollte tourentauglicher werden. Ein Seekajak.

Dafür orientierte er sich an einem Design des renommierten Kajak-Konstrukteurs Nick Schade. Die Spanten zeichnete er anhand von Daten, die er einer Aufrisstabelle aus Schades Handbuch entnahm. Das fertige Boot testete er auf dem Bodensee. „Da zeigte sich, dass es ihm leider an Stabilität fehlte. Ich kippte um und musste unter Wasser aussteigen. Und das gleich mehrfach.“

Statt die Brocken hinzuwerfen, spornete ihn der Rückschlag an. Er versuchte sich an einem neuen Boot. Und noch einem. Und noch einem. Mit Erfolg. Insgesamt 50 Stück hat er in den vergangenen 20 Jahren erdacht, zu Papier gebracht und gebaut. Weil ihm das Konstruieren mindestens so viel Spaß mache wie die anschließende Handwerksarbeit, „stellen wir eigentlich ausschließlich Prototypen her“, so Vochezer.

Und die bekamen im Lauf der Zeit eben auch Segel. Schon seine Eltern

hatten eine gut acht Meter große Miranda Coupé besessen, eine seinerzeit typische Bodenseeyacht. Es brauchte jedoch immer einen Kran zum Ein- und Auswassern, und dann musste auch noch der Unimog aus der Schwiegerfamilie für den Transport zum See ausgeliehen werden. Viel zu viel Aufwand, befand Thomas Vochezer. Er wollte zwar auch wieder aufs Wasser, das aber möglichst unkompliziert. Die Idee zum Kanubau entstand.

Obwohl sein „Böckchen“, wie er Boot Nummer zwei getauft hatte, nicht besonders stabil im Wasser lag, war es doch wunderschön anzusehen. Das sprach sich herum. Andere kamen und wollten von ihm ebenfalls so ein hübsches Holzkanu. Thomas Vochezer war damals kein Bootsbauer nach den Regeln der Handwerkskammer. „Ich konnte zwar als Ingenieur einen Betrieb aufmachen, aber da ich eine gewerksfremde Ausbildung habe, musste ich eine Sondergenehmigung beantragen.“ Ein Fachprüfer kam vorbei, „und der hat sich von der Qualität der Arbeit ein Bild verschafft, seitdem bin ich in der Handwerksrolle als zugelassener Bootsbaubetrieb eingetragen.“

Etwa 2007, fünf Jahre nach dem ersten Kanu, war Thomas Vochezer im Geschäft. Im Arbeitsleben technischer Redakteur, baute er regelmäßig abends und wochenends mit Zederplanken. Daheim in Wangen schreinerte er zudem alles, was ihm Spaß machte, auch eine Standuhr. Im Keller entstanden Boote bis 5,35 Meter Länge. Größere ➤



»Genau so gerne, wie ich mit Holz arbeite und Boote baue, entwerfe ich sie. Bisher war fast jedes ein Unikat.«



Klug konstruiert und top verarbeitet: oben die Buzzard Bay, ein in Anlehnung an einen Herreshoff-Entwurf entstandenes Design. Links die Melon Seed nach einem Riss von 1888. Mitte rechts die Färing, die auf der Interboot gezeigt wird. Mit einem Segelkanu hatte Vochezer einst erste Schritte in Richtung Segelbootsbau gewagt.

passten einfach nicht rein. Dann kam ein Auftraggeber, der auch segeln wollte. Er bekam sein segelbares Kanu.

Und das mag seine Segelerinnerungen beflügelt haben, denn Thomas Vochezers nächstes Projekt war ein Segelboot. Mittlerweile hatte er auch in der Schreinerei seines Schwagers eine neue Bleibe gefunden, die Boote konnten nun etwas größer sein. 2009 stellte er dort für seine erste Miniyacht die Spannen. Es handelte sich um eine Buzzard

»Trotz ihrer gerade einmal 14 Fuß Rumpflänge segelt sich meine Buzzard Bay wie eine richtige Yacht. Im Cockpit sitzend fühlt sich alles richtig an, und man ist wunderbar geborgen darin.«

Bay, sehr ähnlich einer Lewis-Francis-Herreshoff-Konstruktion, Sohn des berühmten US-Konstrukteurs Nathanael Herreshoff. In der Wasserlinie misst das Boot 14 Fuß, die Gesamtlänge beträgt 17 Fuß. Damit ist es um einiges kleiner als das Original und es wiegt auch nur die Hälfte, ungefähr 600 Kilogramm.

