

Kick-Off des Bauprojektes TRIWAC 130

Jump to [Documentation Home Page](#)

Abeking & Rasmussen Schiffswerft
in Lemwerder
14. September 2000

Jost Stollmann - Es gilt das gesprochene Wort -

Sehr geehrte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Abeking & Rasmussen Schiffswerft, ob Sie nun als Angestellter, freier Mitarbeiter oder Unterauftragsnehmer am Bau des faszinierenden A&R Schiffes mitwirken, sehr geehrte Berater und Mitstreiter aus den verschiedensten Fachgebieten, meine Frau und ich begrüßen Sie alle ganz herzlich und danken Ihnen, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind.

Wir sind an einem entscheidenden Punkt des Projektes TRIWAC 130. Vage Vorstellungen haben sich zu ausführbarer Planung konkretisiert. Anzeigen und 3D-Aufrisse lassen bereits in einschlägigen Veröffentlichungen der Yachtbauszene Großes, Kommendes erwarten. Nun ist es an der Zeit, dass die bisher handelnden Akteure Auskunft darüber geben, was sie in diesem Projekt an Chancen sehen und verfolgen, und was es für sie ganz persönlich bedeutet.

Zunächst einiges als Hintergrund zu mir selbst. Ich bin mit einer wundervollen Griechin, meiner Frau Fiona, verheiratet. Sicherlich die geglückteste Entscheidung in meinem Leben. Sie hat mir fünf Kinder – zwei Töchter und drei Söhne – im Alter von vier bis zwölf Jahren geschenkt. Wir haben gemeinsam das Unternehmen CompuNet, den führenden Dienstleister für verteilte Informationstechnik in Deutschland aufgebaut. Nach Verkauf an General Electric, erfolgreicher Integration und folgendem Ausscheiden, beschäftigen meine Frau und ich uns sehr mit Erziehungsthemen, und dies schon klar aus dem Interesse einer kinderreichen Familie heraus. Vor allem interessiert uns die unseres Erachtens wichtigste Zukunftsfähigkeit, nämlich die soziale und emotionale Kompetenz eines Menschen, die sich durch frühkindliches Erleben und Erfahrungen ausprägt. Zwischenzeitlich hatte ich einen Ausflug in die Politik als Schattenwirtschaftsminister und arbeite zur Zeit am Aufbau einem Halbleiterunternehmen. In unseren CompuNet Zeiten, stürmischen Wachstumsjahren in der Frühzeit unternehmerischen Aufbruchs unseres Landes – lange vor dem Neuen Markt – konnten wir erleben, wie Menschen aufblühen, ihre Talente entfalten, Hochleistung erbringen, wenn man sie nur lässt, ihrer Kreativität Freiraum gibt, Ihren Initiativen Ermutigung und Anerkennung, wenn man Vertrauen unbedingt gibt. So wird jeder Unternehmer seiner eigenen Fähigkeiten, für mich unbestreitbar zunehmend und wünschenswerterweise das Modell menschlicher Schaffensorganisation in der Zukunft. Dieses Unternehmermodell in einer Organisation von mehreren tausend Mitarbeitern erfolgreich zu sehen, war zutiefst ermutigend und befriedigend.

Wie kann man nun in der „Unternehmung Familie“ optimale Bedingungen für Kinder und Eltern und ihr sicheres Erlernen sozialer und emotionaler Fähigkeiten schaffen? Wir haben überdurchschnittlich gute Voraussetzungen. Gott schenkte uns fünf Kinder. Nichts ist intensiver als das Lernen der Kinder untereinander. Als Unternehmer haben Fiona und ich die Chance, Präsenz zu Hause und bei wichtigen Lebensabschnitten zu zeigen. Aber die größte Erfahrung gemeinsamen Erlebens, Erfahrens und Erlernens steht uns noch bevor.

Am 1. Mai 2002 verladen Kinder und Eltern nach sorgfältiger Überlegung jedes zwanzigste Stück, also nur das wirklich wichtige und lieb gewonnene unter den vielen angesammelten Gegenständen, auf ein in der weltberühmten Schiffswerft in Lemwerder gebautes Schiff. Ende Juni wird der ganze Rest in Containern zur Aufbewahrung gegeben. Am 1. Juli 2000 fliegen Kinder und Mutter über die Osterinseln zu den Marquesas Inseln, dem Tor zur faszinierenden südpazifischen Inselwelt. Für sie hat eine 26-monatige Fast-Weltumsegelung begonnen, die am 13. August 2004 zur Eröffnung der Olympischen Spiele in Athen endet.

