



wave



GONET MONOFOIL > GRAPHENANO ONE > SUN ODYSSEY 490 > LINE SAILING > NEAPEL



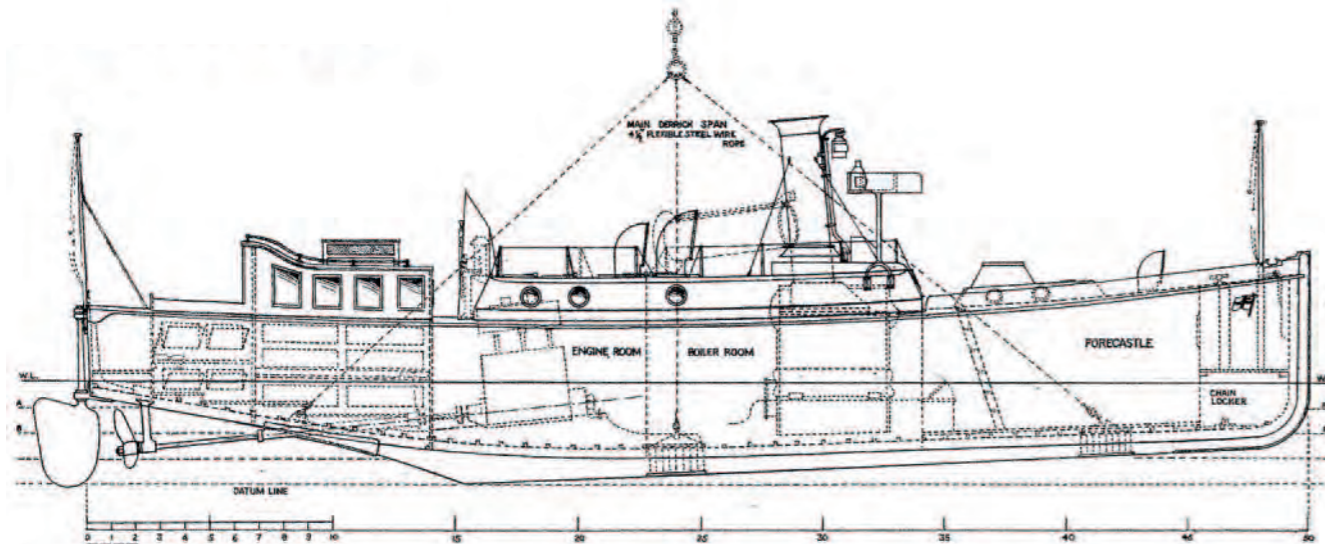


DIE 90-JÄHRIGE BRAUTJUNGFER



ZUFRIEDEN BETRACHTEN RAHMI M. KOÇ UND MIKE SUMMERS DAS RESTAURIERTE OBJEKT: EIN EHEMALIGES PATROUILLENBOOT DER ROYAL NAVY. IN ZUKUNFT WIRD ES IM RAHMI M. KOÇ MUSEUM IN ISTANBUL ZU SEHEN SEIN - MIT RUND 13'500 ANDEREN EXPONATEN. DER WEG DAHIN WAR LANG UND BESCHWERLICH.

Diejenigen, die von Rahmi M. Koç bereits gehört haben oder ihn sogar kennen, wissen, dass es für ihn keine leichten Herausforderungen gibt. Klassische Boote – am besten aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg – vor dem Verrotten zu retten, ist zu einer Art Markenzeichen seiner unermüdlichen philanthropischen Arbeit geworden. Zu seinen bisherigen Errungenschaften gehören Schmuckstücke wie die von William Fife entworfene Yacht Lady Edith (1925), eine schwedische Ketsch namens Cassiopeia, der niederländische Schlepper Rosalie (1873), die britischen Barkassen Esra (1888) und Ysolt (1893) und ein ehemaliger Minenleger, der in eine Yacht namens Gonca umgewandelt wurde.



Der 1930 in Ankara geborene Rahmi M. Koç ist bis heute Ehrenvorsitzender der Koç-Gruppe, die sein verstorbener Vater Vehbi 1926 ins Leben gerufen hatte. Die Kollektion des leidenschaftlichen Sammlers Rahmi M. Koç ist im Laufe der Jahre derart gewachsen, dass er 1994 ein eigenes Museum errichten musste, um alle Sammlerstücke unterzubringen. Als 2001 die Möglichkeit aufkam, eine Werft aus dem 19. Jahrhundert am Ufer des Goldenen Horns zu restaurieren, wurde das Museum nochmals erweitert. Die Gesamtfläche der beiden Standorte Lengerhane („Ankerhaus“) und Tersane („Werft“) übersteigt 27.000 Quadratmeter und ist damit sogar grösser als der Petersplatz in Rom.



