

Boat on the River



Dass uns beim Anblick eines englischen Klassikers das Herz aufgeht, ist klar. Doch dass der Oldie dabei nicht immer aus Blech bestehen muss – und sich im Wasser wohler fühlt als auf der Straße, beweist *Vanessa*. Willkommen an Bord von Mark Wightmans Holz-Motoryacht!



Durch den Telefonhörer ist ein tiefes Luft-
holen zu vernehmen. „Das Schiff würde ich
nicht einmal geschenkt nehmen!“ Was der
Gutachter gerade fernmündlich vermeldete,
fühlte sich für Mark Wightman wie ein Schlag
in die Magengrube an. Und doch hatte er es
geahnt. Damals, im Juni 2010. „Als meine
Frau und ich die Yacht fanden, bot sie, teil-
weise mit Planen abgedeckt, einen ziemlich
traurigen und sehr vernachlässigten An-
blick. Doch sie war exakt das, was ich woll-
te. Und ich konnte mir genau vorstellen, wie
wunderschön sie sein würde, wenn wir mit
der Restaurierung fertig wären.“ Es war ihm
egal, dass der Sachverständige resümierte:

„Die zu erwarteten Kosten für die Wieder-
herstellung dieses Schiffes würden den
künftigen Marktwert um ein Vielfaches
übersteigen.“ Es war egal, weil er sich ver-
liebt hatte. Verliebt in *Vanessa*!

Als *Vanessa* 1953 auf Kiel gelegt wurde,
trug die elegante Schönheit jedoch noch
einen anderen Namen. Damals hatte der
Busaufbauhersteller Charles H. Roe der Werft
Graham Bunn in Wroxham den Auftrag er-
teilt, ihm eine „Gentleman’s Motor Yacht“
zu fertigen. Den Großteil des Materials ließ
Mister Roe aus seinem eigenen Depot anlie-
fern: Burmesisches Teakholz, englische Eiche
sowie Deckenbeleuchtungen und große

Fenster aus dem Bus-Baukasten. Seine Lie-
be zu Robert Schuberts Klavierstück *Träu-
merei* veranlasste Roe, seine Yacht auf die-
sen Namen zu taufen. Genauer gesagt war
es zunächst eine kleinere Konstruktion, die
Roes Gattin als zu beengt erschien, gerade
als der Rumpf vollendet worden war. Noch
vor dem Stapellauf wurde sie an einen Freund
der Familie verkauft. Nun entstand eine
größere Version unter dem Namen *Träume-
rei II* – die heutige *Vanessa*.

Nach dem Tod von Charles Roe 1965 wur-
de die Yacht mehrfach verkauft, ging nach
Frankreich, schließlich weiter bis nach Mal-
lorca. Für rund acht Jahre war sie im Besitz

Zahlreiche Wehre dekorieren die Flusslandschaft und helfen, den Wasserstand zu regulieren



der Schwester des schillernden Unternehmers Sir Richard Branson, die sie in *Vanessas Folly* umbenannte. 2001 nahm sie ein neuer Eigner mit nach Südengland. Zusammen mit seiner Gattin nutzte er die Yacht als preiswertes Zuhause. Als das Leben an Bord zu beschwerlich wurde, ging das hochbetagte Paar an Land und bot *Vanessas Folly* – zu einem wahrhaftig faulen Apfel verkommen – 2011 zum Verkauf an. Es war der Zeitpunkt, zu dem Mark sein Herz und 30.000 Pfund an ein 16,31 Meter langes und 3,66 Meter breites Fast-Wrack verlor.

Zunächst wurde es an Land geholt, der Rumpf gereinigt und anschließend vorsichtig sandgestrahlt, um den kompletten Anstrich zu entfernen. Mark, der mit der Restaurierung klassischer Automobile Erfahrung hat, war zunächst erleichtert: „Zum Glück befand sich der Holzrumpf in sehr gutem Zustand. Daran ist das Teak aus Burma nicht ganz unschuldig, das gut 20 Jahre getrocknet wurde, bevor es zum Einsatz kam. Der Bereich zwischen den beiden mit Kupfernieten verbundenen Lagen Teakholz wurde mit ölgetränktem Segeltuch ausgefüllt.“ Die größten Schäden hatte jedoch eingedrungenes Regenwasser verursacht. „Nahezu alle Eichenbalken, die das Deck stützten, waren an den Enden völlig verrottet. Das Achterdeck musste komplett entfernt werden, genauso das Dach des Deckshauses und große Teile des Vordecks.“

