



Tausendsassa aus Lunderskov

Das
Werftportrait
LM Boote

In den 70er und 80er Jahren zählten die LMs zu den meistverkauften Booten Skandinaviens und auch heute noch schwimmen die Motorsegler zahlreich an den Stegen der Ostsee. Polarisiert haben sie die Segelgemeinde dennoch - damals wie heute. Warum eigentlich? Historie einer Werft, die stets mehr bauen wollte als nur Segler. Text: Harm Hinnerk Stumm

Weißblaues Postkartenidyll:
LM 29 an der Kreuz. Ob nun
Lee- oder Luvtrimm interessiert
hier nicht. Sie segelt doch!





Es ist nicht einfach, heutzutage noch etwas über die einst so erfolgreiche Werft aus Lunderskov, zehn Kilometer landeinwärts vom Kopf des Koldingfjords gelegen, zu erfahren. Auf der Internetseite des heute global operierenden Unternehmens LM Glasfiber aus Dänemark findet man kein Wort über die vergangene Epoche des Bootsbaus. Und auch auf Anfrage bei der Pressestelle des Konzerns mit über 7.000 Mitarbeitern und Kapazitäten auf allen Kontinenten hieß es nur lapidar: „LM Glasfiber hat keinerlei Aktivitäten mehr in der Yachtindustrie, die Bootsproduktion endete bereits vor vielen Jahren.“ Es scheint, als interessiere – knapp fünfzehn Jahre nach Stapellauf der letzten LMs – das Kapitel niemanden mehr. Als habe man die Anfänge, die LM zum größten Windflügelhersteller der Welt machten, längst vergessen. Jeder dritte Flügel stammt heute vom ehemaligen Hersteller der ebenso beliebten wie belächelten GFK-Motorsegler jener Jahre. Der Werkstoff, Glasfaser, scheint so die einzig übrig gebliebene Verbindung in die Firmenvergangenheit zu sein.

Wer diesen Werdegang verstehen will, muss weit zurückschauen in der Konzerngeschichte, genauer bis in das Jahr 1940: Kurz nach Beginn des Zweiten Weltkrieges gründen Ejner Lorentzen und Aage Skouboe damals in dem kleinen Örtchen Lunderskov nahe der deutsch-dänischen Grenze die Firma Lunderskov Møbler, aus deren Initialen auch der Name LM hervorgeht. Sie spezialisieren sich zunächst auf die Herstellung von Holzmöbeln.

Acht Jahre später aber, der Krieg ist gerade drei Jahre



LM 24

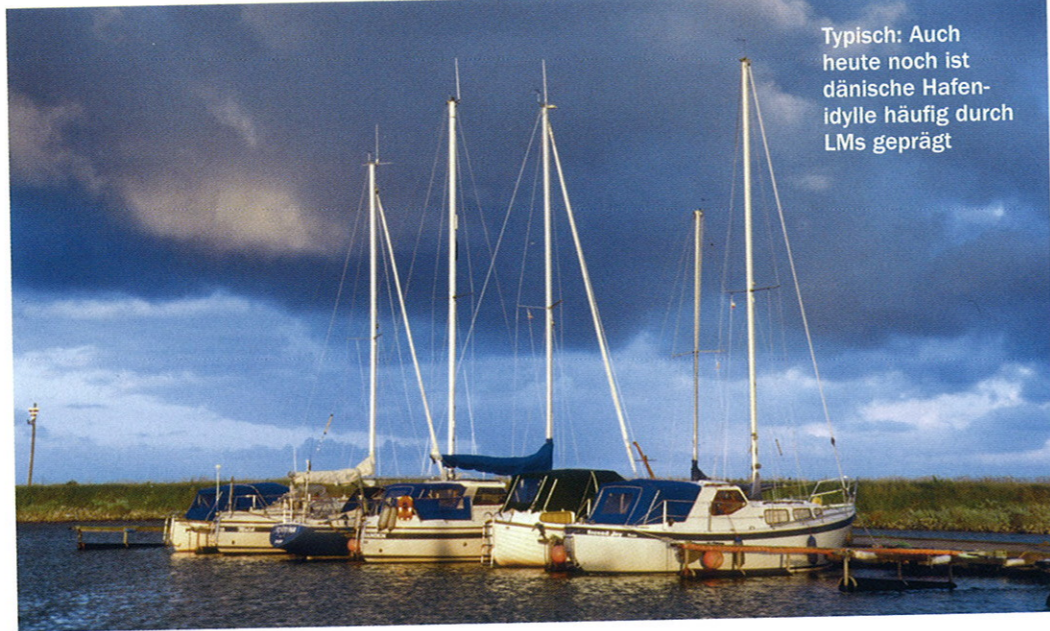
Seetüchtig: spitzgattige Rumpfform, solide Verarbeitung sowie geschützter Steuerstand machen die runde Dänin wetterfest