Die jüngste Errungenschaft des Museums ist das Patrouillenboot Maid of Honour (übersetzt: Brautjungfer), welches 1927 in der Werft von J. Samuel White & Co. in East Cowes, Grossbritannien, für die britische Royal Navy gebaut wurde und als eines der ersten Exemplare zwei Dieselmotoren bekam. Anders als ihre älteren Schwesterschiffe, die mit einer Dampfmaschine und einem zentralen Propeller ausgerüstet waren, wurde die Maid of Honour mit zwei Schiffsschrauben ausgestattet. Auch ihr verlängertes rundes Heck war für jene Zeit eher ungewöhnlich.

Im Zweiten Weltkrieg diente das Patrouillenboot mehreren Einheiten der Royal Navy, unter anderem den beiden Schlachtschiffen der Nelson-Klasse HMS Nelson und HMS Rodney, und dem Schlachtkreuzer der Admiral-Klasse HMS Hood. Letzterer war jahrelang das grösste Kriegsschiff der Welt, bis er am 24. Mai 1941 in einer Schlacht in der Dänemarkstrasse von der Besatzung der deutschen Bismarck versenkt wurde und mit 1415 Mann an Bord unterging. Glück im Unglück könnte man sagen, denn die Pinasse Maid of Honour wurde unversehrt zurückgelassen und diente für den Rest des Krieges dem Flaggenoffizier in Malta's Grand Harbour.

Als die Royal Navy die Maid of Honour im Jahr 1958 stilllegte, ergriff J.H. Millar, Esq. die Chance und machte sie zum Begleitschiff des damaligen America's Cup Herausforderers Sceptre, einem zwölf Meter langen Segelschiff der Royal Yacht Squadron. Gemeinsam überquerten sie den Atlantischen Ozean, gingen jedoch erfolglos aus dem Rennen gegen die Columbia des New York Yacht Clubs heraus. An der amerikanischen Küste angekommen, wurde die Maid of Honour von Pierre (Pete) Dupont gekauft, der

damit seine Gäste und Proviant aus Connecticut in sein Sommerhaus auf der vorgelagerten Insel Fishers Island (NY) befördern wollte. 1981 wurde sie dann vom Vorsitzenden des bekannten Yacht Herstellers Palmer Johnson Mike Kelsey Sr. übernommen und in dessen Marina in Sturgeon Bay, Wisconsin, verlegt. Jahre vergingen, weitere Stationen folgten, bevor Rahmi M. Koç die Maid of Honour im Jahr 2014 aufkaufte. Ihr desolater Zustand offenbarte, dass ihre vorherigen

Besitzer sie äusserst vernachlässigt hatten. Der ursprünglich hölzerne Rumpf und das Deck waren im Laufe der Jahre sogar mit glasfaserverstärktem Kunststoff ummantelt worden, was ebenfalls zum Verfall des Bootes beigetragen hatte. Glücklicherweise war die Ummantelung nicht mechanisch an der Beplankung befestigt, sodass das Boot buchstäblich aus seinem Glaskokon herausgezogen werden konnte.

Auf einem Containerschiff erreichte die Maid of Honour den Bosphorus Anfang 2015, um dort restauriert und danach im Museum von Rahmi M. Koç ausgestellt zu werden. Die Restaurierung sollte der Schiffsbauer Michael "Mike" Summers übernehmen. Dieser wurde von Peter Freebody, dem wahrscheinlich besten Restaurator von Sportbooten in ganz England, ausgebildet und arbeitete schon seit mehreren Jahren für Herr Koç. Erst kürzlich hatte Summers für seinen Chef eine Riva Florida aus dem Jahr 1962 (Rumpfnr. 508) auf Vordermann gebracht. Im Gegensatz zum italienischen Runabout schien die Maid of Honour ein sehr kompliziertes Projekt zu werden: Nur wenige Originalteile