Und auch die beiden originalen Thornycroft RNR/6 55-PS-Marine-Diesels durften nicht im Rumpf bleiben. Roe hatte sich einst für diese Maschinen entschieden, weil er auch seine Busse mit Thornycroft-Triebwerken versah. „Sicherlich lässt sich argumentieren, dass mit

dem Austausch der Motoren auch ein Stück von *Vanessas* Geschichte entfernt wurde, aber in diesem Fall ging Sicherheit vor. Mit einem Automobil kann man jederzeit am Straßenrand anhalten. Mit einem Boot sieht das anders aus. Zuverlässige Motoren sind unverzichtbar!“ Als Ersatz kamen zwei neue Perkins Sabre M92B – 4,4-Liter-Vierzylinder-Schiffsdiesels mit jeweils 87 Seepferdchen an Bord. Jedes dieser Triebwerke kostete rund 18.000 Euro! Immerhin waren die beiden dahinter installierten Hurth-Wendegetriebe inklusive, welche die Propeller geschmeidig auf Rückwärtsdrehung schalten können. Reduktionsgetriebe halbieren zusätzlich die Drehzahl der Wellen, die wie die Propeller und die Kraftstoffanlage erneuert wurden.

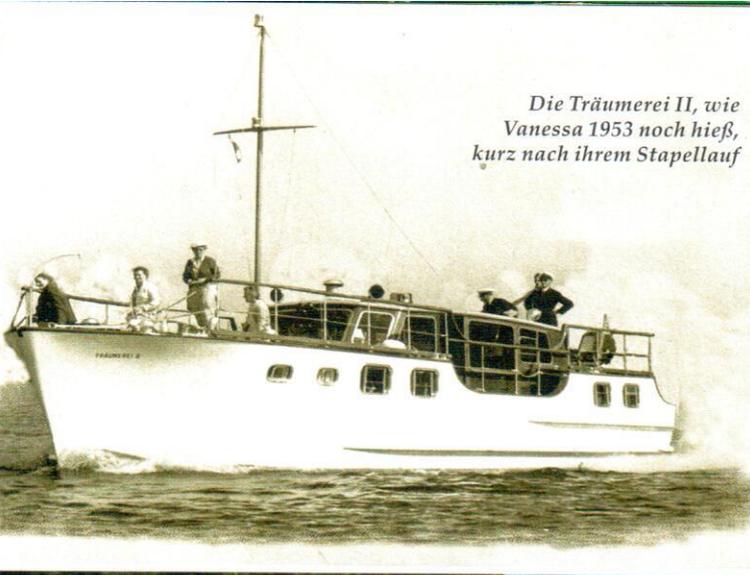
So vieles musste bedacht werden, weshalb es zu diesem Zeitpunkt doch schwer vorstellbar war, dass die Restaurierung jemals abgeschlossen werden konnte. Es musste ja noch die gesamte Elektrik, Wasser- und Abwasserinstallation, Heizung, Fenster und vieles andere mehr ausgetauscht werden. 1953 war Chrom groß in Mode, also musste auch alles noch neu verchromt werden. „Die Liste war unendlich“, seufzt Mark. Es mussten auch noch altmodische Davits und das passende Beiboot gefunden werden. „Man sollte besser nicht nach der investierten Zeit oder den Kosten fragen, meine Frau meinte nur, dass ich verrückt bin“, gesteht uns der Engländer in sehr gutem Deutsch. Das anfänglich auf 80.000 Pfund gesetzte Budget dürfte wohl nicht ausgereicht haben. Wie auch immer, Anfang 2013



