

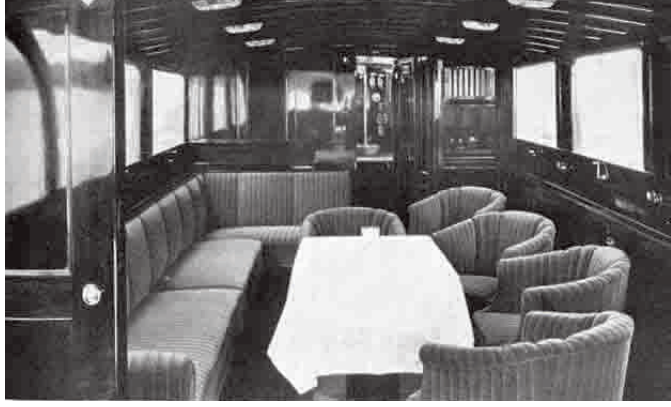
Im Revier: „Don Juan“ passiert die Eisenbrücke an der Halbinsel Stralau. Von hier startet das Schiff zu Chartertörns rund und durch Berlin.



Die Königin der Spree

DON JUAN Für Siemens gebaut, im Krieg versteckt, in der DDR beliebt: Diese Salonyacht hat eine bewegte Geschichte. Nun kehrte sie nach Berlin zurück – schöner als je zuvor.

Um Aufmerksamkeit müssen wir uns wirklich nicht sorgen. Statt mit dem üblich-gelassenen Handzeichen, grüßen die anderen Skipper geradezu überschwänglich. Sie lachen, schwenken den Arm, rufen herüber. An Land bleiben Leute stehen, als wir vorbeituckern, und selbst beim Musiksender MTV, seit kurzem hier am Berliner Spreeufer ansässig, geht ein Fenster auf. Kirk schiebt vorsichtshalber den Hebel noch einmal sachte nach vorn: Unter



Salon-Ansichten: Zu Siemens-Zeiten hatte nur ein Dutzend Passagiere Platz, heute fahren bis zu 40 mit.

unseren Füßen verschärfen die 160 Pferdestärken ihren Takt, das Diesel-Wummern lässt die Planken vibrieren. Vielleicht schaut uns ja eine der schicken Moderatorinnen zu? Passen würde es: Auf dem schnee-weißen Rumpf steht „Don Juan“. Eigentlich eine Figur der spanischen Volkssage, in der Umgangssprache aber eher unter der Bedeutung „Frauenheld“ bekannt.

Doch für Kontakte ist keine Zeit. Fotograf Marco dirigiert das Schiff zu Licht und Motiv. An den 30 Meter hohen Alu-Statuen „Molecule men“ vorbei und unter der Eisenbrücke hindurch. Zurück zum Rummelsburger See, wo „Don Juan“ als Sahnestück einer Charterflotte läuft, aber auch in Richtung des Stadtteils Köpenick, wo die Yacht vor 75 Jahren gebaut wurde. „Es ist immer so, als würde



Zurück in die Heimat: Im April 2001 bringt ein Tieflader die 17,50 m lange Yacht von Wusterhausen nach Berlin.



1949

Winterlager: Die „Don Juan“ liegt an der Potsdamer Freundschaftsinsel. Wenig später wird Walter Dentler neuer Eigner und nutzt sie als Fahrgastschiff.



2001

Refit: In der Köpenicker Engelbrecht-Werft wird gesägt, gehobelt und gebohrt. Wo das Schiff einst entstand, werden fast alle Holzteile ausgetauscht. Um zur Saison 2002 aufs Wasser zu können, verlegt die Crew den Feierabend manchmal in die Nacht.



Spree-Schönheiten: „Don Juan“ vor den Alu-Statuen „Molecule Men“. Sie bringen es auf 30 m Höhe, das Charter-schiff nur auf 2,80 m.

sich ein Kreis schließen, wenn man zum Anleger fährt“, sagt Kirk. Ein Kreis mit großem Durchmesser: Denn zwischen Jetzt und Damals war die „Don Juan“ nicht nur auf der Spree unterwegs.

Durch einen Artikel in der YACHT, der heutigen Schwesterzeitschrift von BOOTE, erfährt die Öffentlichkeit 1929 das erste Mal vom Schiff. In der Ausgabe 38 heißt es: „Auf der Yachtwerft Claus Engelbrecht lief ein in mehrfacher Hinsicht interessantes Motorboot vom Stapel.“ Auf zwei Seiten berichtet die Zeitschrift über das Direktionsboot „Wernerwerk“ wie es damals noch heißt. Auch, weil es einen ganz besonderen Zweck erfüllen wird, den der



Verkürzt: Der Salon ist seit 2001 nur noch zur Hälfte fest überdacht. Bei schönem Wetter fährt „Don Juan“ nun achtern offen.