Vorher, am 30. November 2001, hat die Schiffswerft A & R eine see- und funktionstüchtige 40 Meter lange Hochsee-Hochleistungsyacht ausgeliefert. Dieser Liefertermin gibt dem Vater, der nicht gesegelt werden will, sondern selber das Schiff führt, und seiner angeheuerten sechsköpfigen Seemannschaft fünf Monate Zeit zur Ausbildung, See- und Systemerprobung sowie Schlechtwettererfahrung. Die Familie ist Weihnachten/Neujahr 2001/2002 erstmalig auf Probefahrt, um auch für sie Organisation und Abläufe des Lebens auf hoher See zu erproben.

Der Kern des Projektes ist der Traum, ein einzigartiges Projekt gemeinsam als Familie zu unternehmen. Eine wahrhaft einzigartige Chance in einer Welt des Auseinanderlebens der Mitmenschen und der Generationen.

Doch bevor es soweit ist, muss noch viel geleistet werden. Was ist bisher geschehen: 1997/98 Haben Fiona und ich uns hier und da kundig gemacht; auf der *Boot* in Düsseldorf, bei Besuchen bei Jongert und Royal Huisman und dann in intensivem Austausch mit Wally, den innovations- und designbesessenen Visionären. Die Idee der „blue water Wally“ wurde geboren.

Gleichzeitig - und schließlich mit Unterstützung des allerseits empfohlenen Schiffbauprojektmanager Jens Cornelsen – sichtet wir den Markt für gebrauchte Fahrtensegler. Das Ergebnis war ernüchternd. Yachten über 100 Fuß sind größtenteils der Versuch, luxuriöses und prätentioses Landleben auf Wasser abzuwickeln. Bei wenigen ist es der Versuch, unter Verzicht auf Seetüchtigkeit und Wohnlichkeit Geschwindigkeitsrekorde aufzustellen. Mit Ausnahme von Wally inspirierten Design und Inneneinrichtung keinen Lebensstil, mit dem sich unsere junge Familie 26 Monate auf See identifizieren kann.

Im Frühjahr 1999 fällt die Entscheidung, selber zu bauen. Jens Cornelsen empfiehlt Topleute der Yachtindustrie als Designer. Schließlich findet sich ein Weltklasse-Team aus aller Welt zusammen: Bill Tripp als Schiffingenieur und –designer aus Connecticut, U.S.A., Andrew Winch als Innen- und Außenarchitekt aus Großbritannien. Ich mache klar, dass dies mein erstes eigenes Schiff ist und meine mangelnde Erfahrung und konkrete Vorstellungskraft die Chance für die Besten ist, ein Schiff zu planen und zu bauen, welches drei Jahre lang eine Spitzenposition in der Schiffsbaukunst inne haben muss: ein Meilenstein im Yachtbau.

Um Vertrauen und Verantwortung auszudrücken, heißt das Projekt TRIWAC: TRlpp, Winch, A&R und Cornelsen. Und um zusätzlich zu unterstreichen, wie wichtig und unverzichtbar die Kreativität, Einsatz und Kunst jedes Einzelnen ist, der Hand anlegt, bitte ich jeden, mit seinem Namen eine Platte, fest im Schiff angebracht, zu zeichnen. Es ist das Werk von uns allen.

In der folgenden Ausschreibung werden nur Top-Adressen angefragt. Im September 1999 gewinnt A&R den Zuschlag, nicht als preislich günstigster Anbieter, sondern als verlässlichster, motiviertester und erfahrenster Partner.

Wie wird es weiter gehen:

Im Jahre 2000/2001 baut A&R die Hochleistungsyacht. Im Jahre 2001 wird die Seemannschaft rekrutiert und wichtige Dienstleistungen für die Fahrt organisiert. Die medizinische Versorgung bestehend aus Prophylaxe, Infrastruktur und Fachkompetenz an Bord. Help Desk Zugang zur entfernten Diagnose und Beratung, sowie Evakuierungs- und Versorgungskonzepte müssen eingerichtet werden. Das gleiche gilt für Sicherheit, auch bestehend aus Infrastruktur und Personenschutzkompetenz an Bord, Help Desk Zugang zur entfernten Sicherheitsberatung und Standortverfolgung sowie Evakuierungs- und Befreiungskonzept. An Bord wird ein Schul- und Ausbildungskonzept für die Kinder realisiert. Die Kommunikations-, Dokumentations- und Managementverfahren werden Web-basiert verwirklicht. Sie erfordern Infrastruktur, zwei Lehrer und Medienkompetenz an Bord sowie Help Desk Zugang mit entfernter Prüfung, Diagnose, Beratung, Lehr- und Ersatzmittelversorgung.