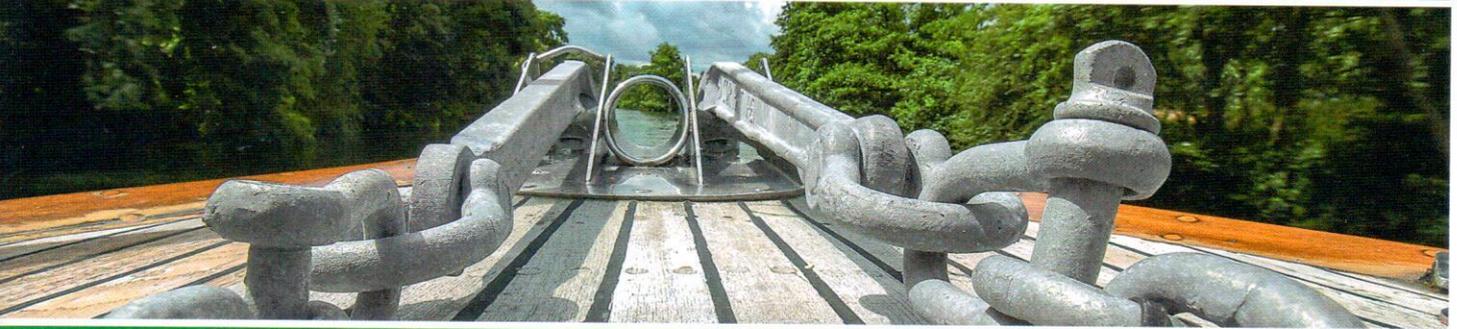
erstrahlte *Vanessa*, wie sie nun abgekürzt hieß, wieder in altem Glanz und neuer Glorie.

Eine ganz besondere Auszeichnung für die immense Arbeit, die Mark und seine Mitstreiter investiert haben, folgte 2015: Beim renommierten *Traditional Thames Boat Festival* in Henley-on-Thames wurde ihr der erste Platz in der Kategorie „Beste Restaurierung und Präsentation“ und der Gesamtsieg als „Best Boat in Show“ zuerkannt! (Siehe auch *British Classics* 3/2016: „Welcome Aboard! – Traditional Boat

Die *Träumerei II*, wie *Vanessa* 1953 noch hieß, kurz nach ihrem Stapellauf



Zwei moderne Perkins-Diesel garantieren deutlich gesteigerte Zuverlässigkeit



Gut Holz: *Vanessas* Restaurierung – ein Fall für den Tischler



Vanessa wurde nach einem System gebaut, das sich „Doppeldiagonal“ nennt. Dabei laufen die äußeren 1,5-Zoll dicken Planken in eine Richtung und die inneren im 90-Grad-Winkel. Dadurch entstand ein sehr stabiler Rumpf mit über drei Zoll Dicke

Festival 2015“). Gemäß dem Reglement wird der Preis im Folgejahr verliehen, wozu uns Mark eingeladen hatte. Wir sollten ihn mit *Vanessa* ein Stück des Weges von ihrem Heimathafen London nach Henley-on-Thames zur Übergabe begleiten.

Es ist die letzte Etappe von Cookham nach Henley, was rund 15 Flusskilometern entspricht, für die wir uns einschiffen. Als wir *Vanessa* an deren Liegeplatz gleich hinter dem Pub *The Ferry* in Cookham entern, werden wir nicht nur

von Mark und seiner Mannschaft (Schwester und „Bootsmädchen“) begrüßt, sondern auch von englischem Sommerregen, der aber bald abzieht, um uns dunkel drohend in sicherem Abstand zu folgen. Doch das war nicht das größte Problem. Beinahe hätte unsere Kurzkreuzfahrt nämlich nicht stattgefunden: Wenige Wochen zuvor hatte ein Kurzschluss im Maschinenraum ein Feuer ausgelöst, das Teile des Steuerhauses und Salons stark verrußte. Doch es gelang, unsere Schönheitskönigin

rechtzeitig zum Festival wieder flott und absolut vorzeigbar zu bekommen.

Und dorthin starten wir nun an diesem durchwachsenen Juli-Tag. Dieser steht temperaturmäßig etwas im Kontrast zur Wärme und dem tiefen Leuchten, welches das polierte Teakholz im Inneren ausstrahlt, verfeinert von eleganten verchromten Akzenten.