Erste Fahrten: Bei Siemens verwöhnt man seine Gäste

Name vielleicht vermuten lässt. Der zweite Satz verrät den Auftraggeber: „Das Fahrzeug, das von Dipl.-Ing. Bruno Engelbrecht entworfen und konstruiert ist, soll den Siemenswerken die Möglichkeit geben, ihren zahlreichen in- und ausländischen Gästen einige angenehme Stunden auf dem Wasser zu bereiten. Die Einrichtung des Bootes musste diesem Zweck

angepasst werden.“ Dementsprechend taufte die YACHT, inzwischen übrigens ein reines Segelmagazin, den 17,45 m langen Typ auf „repräsentatives Nachmittagsboot“ und bescheinigt dem Konstrukteur der „Wernerwerk“ ein glückliches Händchen. Mit diesem Satz endet die YACHT-Geschichte und zunächst auch ein wenig die der „Wernerwerk“. Selbst im Archiv der Siemens AG findet sich nichts über die nächsten Jahre. Von dort heißt es: „Über ein Boot namens Wernerwerk, welches 1929 gebaut wurde, haben wir auch schon gehört, aber leider keine Informationen vorliegen.“

Im Jahr 1940 aber, das kann man heute in ausgewählten Ge-

schichtsbüchern nachlesen, erscheint der Backdeck-Kreuzer wieder auf der Bildfläche – wenn auch in etwas unrühmlichem Rahmen. Während des Zweiten Weltkriegs wird das Schiff Teil des Unternehmens

„Seelöwe“, einer geplanten Invasion Deutschlands gegen England. Mit dem Zusammenziehen von 4000 Booten im Deutschen Reich, die über mehrere Wochen ein Chaos auf den Wasserstraßen verursa-



Nostalgisch: Messing-Instrumente holen ins Cockpit den Charakter früher Jahre zurück.



Bug-Welle: Der Rumpf aus bestem Siemens-Stahl durchschneidet die Spree. Maximal bringt es „Don Juan“ auf knapp 30 km/h.

chen, versucht Adolf Hitler, seine vor Norwegen geschwächte Kriegsflotte zu ergänzen. Durch eine Schlechtwetterperiode und den anstehenden Feldzug gegen Russland lässt Hitler die Planungen dazu Mitte September

vorerst und Ende des Jahres dann komplett abbrechen. Zum Glück für die „Wernerwerk“. Denn nach einem kurzzeitigen Aufenthalt in Frankreich muss sie die Kriegswirren zwar „zwangsversetzt“ in Holland

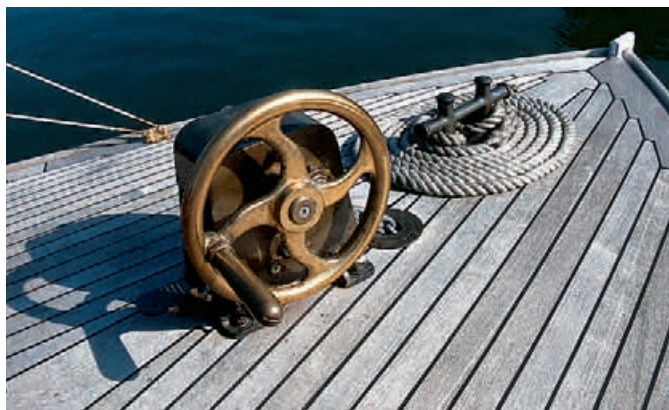
verbringen, bleibt aber unbeschädigt. Der Hafenmeister von Harlingen, einem kleinen Städtchen an der Waddensee, nimmt das immer noch schmucke Schiff in seine Obhut und versteckt es, bis sich die Situation in Mitteleuropa einigermaßen entspannt hat.