vorüber und für die bis dato besetzten Dänen beginnen bessere Zeiten, erweitern sie ihr Geschäftsmodell und fangen mit der Produktion von einfachen, aber gemütlichen

Wohnwagen aus Sperrholz an. Oder, wie es dazu auf einer dänischen Website heißt: „produktion af hyggelig campingvogn begynte.“ Ein erstes Arbeiten mit glas-

faserverstärktem Kunststoff, also dem Material, das den Aufstieg der Firma maßgeblich begründet, datiert auf die Jahre 1952/ 53: Der geschäftstüchtige Gründer Aage Skouboe ist es, der das Potential des noch recht jungen Werkstoffes erkennt und zunächst für den Bau von Fischkästen und Krankenhausmöbeln einsetzt. Und dies so erfolgreich, dass die Firma fortan in zwei Geschäftsfelder aufgeteilt wird: in LM Camping mit Ejner Lorentzen als Direktor einerseits und in LM Glasfiber unter Skouboe andererseits.

Vom Erfolg der Campingwagen motiviert, sucht Skouboe bald nach neuen Geschäftsfeldern in der Freizeitbranche, die auch einen Einsatz von GFK ermöglichen. Ab 1954 entstehen so die ersten „speedbåde“ aus GFK, wie beispielsweise die LM 9 joy, LM Trold, LM 10 und LM 11: allesamt noch kleinere Sport- und Freizeitboote zur Entenjagd, zum Fischen oder Baden. Der Grundstein für den Einstieg in den Freizeitsektor Yachtsport ist mit ihnen jedoch gelegt. In den kommenden Jahren experimentiert die Werft beständig weiter an den Möglichkeiten,



Typisch: Auch heute noch ist dänische Hafendidylle häufig durch LMs geprägt

FOTOS: SØCKEMANN/COMIT/ WERTSPRINGER



die der neue Faser-Kunststoffverbund der Bootsbranche bietet. Und liegt damit goldrichtig: 1959 entsteht in Holland mit der Pionier das erste vollwertige GFK-Serienboot überhaupt. 1965 produziert die nur einhundert Kilometer von LM entfernt liegende Bianca-Werft in Rudkøbing ihre 27er aus GFK und landet damit den Verkaufsschlager jener Jahre. Es findet gerade eine Revolution im Bootsbau statt, eine Zeitenwende, die Holz durch Glasfaserkunststoff ersetzt (vgl. auch *segeln* 02/ 2009).