In den Monaten von Dezember 2001 bis Ende April 2002 werden Seetüchtigkeit und Systeme erprobt und die anfallenden Reparatur oder Änderungsarbeiten durchgeführt. Dann kommt der vorhin beschriebenen Aufbruch mit der Überführung der Yacht zu den Marquesas Inseln und der Einschiffung der Familie.

Zurück zu A&R. Wichtig in der Entscheidung des Zuschlag war die Frage: „Meinen Sie es wirklich Ernst, Hochleistung, Innovation, modernes Design bis an die Grenzen, die wiederum Seetüchtigkeit und Bewohnbarkeit setzt, zu treiben?“ Wir meinen, hoffen, glauben JA – und die bisherige Erfahrung der Zusammenarbeit bestätigt es.

Und Abeking und Rasmussen hat seit seiner Gründung im Jahre 1907 eine Geschichte großartiger Boote, die für eine Zeit den Standard der Schiffsbaukunst gesetzt haben. Henry Rasmussen, Hermann und Hans Schaedla sprechen mit ihren Yachten:

Ludwig Schlimbach überquert mit einer A&R Yacht als erster Deutscher den Atlantik. Berhinger in Berlin erhält 1911 die erste superschnelle R-Yacht Pinguin. Alfried Krupp von Bohlen und Halbach nimmt 1963 die schnellste Hochseerennyacht Germania VI in Betrieb. Sie wurde als Weltneuheit erstmalig aus Aluminium gebaut. Giovanni Agnelli baut mit A&R 1988 Extra Beat damals der erste Megayacht Daysailer der Welt. Otto Happel tritt 1993 mit Hetairos, einer Yacht traditioneller Linie aus feinsten Holzbaukunst und mit modernster Technik, die eigene Weltumsegelung an.

In dieser Reihe von Meilensteinen im Yachtbau muß unser Boot den Platz für diese unsere Zeit besetzen. Die im November 2001 auszuliefernde Hochsee-Hochleistungsyacht setzt dann einen neuen Standard in optimaler Konstruktion und Ausführung: ein Quantensprung in geglückter Vereinigung von Seetüchtigkeit, Schnelligkeit und Wohnlichkeit. Wie wir dieses Ziel erreichen können, werden die Fachleute Jens Cornelsen, Bill Tripp, Andrew Winch und Vater und Sohn Schaedla fachkundiger als ich es kann ausführen.

(Das Team führt seine persönlichen Vorstellungen kurz aus.)

Dass es in diesem Team möglich ist, davon bin ich überzeugt. Und dann bin ich vor allem von Ihnen allen überzeugt, die Sie hier versammelt sind und die Sie nun über Tage, Wochen und Monate Hand anlegen. Jeder an seiner Stelle mit seinem Handwerk. Wenn wir uns im Schiffsdesign, in Schiffsbaukunst und Schiffstechnik bis an die Grenzen bemühen, alles auf das Notwendigste und Einfache zurückzuführen und dies perfekt auszuführen, dann wird es gelingen.

Einfach und perfekt ist allerdings das Schwierigste. Keine Verschnörkelung, keine Eitelkeit und Anmaßung verdecken das Undurchdachte und das Abweichende. Alles liegt offen und ehrlich da. Ein Boot ist schmal, flach und leicht, Linien sind gerade, Oberflächen einfach und makellos. Um jedes Detail wird gekämpft. Kompromisse sind unumgänglich, werden aber erst auf höchstem Niveau eingegangen. Es ist Höchstleistungssport.

In einem wunderschönen Dokumentarfilm von Tom Nitsch zur Restaurierung von William Five Yachts sorgt sich ein Eigner um die beschwerliche Arbeit eines Bootsbauers im Schiffsrumpf, in der Enge und über dem Kopf arbeitend. Und so eröffnet ihm der betroffene Meister seiner Handwerkskunst, für ihn sei einzig die Chance wichtig, die wunderbarste und einzigartige Arbeit seit vielen Jahren zu verwirklichen. Welch eine Einstellung des Künstlers zu seinem Werk!

Wenn wir gemeinsam die Hochsee-Hochleistungsyacht TRIWAC 130 mit einer solchen Haltung schaffen, dann schreiben wir ein weiteres Kapitel in der A&R Geschichte der Yachtbaukunst. Und eins ist klar. Sie haben dann eine stolze und glückliche Familie, für die dies ein Lebenswerk ist.

Jump to [Documentation Home Page](#)