Als nächster offizieller Eigner taucht dann Otto Insel aus Ketzin in den Unterlagen der „Wernerwerk“ auf. Er legt sie an die Potsdamer Freundschaftsinsel und läutet damit unbewusst ein neues Kapitel in der Schiffsgeschichte ein. Hier entdeckt sie nämlich Walter Dentler, der sofort das Potenzial des 20 Jahre alten Bootes erkennt. Anfang 1950 kauft er die „Wernerwerk“, transportiert sie unter

Hochbetrieb: Zu DDR-Zeiten kostet der Törn nur 24 Pfennig

teils abenteuerlichen Umständen ins rund 100 km entfernte Wusterhausen und lässt sie dann wieder ihren eigentlichen Zweck erfüllen. Inzwischen als „Don Juan“, setzt er seine Anschaffung als Fahrgastschiff ein. Zwar hat es nicht mehr so hochkarätige Gäste wie zu Siemens-Zeiten an Bord, dafür aber umso mehr. Für den Einheitspreis von 24 Ostpfennigen entdecken

Der Mix macht's:
Auf neuem Teakdeck glänzen alte Teile. Alle Beschläge überholte ein Berliner Spezialist.





1950

Geschafft: Die „Wernerwerk“ liegt nach dem Transport von Potsdam nach Wusterhausen im Klempowsee. Kurz darauf wird sie in „Don Juan“ umbenannt.



2001

Schwergewicht: Auf der Berliner Hans-Möritz-Werft hieven zwei Mitarbeiter einen neuen Motor in den Rumpf. Statt der 100 PS starken Maybach-Maschine bekommt die Stahlyacht einen 160-PS-Diesel von Scania.



unzählige DDR-Bürger mit der „Don Juan“ die Neuruppiner Seen. Die Fahrten sind beliebt, oft ist jeder der 107 Plätze besetzt.



Bis Ende der 80er-Jahre läuft die Dentler-Reederei auf Hochtouren. Denn neben „Don Juan“ unterhält die Familie noch zwei weitere Schiffe. Unter anderem auch einen Dampfer mit reichlich Lokalkolorit. Bei Dentler fährt er als „Seebär“, heißt aber eigentlich „Hertha“. 1976 entdeckt das ein Schiffshistoriker und sorgt damit für reichlich Aufregung bei Hertha BSC. Nach langen Jah-



Neue Crew: Lothar Schöning und Kirk Schoormann (r.) fahren „Don Juan“ für die Schiffskontor GmbH. Bis vor drei Jahren gehörte Peter Dentler (o.) das Ruder.



1944

Zwangsversetzt: Den Zweiten Weltkrieg übersteht „Don Juan“ nahezu unbeschadet in Harlingen. Der Hafенmeister nimmt sie in seine Obhut.



2001

Modern: Beim Neuaufbau des Salons ging man mit der Zeit. Das Herzstück des Schiffes wurde um 10 cm erhöht – die Menschen sind heute schließlich größer als in den 20er-Jahren.



Relikt: das Steuerrad zwischen moderner Elektronik.

möglichst weit darauf gezogen werden. Per Kran landet das Schiff auf dem Tieflader, den Begleitfahrzeuge mitten in der Nacht in die Bundeshauptstadt eskortieren.

Auf der Hans-Möritz-Werft im Nordhafen geht es nun zur Sache. Containerweise schlachten die auf alte Schiffe spezialisierten Mitarbeiter Material aus, sägen das Fahrerhaus auf, bauen einen neuen Motor ein und sandstrahlen den Rumpf. Gleich zwei Highlights warten

ein Abenteuer: So überredet Ex-Eigner Dentler einen Bauern, in seinen Acker einen Weg für den Laster planieren zu dürfen; die selbst gebaute Slip-Schiene muss mit Kernseife eingerieben und „Don Juan“ dann

ren hat er das Boot entdeckt, nach dem der heute einzige Bundesliga-Club Berlins 1892 benannt wird. Dies soll einer Dampferfahrt entspringen, die Fritz Lindner, einer der Vereinsgründer, auf „Hertha“ unternommen hatte. Der Name, so fand Lindner, würde auch gut zu einem Sportverein passen. Und weil der Schornstein so schön in Weiß-Blau leuchtete, bekamen die Trikots den gleichen Anstrich. Noch heute spielt Hertha übrigens in diesen Farben.

Trotz dieser historisch bedeutenden „Flotte“: Als die Mauer fällt, verabschieden sich die Dentlers so langsam vom

Reedereigeschäft und engagieren sich überaus erfolgreich in der Baubranche. „Don Juan“ und „Hertha“ fristen nebeneinander vertäut die nächsten Jahre ein eher tristes Dasein. Erst 2001 entdeckt ein Liebhaber alter Boote, der hier nicht genannt sein will, welche Schätze dort in einem Brandenburger Bootshaus schwimmen. 51 Jahre, nachdem „Don Juan“ in Dentlers Besitz übergang, kauft der Oldie-Fan das Schiff und bringt es zurück in seine Berliner Heimat.