LM erkennt den neuen Trend und springt auf den anrollenden Zug auf: 1968 holt Skouboe den noch jungen Ingenieur Palle Mortensen mit ins Boot, der die ersten echten Motorsegler wie die LM 16 (noch mit und ohne Rigg zu bekommen) oder die LM 21 entwirft. „Er war ein Glücksfall für die Werft“, erinnert sich Peter Møller-Hansen, damaliger Direktor bei LM Glasfiber, „traf er doch mit den stabilen wie seetüchtigen Langkielern LM 23 und LM 24 für eine bestimmte Klientel voll den maritimen Zeitgeist jener Jahre.“

Sein Meisterstück gelingt ihm 1969 mit der LM 27: Von knapp 5.200 verkauften Schiffen in der gesamten Werftgeschichte fallen laut Kolding Marine Center allein 1.535 Einheiten auf diesen Motorsegler im LM-typischen Spitzgatter-Design mit Kanuheck. Dieser Absatz macht die 27er zum meistverkauften Motorsegler Europas und sorgt für einen rasanten wirtschaftlichen Aufstieg der Werft. 1971 baut LM schon mehr als 250 Boote pro Jahr. 1974, nur eineinhalb Jahre nach Erstauslieferung der 27er, verlässt bereits die Baunummer 224 die Werft. Sie ist da bereits das 1.500ste Boot insgesamt.

Dieser außergewöhnliche Absatz schreibt tiefschwar- ➤



Eine LM 27 – ist etwas ganz Einmaliges – auch ohne Wind, Wasser und Sonne.

Das Boot hat Langkiel und Kanu-Heck. Wie die großen Fischkutter. Der Vorteil des Langkiels ist, daß das Boot stabil und sicher im Wasser liegt. Ruhige Steuerung – und das Boot kann auf relativ flaches Wasser hineinmanövrieren werden.
Außerdem auf Klappmast umrüstbar – damit man auch unter den niedrigen Brücken hindurchkommt.
Es gibt heute in Europa eine vierstellige Anzahl davon. Mehr als von jedem anderen Motorsegler.



LM 27



Einem Schöten Cockpit, Küche, Kommandobrücke. Röhren Sie die gute Verbindung zwischen überlebensfähigen Röhren des Bootes.

Näherer Schöten: Der Salon der LM 27. Mit Klappstuhl und Schließwerk. Alles in Holzgarnitur. Im Hintergrund: Kabinen im Vorschiff aus GFK. Der WC-Raum liegt im Gang zwischen Kabinen und Küche.

Oben: Fahrtentraum der 70er - Grund für den Erfolg waren u.a. ein geschützter Steuerstand sowie die legendäre Cockpitpantry. Zeittypisch: Persenning und Gardinen in quietschorange

Links: Der Verkaufsschlager auf achterlichem Kurs. Bei schlechtem Wetter halt mit Kuchenbude



ze Zahlen im kleinen Lunderskov. Was auch an der ökonomischen Organisation liegt: Während LM Glasfiber die Schalen baut, liefert LM Camping dazu verschiedene Ausbauprodukte, auch zum Selbstausbau. Harald Ditzbe beispielsweise kauft seine 27er 1975 als Ausbauschalung: „Dadurch bekamen wir nach zwei Jahren Arbeit in Eigenregie ein individuelles Schiff für wenig Geld“, erinnert sich der heute 72-jährige mit einem Lächeln. Das Geld sei halt knapper gewesen zu jener Zeit und man konnte durch den Eigenausbau viel sparen: etwa 10.000 D-Mark bei der 24er und 12.500 bei der 27er.

Hausdesigner Mortensen sieht den Erfolg der beiden bauähnlichen Boote rückblickend in vielerlei Hinsicht begründet: „Klar, durch das kostengünstige Baukastenprinzip konnten wir viel Schiff für wenig Geld anbieten. Die Konstruktion als Langkieler und das hohe Freibord sorgten aber auch für Seetüchtigkeit und Sicherheit. Die gute Manövrierbarkeit unter den starken Motoren (bis zu 25, bzw. 36 PS bei der 27er/Anm. d. Red.) sowie der zweite, überdachte Steuerstand boten zusätzlichen Schutz, auch bei schlechtem Wetter.“ Was auch den Erfolg gerade in den nördlicheren Breiten erklärt: 40 Prozent gehen laut damaliger Geschäftsführung in den Export, „insbesondere nach Deutschland und Schweden. Aufgrund des geringen Tiefgangs von knapp einem Meter waren sie aber auch in Holland sehr beliebt.“