Mark drückt die Start-Knöpfe der beiden Diesel, alle Tuae werden gelöst, dann legen wir ab, kleine Fahrt voraus, mit maximal erlaubten

acht Stundenkilometern in Richtung Westen. Eine herrlich geruhsame Art der Fortbewegung – schnell genug, um sich nicht zu langweilen, langsam genug, um alles mit allen Sinnen in sich aufzunehmen: Düfte, Geräusche, Impressionen – selbst das fast unmerkliche Vibrieren der Diesel. Mal weitet sich die Themse, dann schlängelt sie sich wie ein dünner Schlauch zwischen Inseln hindurch, die Oasen für Wildtiere sind. *Vanessas* Tiefgang von rund 1,30 Meter verlangt allerdings einen gewissen Sicherheitsabstand zum Ufer einzuhalten, sonst knirscht es unterm Kiel – und eindringendes Wasser in einen der drei untenliegenden Schlaf Räume brauchen wir wirklich nicht.

Ein Ruderachter überholt uns – mit dem Trainer auf einem motorisierten Beiboot, das Megaphon in der Hand. Wir bevorzugen die weniger anstrengende Tätigkeit: das Genießen einer heißen Tasse Tee. Immer wieder winken Spaziergänger vom Ufer aus zu uns hinüber. Wie ein altes Auto, so löst auch ein altes Schiff gute Laune bei seinen Betrachtern aus, die es nicht bei einem stillen Insichhineinfreuen belassen, sondern fröhlich grüßen. Wir freuen uns mit – und winken zurück.

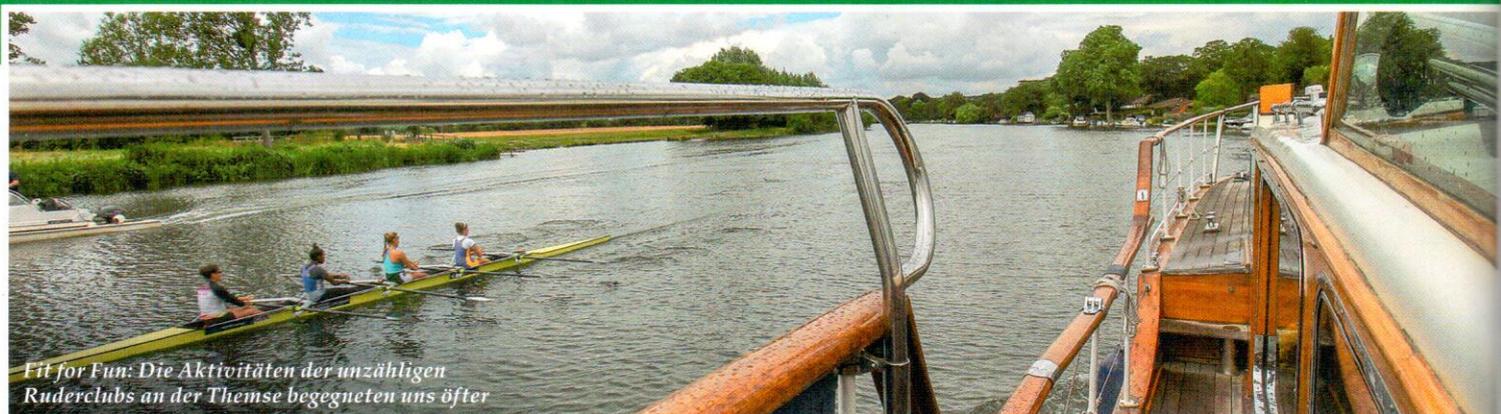
Dann naht ein erster Höhepunkt: *Marlow Lock* – die erste von insgesamt vier Schleusen: Einfahren, möglichst ohne mit dem Rumpf an die Wände der Kammer zu stoßen, deshalb werden vorher die Kunststoff-Fender über die Reling gehängt. Die Massenträger von rund 24

Tonnen *Vanessa* erfordert vom Schiffsführer erhebliches Fingerspitzengefühl. Passenderweise folgt der Fluch der modernen Technik, denn die Automatik der Schleuse stellt sich komplett quer. Es folgt Plan B: Wählen der Notrufnummer der zuständigen Wasserwege-Betreuung, hoffen auf das rasche Eintreffen des mobilen Schleusenwärters, Hoffnung aufgeben und sich stattdessen bei einem kleinen Lunch auf Deck die Zeit vertreiben – während sich vor beiden Schleusentoren immer mehr „Schwimzeuge“ sammeln. Laut rufend werden diese von

den technischen Problemen unterrichtet. Die meisten nehmen es gelassen – es ist ja nicht das erste Mal, dass die Automatik streikt. Was sie und wir noch nicht wissen: Die zweite automatisierte Schleuse auf unserem Weg wird sich ebenfalls verweigern. Nach Neustart der Anlage durch einen Bediensteten kann sich *Vanessa*, befreit von der Gefangenschaft des *Lock of Marlow*, endlich in das Zentrum des gleichnamigen Städtchens schieben, welches sich zu beiden Seiten des Themse ausbreitet. Dort beendete übrigens Mary Shelley ihren