Allerdings: Ein 17 Meter langes Stahlboot hängt man nicht einfach hinter seinen Geländewagen. Allein der Transport ist

Chartertörns mit Klassikern

„Don Juan“ ist das Flaggschiff einer Flotte von neun Booten, die das Schiffskontor verchartert. Das Angebot reicht vom Back-decker für vier bis zum Frachtschiff für 150 Personen. Wer „Don Juan“ buchen möchte: In der Adventszeit sind noch ausgewählte Termine frei. Kontakt: M. S. Schiffskontor GmbH, Liegnitzer Straße 21, 10999 Berlin, Tel. 030-61 62 93 87; www.schiffskontor.de
Stegadresse: Halbinsel Stralau, Tunnelstraße 36 (linkes Ufer).



dabei auf die Crew: Zum einen wird der frühere Name „Wernerwerk“ plötzlich schemenhaft wieder sichtbar, zum anderen zeigt „Don Juan“ keine Spur von Rost. Das spart Zeit, denn mit dem Anstrich kann sofort begonnen werden: Weiß mit rotem Wasserpass – das Schiff bekommt seinen klassischen Look zurück.

Während die groben Außenarbeiten damit abgeschlossen sind, warten auf Eigner plus Mannschaft nun noch mehrere Monate, die für den Innenausbau draufgehen werden. Denn so tadellos der Rumpf in Schuss ist, so marode ist das Holz. Ein Irrsinnjob, aber mit bewegendem Charakter: Denn die „Don Juan“ kehrt dafür zu ihren Wurzeln zurück. 72 Jahre nach ihrem Stapellauf bekommt sie auf der Engelbrecht-Werft ein Refit. Zunächst werden Wände, Decken und Türen behutsam ausgebaut. Was in zwei Tagen hätte passieren können – schließlich sind alle Teile nahezu schrottreif – dauert allerdings zwei Monate, da sich der

Angesagt: Konzerne und Promis buchen das Schiff

Eigner von den maroden, aber sehr schönen Stücken nicht trennen kann. Viele Hände helfen jedoch – zum Teil Tag und Nacht – den Zeitplan einzuhalten: Zur Saison 2002 soll „Don Juan“ durch Berlin flanieren.

Die Beschläge bereitet ein Experte auf einem Berliner Hinterhof auf, massives Teak- und Mahagoni-Holz kommt per Lastwagen aus Hamburg, CNC-gefräste Decks aus Süddeutschland. Es folgen die Elek-

trik, die sanitären Anlagen und das Interieur – rot gepolsterte Bänke vor lackierten Tischen, eine Bar und ein neuer Fahrstand. Als zu guter Letzt noch ein passender Tender, die „Juanita“, gefunden wird, ist „Don Juan“ startklar, die Spree zurückzuerobern. Und das gleich mit einem gebührenden Auftrag: Das ehemalige Direktionsboot wird Flaggschiff der M. S. Schiffskontor GmbH, die eine ganze Flotte von Klassikern aus den 20er- und 30er-Jahren am Rummelsburger See verchartert.

„Dieses Refit hat unseren Fuhrpark beträchtlich aufgewertet und der Firma sehr geholfen“, sagt Kirk, als wir wieder am Firmensteg festmachen. Man hat’s gemerkt: Allein während der halbstündigen Ausfahrt klingelt sein Handy dreimal – alles Anfragen für „Don Juan“. Die Referenzliste ist dementsprechend lang, die Kunden bekannt. Microsoft hat schon gebucht, die Deutsche Bank, Ikea, Endemol und sogar das Auswärtige Amt. Für das Mode-Event „Bread & Butter“ kutschierten Kirk und seine Crew rund 4000 Gäste, vorher auch schon die Rap-Kombo „Die Fantastischen Vier“ sowie zahlreiche „Stars und Sternchen“, deren Anonymität jedoch gewahrt werden soll.

Ein ganz großes Ding steigt dann eventuell nächstes Jahr, wenn die Dreharbeiten zum Action-Thriller „Mission Impossible 3“ mit Tom Cruise beginnen. In diesem Sommer war die Film-Crew bereits an Bord, suchte nach Locations und probte auf dem Wasser. Falls der neue Regisseur die Szenen im Drehbuch belässt, wird der Oldie „Don Juan“ sogar noch zum Filmstar.



TEXT: MARCUS KRALL
FOTOS: MARCO LIMBERG (10),
SCHIFFSKONTOR (11)