LM fertigt von Anfang an alle GFK-Rümpfe im Handauflegeverfahren. Dabei werden die einzelnen Fasermattenlagen in die Negativform gelegt, mit Harz eingestrichen und durch spezielle Rollen solange gegen die Form gedrückt,

bis alle Luftpneumatische verschwinden sind. Eine sehr aufwändige Verarbeitung, die aber gegenüber dem Spritzverfahren ca. 60 Prozent mehr Festigkeit verleiht, so dass weniger Harz verwendet und Wandstärke eingespart werden kann. Die Werft verkündet hierzu in einem Werbeprospekt jener Jahre nicht ganz ohne Stolz: „Von Hand auf-



Verschiedene Epochen dänischer Bootsbaukultur. Unten rechts: Seltenes Foto des Prototypen Alma - Testschiff und Wegbereiter für die LM 30 und LM 32



LM 28

„Hyggelig“ mit dem Wind unterwegs: Wohl kaum ein Boot gibt die dänische Gemütlichkeit derart wieder wie LM

gelegte Glasfasern – bald eine Seltenheit. Nicht aber bei LM in Dänemark – hier macht man das ausschließlich so!“

Die Bauqualität führt zu einem rasch wachsenden Bekanntheitsgrad: 1976 beauftragt ein gewisser Erik Andreasen, vielen vielleicht als „Mr. Folkeboot“ bekannt, die Werft damit, auch den Klassiker aus Kerteminde in GFK herzustellen. Schon im ersten Jahr verlassen 105 Rümpfe den Hof in Lunderskov. Bis Produktionsende zwanzig Jahre später sollten es noch knapp 750 weitere GFK-Folkeboote werden – ein lukratives Zusatzgeschäft.

Allen LMs dieser ersten erfolgreichen Ära aber schreibt man, schon damals – trotz aller Seetüchtigkeit – eher bescheidene Segeleigenschaften zu. Gerade auf Am-Wind-Kursen ist beim „Schaukelpferd“, wie sie im Volksmund auch genannt wird, von wehtuenden Wendewinkeln, hoher Abdrift und latenter Luvgiebigkeit die Rede. Die Werft will weg von diesem Image, denn auch wenn man Motorsegler baut, soll von nun an der Akzent von Motor auf Segler gesetzt werden. So holt sich der mittlerweile größte Sportboot-Hersteller Dänemarks Mitte der 70er mit Bent Andersen einen neuen Konstrukteur ins Haus, der mit der



LM 30

Die Entdeckung der Langsamkeit: Gemächliches Gleiten nur unter Genua; auch so kann ein lauer Sommertag vorbeiziehen

LM 22 1975 auch gleich eine kleine Werftrevolution entwirft: „Eine sportliche Küstensegelyacht, die dank des niedrig-kurzen Kajütaufbaus mit positivem Sprung“ zumindest beinahe elegant wirke, schreibt die „Yacht“ 1978. Dem Spitzgatter attestiert man gute Segeleigenschaften sowie

eine betonte Sportlichkeit. Gleichzeitig entwickelt die Werft mit der Alma einen Prototypen, der die neue Baureihe der bewährten Motorsegler vorbereiten soll. Sie wird über ein Jahr aufwändigen Tests unterzogen und beständig modifiziert, bis man sie mit einem Ballast, der der späteren

Ausstattung entspricht, tatsächlich auf die Regattabahn schickt. Dort geschieht das scheinbar Unmögliche: Alma gewinnt in ihrer Klasse unter anderem die Regatten „Gråsten Offshore“ des königlich dänischen Yachtclubs, Rund Brandsø sowie Rund Seeland 1977.