Dennoch: „Die ist einfach wie eine kleine Yacht, fühlt sich auch so an, du sitzt da geborgen und richtig drin im Boot“, schwärmt Thomas Vochezer. „Ich habe sie zwei Jahre gesegelt. Dann habe ich sie mal auf dem Portal vom Freundeskreis Klassische Yachten angeboten und relativ zügig verkauft.“

Da hatte er mit dem nächsten Boot bereits begonnen. Diesmal ein Design, das sich an der persönlichen Jolle von Capt. Nathaniel Herreshoff aus dem Jahr 1889 orientierte. Risse gab es vom

Jan Vochezer (l.) hat neues technisches Know-how in die Werft des Vaters eingebracht.



älteren Herreshoff ja keine. Noch heute ist das Design eine Augenweide: eine Mischung aus Catboot und Ketsch, mit zwei unverstärkten Masten, jeder mit einem Gaffelsegel. Das Aufriggen geht leicht von der Hand und ist auch einhand gut zu schaffen. „Coquina“ nannte er den geklinkerten Zweimaster, 16 Fuß und 8 Zoll ist er lang. Kaum fertiggestellt, fand das Boot auch schon einen Käufer. Es ging nach Berlin.

Er baute es nochmals, und wieder war flott ein Interessent da. Auch einer der Kunden hatte seine kleine Herreshoff mittlerweile verkauft. „Der hat das aber schnell bereut. Ich sollte ihm daher gleich nochmal eins bauen.“

Nicht nur Rumpf und Rigg entstehen in seiner Werkstatt, auch die Segel näht er selbst. Dazu bestellt er fertigeschnittene Tuchbahnen bei Sailrite in Columbia City. Der nordamerikanische Versandhändler ist auf „maritime

homemade fabric projects“ spezialisiert. Alle drei Boote kann er am Ende für jeweils 20.000 Euro verkaufen.

Mit diesem Budget bekommt man erste gebrauchte Zehnmeteryachten, aber niemals, auf gar keinen Fall, so viel Stil, so einfache Segelwonne. Und so wenige Folgekosten.

Es folgten weitere Kundenaufträge, und auch die Presse wurde aufmerksam. In der „Schwäbischen Zeitung“ erschien ein Beitrag über die kleine Werft und sogar im „Handelsblatt“. Und auch im „Playboy“. „Im Männermagazin wurde ja stets auch über edle Dinge berichtet“, erzählt Klaus Mergel, seinerzeit der Redakteur, der Thomas Vochezer mit seinen Booten ins Blatt holte. Mergel ist selbst Wassersportler und insgeheim Holzhandwerker. „Thomas baut seine Boote mit viel Detailliebe und ästhetischem

Sinn“, schwärmt er noch heute von Vochezers Arbeiten.

Dann das Unglück: „Der Hund hat es als erster bemerkt“, berichtet der Werftchef, „in der Nacht vom ersten auf den zweiten Mai vor drei Jahren schlug er an. Aber zu retten war da nichts mehr.“ Der gesamte Hof seines Schwagers in der Ortsmitte von Leupolz brannte ab, vier Wohnungen, die Schreinerei, auch die Werft mit drei Kajaks und einem Skiff, der „Melon Seed“.