Der innere Steuerstand: Poliertes Teakholz und glänzender Chrom versetzen in eine andere Zeit



Fit for Fun: Die Aktivitäten der unzähligen Ruderclubs an der Themse begegneten uns öfter



An Bord herrschen stets klare Verhältnisse: Wer aus dieser Tasse trinkt, ist Chef!



Alles auf Pump: *Vanessa* bei der Einfahrt in das Hambeldon Lock, der letzten Schleuse vor Henley, wo gottlob ein Schleusenwärter zu Diensten war



Surftipp

Website der Motoryacht Vanessa:
www.my-vanessa.com

Gerade wenn Wasser beim Hinaufschleusen in die Kammer strömt, muss das Boot mit Leinen in Position gehalten werden, denn sonst wird es von diesem an das hintere Tor gedrückt



Wenn die Schleusenautomatik streikt, wird die Zeit eben für einen kleinen Snack auf Deck genutzt – Cheers!



Die Instrumentierung für die Schiffsdiesel ist bescheiden, rechts ist die Ruderlagen-Anzeige zu erkennen

Gruselroman *Frankenstein* – kaum zu glauben, bei dieser so harmlos wirkenden Umgebung.

Nach dem problemlosen Passieren des *Hurley Lock* landen wir kurz an, bunkern Trinkwasser und reinigen schnell den Rumpf. Danach wird Ihrem Autor erlaubt, für ein paar Kilometer *Vanessa* selbst zu steuern. Ganz im Gegensatz zu einem frontgelenkten Fahrzeug existiert zwischen Ruderbewegung unterm Heck und Richtungsänderung des Bugs eine Verzögerung, an die man sich erst gewöhnen muss. Vor allem ruhig und langsam ausgleichen, bei zu hektischem Gekurbel am Steuerrad beginnt *Vanessa* von links nach rechts zu pendeln. Wie gut, dass Mark meiner Bitte nach Ablösung rasch nachkommt, im Liegestuhl auf dem Vordeck kann ich definitiv weniger Schaden anrichten. Ein paar Kilometer nach der letzten Schleuse – *Hambeldon Lock* – erreichen wir dann den Anlegeplatz in unserem Zielort Henley.

Als wir von Bord gehen, danken wir Mark und seiner Besatzung noch einmal herzlich. Es ist immer wieder ein großes Vergnügen, mit Enthusiasten eine Leidenschaft zu teilen. Farewell *Vanessa* und immer ein Handbreit Themse unterm Kiel!

Text: Michael Schäfer
 Fotos: S. Lindloff, M. Wightman,
 M. Schäfer, Archiv



British Classics

Cars • Bikes • Technik • Lifestyle

AUS DEM HAUSE
OLDTIMER
MARKT

55144

März/April 2/2017

€ 5,90

Belgien € 7,10 Dänemark DKK 67,00
Luxemburg € 7,10 Niederlande € 7,20
Österreich € 6,50 Schweiz sfr 8,90
Tschechien CZK 240,00



Anlasser reparieren:
Start your engine!



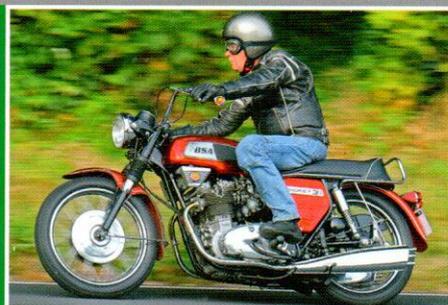
Morris Marina
Die packende Geschichte
eines ungeliebten
Bestsellers

Dauerläufer im Check
London Taxi



Jaguar
E-Type 2+2

DER PREIS IST HEISS



4 195514 405901 02

BERGVAGABUNDEN
Steig-Eisen: Impney Hill Climb

BOAT ON THE RIVER
Mit Vanessa in der Themse baden

BRITISCHER DREIZACK
Big Bike der Sixties: BSA Rocket 3