So kommen mit der LM 32 und LM 30 in den Jahren 1977/78 gleich zwei Motorsegler auf den Markt, die auf eben diesem Prototyp basieren und zugleich den Bootstyp Motorsegler neu definieren. Im Prospekt heißt es dazu selbstbewusst: „Der Sieg über den Motorseglermythos – das neue LM-Motorsegler-Konzept hat den Begriff ein wenig durcheinander gebracht!“ Tatsächlich ist das Unterwasserschiff deutlich schlanker gestaltet, der Langkieler der ersten Ära wie schon bei der 22er durch einen Flossenkiel ersetzt, die Segelfläche relativ vergrößert, und 55 Prozent des Gesamtgewichtes liegen nun unterhalb der Wasserlinie. Der bewährten Rumpfform mit Kanuheck wie dem hohen Freibord bleibt man allerdings treu; jedoch wirkt dies jetzt – optisch gekonnt durch einen breiteren blauen Streifen halbiert – gestreckter. Ein Effekt, der auch durch die nun länger gezogenen Fenster im Aufbau noch unterstützt ▶

Fotos: stockmaritim.com / Segeln-Archiv

EXIT ENGINEERING

A new direction in carbon fibre technology

Gangways und Steuerräder

EXIT ENGINEERING s.r.l. - via Industria, 43 - 30010 Camponogara (VE) - ITALY
tel +39 041 8948038 - info@exitengineering.com - www.exitengineering.com



Mermaid 290

Wundersame Wertewende: Die Mermaid-Serie bringt mehr Sportlichkeit, offenbart aber auch einen Bruch in der Motorseglertradition



wird.

Die Fachpresse lobt einstimmig Ausbauqualität und Segeleigenschaften der beiden Neuen aus Lunderskov, wenngleich eine gewisse Luvgerigkeit, durch die spitzgattige Rumpfform bedingt, bei zunehmender Krängung bestehen bleibt. Der Wechsel in die nächste Generation ist mit ihnen jedoch geglückt. Beide Boote verkaufen sich prächtig und werden, zusammen mit der vorangegangenen 27er, zu den Bestsellern bei LM. Für die Werft markieren sie den wirtschaftlichen Höhepunkt, denn auch wenn kurz darauf die im Design ähnlichen LM 28 und LM 26 die Serie erweitern, verunsichert Anfang der 80er Jahre bereits eine handfeste Branchenkrise die Bootswerften. „Es war 1980 bis 1982 fast unmöglich, ein Boot auf dem Markt zu verkaufen“, erinnert sich der inzwischen zum Mitbewerber Mascot gewechselte Designer Mortensen.

Werftchef wie Visionär Skouboe erkennt das Problem und reagiert rechtzeitig: Be-

reits 1978 lässt er parallel zur Bootsproduktion erste Flügel für Windräder bauen. Das Produkt passt perfekt in die Zeit der Anti-Atomkraft-Bewegungen der sich etablierenden 68er-Generation. Rasch entwickelt sich die Zulieferung zur Herstellung alternativer Windenergien zu einem florierenden Geschäftszweig. Und so entscheidet sich im Grunde genommen bereits hier der neue wirtschaftliche Werdegang der Firma. Auch wenn es bis zur endgültigen Einstellung der Bootsproduktion noch gut fünfzehn Jahre dauern sollte.

Mitte der 80er Jahre vollzieht die Werft einen echten Imagewechsel: Mit der Mermaid-Linie entstehen die ersten reinrassigen Fahrtensegler aus dem Hause LM. Das Deckshaus mit zweitem, überdachtetem Steuerstand verschwindet zugunsten einer fest installierten, Rassy-typischen Sprayhood, das Oberdeck wird schmaler, die Linien insgesamt sportiver. Die Mermaid-Linie, bestehend aus der 270er, 290er, 315er und



Vitesse 33

Besinnung auf Bewährtes: Mit der Vitesse kommt das Deckshaus zurück

der großen 380er, markiert einen klaren konzeptionellen Schnitt in Bezug auf ihre Vorgängermodelle: Sie hat, bis auf die Rumpfform, nichts mehr mit einem LM-typischen Motorsegler gemein; als Fahrtenyacht aber ist sie eine unter vielen. Vielleicht deshalb kann die im zeittypischen türkis-weiß gehaltene „genuine cruising series“ nicht an die Absatzzahlen ihrer Vorgänger anschließen. Ihr fehlt ein Alleinstellungsmerkmal.