Gefährte wie sein „Melonenkern“ waren ursprünglich zur Entenjagd in New Jersey gebräuchlich, der Ausgangsriß stammte von 1888. Das zauberhafte Gaffelboot hatte Thomas Vochezer acht Jahre zuvor an einen Kunden ausgeliefert, nun hatte es zum Auffrischen in der Halle gestanden. Nach dem Brand blieb nichts. „Isch‘ halt so“, befindet Thomas, und zeigt auf einen Hammer. „Den habe ich in der ➤

Asche gefunden. Ohne Stiel natürlich. An dem hänge ich doppelt. Ich habe ihn mal von meiner Frau bekommen und arbeite noch immer täglich damit.“

Zehn Kilometer entfernt vom nieder-gebrannten Haus finden sie bald einen Landwirt, der eine etwas rustikale Remise verpachtet. Vochezer legt erneut los. Und das nicht länger allein. Sohn Jan steigt in den Werftbetrieb ein. Er bringt Fachwissen über vom Rechner gesteuerte Fräsen mit.

Jan baut als erstes eine 3D-Fräsmaschine und entwickelt einen Laserschneider, um dünnere Holzleisten produzieren zu können. Außerdem arbeitet das Vater-Sohn-Duo fortan mit einer modernen Schiffbauer-Software, die die auszufräsenden Bauteile derart berechnet und auf den Platten arrangiert, dass möglichst aller Platz genutzt wird und wenig Verschnitt bleibt.

Die Planken der Klinkerboote hat Vochezer bislang mittels Spiling anpassen müssen. Das ist eine klassische, recht exakte, aber eben aufwändige Methode mit Zirkeln und Hilfsplatte und sorgfältigem Übertragen der Linien auf die endgültige Planke. „Einige Planken sind in der Abwicklung S-förmig. Die Konstruktions-Software kann das ganz ohne das Spiling auswerfen“, verdeutlicht Jan, wie die Vorarbeit am Rechner im Zusammenspiel mit der Fräse die Produktion vereinfacht.

Ein Wechsel hat es zudem nicht nur bei der Technik, sondern auch beim Material gegeben. Beim Bau der Klinkerkanus und -segelboote kommt heute Vendia-Holz auf den Frästisch. Das ist ein Sperrholz aus nordischer Kiefer, geerntet, gemessert und verleimt in Finnland. Es ist speziell

auf die Bedürfnisse von Klinkerbootsbauern zugeschnitten. „Meine Holzboote sind damit weiterhin besonders leicht. Das Kajak, das ich gerade baue, wiegt am Ende um die 18 Kilogramm, ein vergleichbares Kunststoffboot wenigstens 24 Kilogramm.“

Und eine weitere Neuerung steht an: Dieses Jahr stellen die Vochezers erstmals auf der Interboot in Friedrichshafen aus. Dafür haben sie zuletzt Boote im Voraus gebaut, also weder für sich selbst, noch im Kundenauftrag. Neben einem bezaubernd schnittigen Seekajak werden sie zwei Segelboote auf die Messe an den Bodensee bringen.

Das eine, die „Hoppetosse“, ist eigentlich ein Ruderboot, für das sie ergänzend ein Gaffelrigg angefertigt haben. Am Tag des Werftbesuchs soll es zum ersten mal ins Wasser. Gleich hinterm Hof ist ein Mühlteich, zu zweit he-

ben Vater und Sohn die „Hoppetosse“ vom Hänger. Wenig später steht der Mast. Dann Hose hochkrempeln, ein Satz ins Boot, Ruderblatt rein, schon beginnt das Segelglück. Pinne und die Schot, mehr gibt es nun nicht mehr.

„Die fühlt sich super an“, beschreibt Thomas Vochezer die Jungfernfahrt, „die spricht so schnell an!“ Die notwendige Luvgierigkeit konnte er im launigen Weiher-Wind allerdings nicht gut beurteilen. „Ich berechne das immer mit einer Zeichnung eins zu zehn, aus der ermittle ich den Lateralplan und den Segeldruckpunkt.“ Der bestimme dann die genaue Position des Schwerts. Das Ruder lasse er mit Bedacht aus, „da

