

# Bootsbau und Komfort

Gespräch mit Manfred Ernst

**Manfred Ernst konstruiert und gestaltet in Berlin-Grünau seit 25 Jahren Sport- und Freizeitboote. „Ernst-Risse“ sind weit über die Grenzen der DDR hinaus bekannt. Seine „Rügen“-Jolle erhielt 1980 die Auszeichnung GUTES DESIGN.**

*form+zweck: Ihr konstruktiv-gestalterisches Wirken erstreckt sich von den sechziger Jahren bis jetzt in die achtziger – ist Design im Sportbootsbau auch in Dezennien einzuordnen? Gibt es „das Boot der sechziger Jahre“ und das der achtziger? Verwandtschaften und Generationswechsel, Kontinuität und Erneuerung – in welchem Verhältnis stehen sie zueinander?*

ERNST: Lassen Sie mich den Begriff „Generationswechsel“ aufnehmen. Man ist leicht geneigt, darunter etwas gänzlich Neues zu erwarten. Meistens aber handelt es sich, in der Technik allgemein und im Bootsbau speziell, um Weiterentwicklungen, um einen spiralförmigen Prozeß, eben um die Ablösung einer Generation durch die andere; ein Zusammenspiel von Erbe und Erneuerung.

Nun sind in dem von Ihnen umrissenen Zeitraum, der zufällig auch der meiner beruflichen Tätigkeit ist, allerdings einige tiefgreifende materialseitige, technologische und nutzerorientierte Veränderungen im Bootsbau eingetreten, die sich gestalterisch auswirkten: die Entwicklung korrosionssicherer Materialien und Verbindungen, zunehmender Einsatz von Plaste, immer höhere Forderungen hinsichtlich der Platzausnutzung – sowohl, was den Einbau von Bootstechnik als auch den von Komfort betrifft – bis an die technischen Grenzen heran, ergonomische Überlegungen... Dieses konstruktiv-gestalterisch neue Qualitätsniveau führte jedoch nicht zu so gravierenden formalen, ästhetischen Veränderungen, daß man von einem deutlichen „Generationswechsel“ im Sportbootsbau sprechen könnte. Die Wandlungen vollzogen sich und vollziehen sich weiter in kleinen Schritten.

*form+zweck: So wie beispielsweise beim Automobil, kann man also hier*

*nicht vom Typ der sechziger oder achtziger Jahre sprechen?*

ERNST: Nein, weil es bei manchen Gemeinsamkeiten zwischen dem Straßenfahrzeug hier und dem Wasserfahrzeug da einen ganz gravierenden Unterschied gibt: das Auto ist wesentlich kurzlebiger konzipiert als das Boot oder Schiff. Es existieren sicher nur ganz wenige Autos, die 25 Jahre und älter sind und immer noch unermüdlich ihren Dienst tun. Hingegen gibt es unter den 25-, 30jährigen Booten nur sehr wenige, die heute nicht mehr fahrtüchtig sind. Ein gut konstruiertes und gestaltetes Boot soll schon 20, 40, 50 Jahre seinen Zweck erfüllen können; ich kenne nicht wenige, die bereits um die Jahrhundertwende gebaut worden sind und immer noch fahren – und deren damalige gute Gestaltung heute noch überzeugt. Ich kenne freilich auch Boote, die seit 80 Jahren die Gewässer verschandeln...

*form+zweck: Eine Gemeinsamkeit zwischen Automobil- und Bootsentwurfsarbeit besteht doch aber grundsätzlich im Anspruch auf komprimiertes komplexes Gestalten...*

ERNST: Im Prinzip – ja. Nur ist der Komplexitätsanspruch im Bootsbau noch höher als bei der Arbeit am Auto. Die Entwicklung eines Motorseglers beispielsweise erfordert eine nachgeordnete enzyklopädische Berücksichtigung und Beherrschung von technischen Disziplinen und gestalterischen Fähigkeiten – von der Schiffstheorie, Hydro- und Aerodynamik über Werkstoffkunde, Korrosionsschutz, Elektronik und Navigation, Elektrik, Maschinenbau, Farbkunde, Innenraumgestaltung einschließlich Sanitärtechnik, Ergonomie selbstverständlich... Und der Gestalter steht und fällt nicht allein mit der Beherrschung dieser ganzen Palette – sein Können wäre letztlich nichts wert ohne den ebenso sachkundigen Meister im Betrieb, der das Boot schließlich herstellt.

*form+zweck: Sie selbst bezeichnen sich ausdrücklich als Konstrukteur und Gestalter, widmen der ästhetischen Qualität „Ihrer“ Boote große Sorgfalt, von der Harmonie der Silhouette bis zum*

*letzten Pinselstrich. Was oder wer hat diese Haltung geformt?*

ERNST: Ich möchte Sie etwas korrigieren: Ich fühlte mich in erster Linie als Gestalter, in zweiter als Konstrukteur. Ich gehöre auch schon seit 20 Jahren der Sektion „Formgestaltung/Kunsthandwerk“ im VBK-DDR an.

Boote gezeichnet und gebastelt habe ich bereits als kleiner Junge, mein Vater war auch Konstrukteur, und ich bin auf einer Bootswerft großgeworden. Da bekam ich die ersten Anschauungen vermittelt, was zweckmäßig und schön ist und was nicht, mein Vater wies mich oft darauf hin. Und als ich dann später ins Fach einstieg, festigte sich in mir das Prinzip immer mehr: die Ästhetik muß mit technologischer Machbarkeit gekoppelt sein, formale Spinnereien sind für mich ausgeschlossen.

Ich habe zwei Berufe gelernt – Holzbootsbau und Stahlbootsbau. Vom Volkseigenen Konstruktionsbüro für Hochseeschiffbau, wo ich zunächst arbeitete, bin ich zum Schiffbaustudium nach Rostock-Warnemünde delegiert worden, war anschließend ein Jahr auf der Yachtwerft Berlin tätig, habe dann kurze Zeit mit meinem freiberuflich tätigen Vater zusammengearbeitet und nach seinem Tode selbst die Zulassung als freiberuflicher Bootskonstrukteur erhalten.

Damals, in den sechziger Jahren, entwickelte sich der Export-Bootsbau stark, da fand ich ein sehr umfangreiches Aufgabenfeld. Die Vielzahl der damals handwerklich gefertigten Typen – manchmal galt es, von einem Tag auf den anderen einen neuen zu entwerfen – hat mir zwangsläufig einen reichen Schatz an konstruktiven und ästhetischen Erfahrungen eingebracht, von dem ich immer noch profitiere und wie er heute nicht mehr zu erwerben wäre. In diesem Zusammenhang ein Aspekt: Beispielsweise war es damals nicht nur möglich, sondern durchaus üblich, konstruktive und gestalterische Unzulänglichkeiten relativ unaufwendig nach der Probefahrt zu korrigieren. Auch aus solchen Fehler-Erfahrungen hat man eine Menge gelernt. Das ist im heutigen Bootsbau nicht mehr praktikierbar. Die Verantwortung für die Konstruktion und Gestaltung des er-