So beschließt die Werft Ende der 80er die Rückbesinnung auf Tradition: Mit der Vitesse-Linie (33 und 35 Fuß) kommt wieder ein Motorsegler auf den Markt. Wenn auch ein gegenüber den Vorgängern stark modifizierter: Nach fast 35 Jahren LM-Bootsbau wird das Spitzgatter-Design zugunsten der typischen Linien einer reinen Segelyacht aufgegeben. Spiegel statt Kanuheck also, und ein modernes, flaches Unterwasserschiff mit geteiltem Lateralplan und großflächig-effektivem Ruder. Eine relativ geringe Verdrängung (4,7 Tonnen bzw. 5,5 Tonnen) sowie ein modernisiertes Rigg mit Doppelsaling,

justierbarem Achterstag und Rodkicker sorgen bei einem Motorsegler für beeindruckende Segeleigenschaften. Der Konkurrenz von Moody, Mascot und Westerly segelt die Dänin in einem damaligen Motorsegler-Vergleichstest jedenfalls davon. Nicht mehr jedoch in die Erfolgswahlen vergangener Tage. Und so verlässt am 30.8.1994 mit einer LM 35 Vitesse Cabrio, ausgeliefert an einen Herrn Bergt aus Wolfenbüttel, das offiziell letzte Schiff die Werft.

Die Verkaufszahlen sind, verglichen mit den enormen Gewinnen aus der parallel stark gestiegenen Windflügelproduktion, zu unbedeutend geworden. Aage und Sohn Flemming Skouboe, mittlerweile alleinige Eigentümer, beschließen so die Einstellung des Bootsbaus zugunsten des neuen Kerngeschäfts. Rein wirtschaftlich betrachtet eine weise Entscheidung: 2001 übernimmt die Investment-Gruppe „Doughty Hanson“ LM für umgerechnet knapp 300 Millionen Euro und macht die Familie Skouboe so zu einer der reichsten Dänemarks. Der Branche aber entschwin-

det endgültig eine Werft, die durch innovativen Bootsbaue Entwicklungen vorantrieb. Durch das Deckshaus mit integrierter Pantry beispielsweise nahm LM die heute modernen Deckssalonyachten im Grunde vorweg. Grenzen waren den Entwürfen dabei stets zuwider: „LM wollte immer schon mehr bauen als nur segelnde Boote“, weiß Designer Mortensen. Eine Praxisorientierung für den Otto-Normal-Skipper sei genauso bedeutsam gewesen. Die sieht auch 27er Eigner Dietrich Lehmann: „Durch die Cockpit-Pantry haben meine Frau und ich stets Hafenkino, auch zum Essen, auch bei schlechtem Wetter. Und gesehelt“, so der 72-jährige Berliner, „bin ich mit meiner 27er nach Skagen wie nach Göteborg oder durch den Götakanal.“ Und mehr, so Lehmann, würden die meisten anderen doch auch nicht machen. Da hat er wohl Recht. ⚓

Informationen:
Homepage: Lmglassfiber.com
Clubs: Lmclub.nl / Lmklubben.dk
Ersatzteile: kmc@koldingmarine.dk