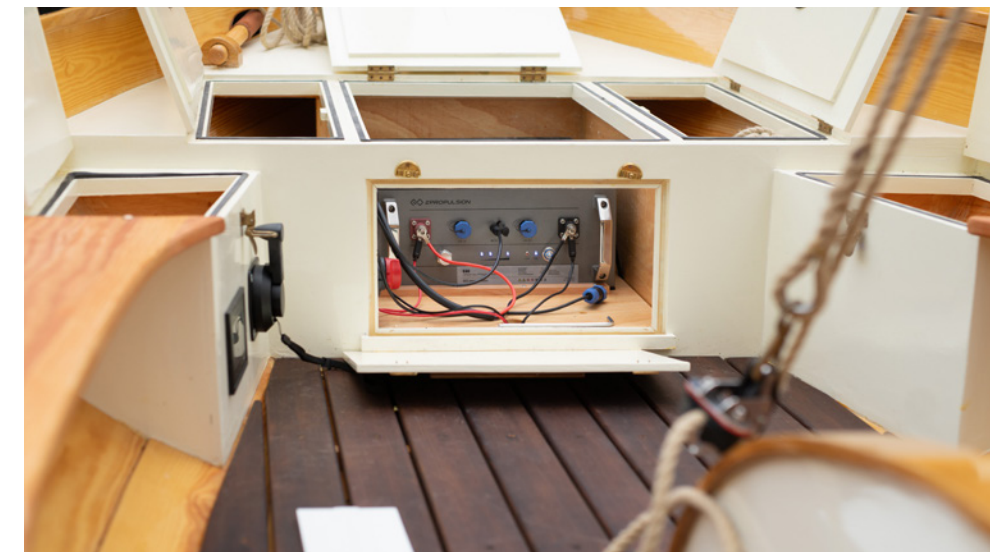
»Meine Boote sind allesamt leicht. Auch mit Vendia. Dieses vom finnischen Hersteller speziell bearbeitete Holz bringt nur unmerklich mehr auf die Waage als das zuvor verwendete Okoumé-Sperrholz.«

gehen die Theorien auseinander, aber bisher hat es so immer geklappt. Und zur Not können wir mit mehr Mastfall korrigieren.“

Das zweite Messe-Boot ist nun doch zu groß für den Teich und deswegen auf der Weide platziert. „Nein, das ist kein Zufall“, kommentiert Jan die Abmessungen des Hauptmasts. Der passt gerade so zwischen Spiegel und Steven. Dadurch lässt sich das Boot besonders einfach fürs Trailern zusammenpacken. Und auch hier stehen beide Masten binnen fünf Minuten. Einfach lossegeln, das funktioniert auch mit dieser größeren Färing. Sie ist ebenfalls hinrei-



Die Masten der meisten seiner Boote sind im Handumdrehen gestellt. Hier wird die hölzerne Spiere einfach durch ein lederummanteltes Loch in der Sitzducht gesteckt. Dank langer Überhänge bringen es einige Boote auf eine bemerkenswerte Gesamtlänge. In der Färing ist sogar, hübsch versteckt, die Technik für einen E-Motor installiert.



ßend simpel für herrlich unbeschwertes Segeln erdacht und konstruiert.

Um zu zeigen, was technisch geht, haben sie ihr sogar einen elektrischen Pod-Motor angeflanscht und die Installation bis auf die Motorsteuerung elegant in Schapps versteckt. „800 Stunden Arbeit stecken in etwa in dem Boot. Daraus errechnet sich der Preis.“ Sie drücken sich noch um die Zahl. Auf der Messe steht aber vermutlich eine dran.

Angesichts all der nun jahrelangen Erfahrung bleibt nur noch die Frage, warum ihn einst das „Böckchen“ abgeworfen hatte. „Vielleicht bin ich einfach ein bisschen zu groß für das Boot gewesen oder der Sitz war ein wenig zu weit oben angebracht, wer weiß?“ Thomas Vochezer zuckt mit den Schultern. Ganz sicher indes ist eins: Der unfreiwillige Tauchgang war ein Glücksfall. Ohne das Missgeschick wäre er wohl nie auf die Idee gekommen, noch weitere Boote zu bauen.

Nils Theurer

Klein, solide, einfach zu segeln: Thomas Vochezer mit der „Hoppetosse“ auf Jungfernfahrt auf dem Dorfweiher.

