



1927 im schwedischen Strömstadt gebaut, soll das acht mal zwei Meter große Holzboot nun auf einen supermodernen Elektroantrieb mit Brennstoffzelle umgerüstet werden. Für Bootsbauer Marcus Rogozinski ist das „eine Herausforderung“. ■ Fotos: Niggenaber

# Brennstoffzelle im Holzboot

„Nestor Nielsson“ soll mit Gas fahren: Bootsbauer startet Pilot-Projekt in Esbeck

**ESBECK** ■ Als Nestor Nielsson 1927 im schwedischen Strömstadt das gleichnamige Boot vom Stapel laufen ließ, konnte der Konstrukteur mit Weltruf wohl kaum ahnen, dass sein Klassiker aus Massivholz einmal im mehr als 1000 Kilometer entfernten Esbeck „stranden“ würde. Geschweige denn, dass sein Schätzchen nach 88 Jahren nun erstmals mit Erd- oder Butangas (statt Diesel) fahren soll.

Das alles klingt freilich nach Seemannsgarn – und ist doch Realität. Der Regisseur des Schauspiels: Marcus Rogozinski (47), gelernter Boots- und Schiffbaumeister mit eigener Werft in Esbeck (wir berichteten).

## Kleine Szene

Etwa 25 Boots- und Schiffbauer gebe es in Nordrhein-Westfalen insgesamt, weiß Marcus Rogozinski, der sich 2009 mit einer eigenen Werft (samt Tischlerei) in Esbeck selbstständig gemacht hatte. Eine ausgesprochen kleine Szene, man kennt sich. Weit unüberschaubarer sei indes die Anzahl an Booten, die sich mittlerweile auf den heimischen Flüssen und Seen tummeln. Der Fachmann geht von bis zu 4000 Booten aus, in einem Umkreis von 100 Kilometern.

derborn, soll der Bootsbauer aus Esbeck erstmals eine mit Gas betriebene Brennstoffzelle in die historische „Snipa“ (schwedisch für „Sahnekännchen“) einbauen. Und das aufs Trockendock gelegte Kajütboot mit Kanuheck auch gleich wieder seetauglich machen.



Eventuell muss das ganze Motorfundament für den neuen Antrieb umgebaut werden.

zogen werden. Auch Freibord, Deck und Innenraum sollen überarbeitet, Lagerbock und Wellenanlage neu eingebaut werden. Nicht ausgeschlossen, dass gar das ganze Motorfundament für den neuen Antrieb (Elektromotor mit vier Batterien und einer Brennstoffzelle samt Steuergerät) umgebaut werden muss. Und: Das bislang über Seilzüge gesteuerte Ruder soll bis zum Frühjahr 2016 durch eine Hydraulik ersetzt werden.

## Zukunftsweisende Herausforderung

„Viel Arbeit“, fasst Rogozinski zusammen, „eine große Herausforderung“ – und eine zukunftsweisende noch dazu. Denn: Im Privatschiffbau gehe der Trend eindeutig gen Elektroantrieb – und mit Blick darauf sei die Brennstoffzelle natürlich „eine spannende Angelegenheit“. ■ **stn**

## Kajütboot wieder seetauglich machen

Sein neuester Streich: Im Auftrag der Firma Fischer Panda, einem Spezialisten für Antriebstechnik aus Pa-

400 Stunden Arbeit, so schätzt der Familienvater (Frau und zwei Söhne), werden da wohl schnell zusammenkommen. Die Fugen zwischen den Planken müssen gefräst, das Unterschiff wohl komplett neu „ausgeleistet“, danach mit Glasgewebe und Epoxidharz über-