Bootstyp	Länge (ü.a.)/ Breite	Verdrängung	Ballast	Tiefgang serienmäßig	Kommentar
LM 16	4,85 m/ 1,95 m	0,65 t	-	0,45 m	Erster Motorsegler (wahlweise mit und ohne Rigg). Frühere Boote sind die LM 9 Joy, LM Troid, LM 10 und LM 11 – allesamt Fischer- & Bäderboote
LM 21	- / 2,30m	1,6 t	-	0,75 m	
LM 22	6,70 m/ 2,64 m	1,4 t	0,66 t (47%)	1,30 m	Erster sportlicher Entwurf vom zweiten Designer Bent Andersen (1975)
LM 23	7,00 m/ 2,44 m	2,5 t	0,9 t	0,70 m	Rein optisch betrachtet die kleinen Schwestern der LM 27, auch aus der Feder von Erstdesigner Palle Mortensen
LM 24	7,20 m/ 2,52 m	2,5 t	1,0 t	1,00 m	
LM 26	8,10 m/ 2,90 m	3,4 t	1,3 t	1,25 m	
LM 27	8,35 m/ 2,75 m	4,0 t	1,8 t	0,95 m	Der Bestseller, bis heute meistverkaufter Motorsegler Europas
LM 28	8,95 m/ 2,90 m	4,0 t	1,55 t	1,35 m	Optisch ähnlich der LM 30 und LM 32
LM 30	9,35 m/ 3,05 m	5,0 t	1,9 t	1,25 m 1,50 m	Sind die Nummer zwei und drei unter den beliebtesten LMs. Der 27er-Longkiel ist bei ihnen durch einen Flossenkiel ersetzt
LM 32	9,75 m/ 3,25 m	6,0 t	2,2 t	1,25 m 1,50 m	
LM 81	8,10 m/ 2,90 m	3,4 t	1,4 t	1,35 m	
Mermaid 270	8,35 m/ 2,90 m	3,2 t	1,4 t	1,25 m	Die Mermaid-Serie markiert einen grundsätzlichen Wechsel im Wertebau; alle Boote sind als reine Fahrtensegler konzipiert: Das typische Deckshaus fehlt und die Segeleigenschaften sind deutlich verbessert
Mermaid 290	8,95 m/ 2,90 m	3,9 t	1,65 t	1,35 m	
Mermaid 315	9,55 m/ 3,05m	4,7 t	1,9 t	1,5 m	
Mermaid 380	11,70m/ 3,64m	6,5 t	2,6 t	1,7 m	
Vitesse 33	9,85 m/ 3,12 m	4,7 t	1,75 t	1,60 m/ 1,30m (Kimmkieler)	Vereinfacht eine Verbindung aus erster Motorsegler-Serie und Mermaid-Serie: Das Deckshaus sorgt wieder für Komfort, während das aufgegebene Kanuheck (u.a.) mehr Segelpotenzial bringt. Die Vitesse gibt es als Vision und Cabrio
Vitesse 35 Vision (oder als 35,5 Cabrio)	10,60m/ 3,20m	Ca. 5,5 t	2,15 t	1,50 m	

Fotos: stockmaritim.com



Generalimporteur:



Am Vogelsang 23
 D-50374 Erftstadt - Liblar
 Tel: +49 (0) 2235 / 469 494
marketing@interyachtwest.de
www.interyachtwest.de

Fan Yachts Serie:

- Fan 17b
- Fan 23b
- Fan 20
- Fan 22
- Fan 23
- Fan 25l
- Fan 26



Fan 17b



Fan 17b & Fan 23b



Fan 25l

Fan Yachts Deutschland

Charter Transparenz Yachting
 D-88079 Kressbronn (Bodensee)
 Tel: +49 (0) 7543 / 49 90 80
yachting@chartertransparenz.de

Segelzentrum Kagerer
 91785 Pleinfeld (Brombachsee)
 Tel: +49 (0) 9144 / 92 72-17
info@szk.de

Yachthandel & Service
 12587 Berlin-Friedrichshagen
 Tel: +49-(0) 30 / 641 97-500
yachthandel@online.de

Traumsegeln Schweriner See
 19069 Groß Trebbow
 Tel: +49 (0) 3867 / 7975
info@traumsegeln.de