TECHNISCHE DATEN

Name:	Maid of Honour (seit 1958)
Baujahr:	1927
Werft:	J. Samuel White & Co., East Cowes (Grossbritannien)
Typ:	Patrouillenboot 1694
Länge über Deck:	15,24 m
Breite:	3,17 m
Tiefgang:	0,92 m
Kiel (Original):	Eiche
Rahmen:	Stahl
Bepunktung:	Mahagoni (zwei Schichten)
Deck:	Teakholz
Verdrängung:	15 Tonnen
Motoren:	zwei 130 PS Detroit Dieselmotoren

konnten gerettet werden und zu allem Überfluss fehlten die ursprünglichen Baupläne. Doch Restaurateur Mike wusste sich zu helfen und schlug vor, die Maid of Honour mittels Laser zu scannen und so ihren ursprünglichen Aufbau nachzuvollziehen. Bevor die fehlenden Originalteile nachgebaut werden konnten und das Boot bis auf den Kiel zerlegt wurde, wurde es vermessen und fotografiert. Und dann ging es auch schon los: ein neuer Rumpf aus Mahagoni, laminierte Eichenholzböden, Kielbolzen aus Edelstahl und vieles mehr mussten organisiert oder selbst gebaut werden.

Es wurde gebohrt, genietet, lamelliert und angepasst. Insbesondere die unvorteilhafte Vorderkabine mit den hässlichen Bullaugen sollte der Vergangenheit angehören. Mike Summers gestaltete sie so um, dass sie optisch zum Boot passte: ohne Bullaugen, dafür mit einem wunderschönen Dachfenster aus Mahagoni. Auch die Sanitäreanlagen wurden generalüberholt. Einige Ersatzteile, wie die Ankerwinde, mussten bei Spezial-Unternehmen in Grossbritannien bestellt werden. Mike Summers erinnert sich noch sehr gut an diese Restaurierungsphase: „An diesem Punkt fing ich endlich wieder an, nachts zu schlafen.“

Nachdem alles eingebaut und Restaurateur Mike Summers zufrieden war, konnte die Maid of Honour Mitte August im Marmarameer für eine Testfahrt zu Wasser gelassen werden. Selbst mit ihren relativ alten 130 PS Detroit-Dieselmotoren schaffte das ehemalige Patrouillenboot eine Geschwindigkeit von 14 Knoten – ein allerletztes Mal, bevor es seinen Dienst im Museum antrat. Die Frage, warum eine solch minutiöse Restaurierung an einem Boot durchgeführt wird, das wahrscheinlich für immer an Land bleiben wird, stellt sich allemal. Doch alle, die Rahmi M. Koç und seine Philosophie kennen, können sie sich ohne Umschweife selbst beantworten: Es wäre keine nervenkitzelnde Herausforderung im Sinne des Rahmi M. Koç, wenn nicht all seine Sammlerstücke in perfekt funktionierendem Zustand sein müssten.



T BRUNO CIANCI / ANNA KAROLINA STOCK

F BRUNO CIANCI / ZVG

GARANTIERTES EINKOMMEN AUF DER MOORINGS 433PC: bis 9% pro Jahr



NOMINATED 2017



Hier vereinen sich Qualität und Komfort. Durch ausgezeichnete Fahreigenschaften und hervorragenden Service verbringen Sie die schönsten Wochen des Jahres auf diesem Boot!

VERTRAUEN SIE DER WELTWEITEN
NR.: 1 IN SACHEN
YACHTEIGNERPROGRAMM

GARANTIERTES MONATLICHES
EINKOMMEN

Sie erhalten jeden Monat ein fixes
garantiertes Einkommen.

KEINE BETRIEBSKOSTEN

Wir kümmern uns um Liegeplatz-
gebühren, Wartung und Versicherung.

PROFESSIONELLE WARTUNG

Ihr Boot wird durch unser professionelles
Team (ganz auf unsere Kosten) gewartet.

EIGNERNUTZUNG

Sie können bis zu 12 Wochen pro Jahr auf
Ihrer Yacht oder auf einem
Schwesterschiff an unseren weltweiten
Basen fahren.

FINANZIERUNG

Ihr Moorings Berater präsentiert Ihnen
die verschiedenen Optionen
(Kaufoption, klassische Kredite, etc.) und
begleiten Sie durchweg.

DAUER

Unser Programm dauert 5 oder 6 Saisons
je nach gewähltem Ziel.

www.yachteignerprogramm.de
yachteigner@moorings.com
+49 (0)6101 55 791 557


The Moorings®
YACHTEIGNERPROGRAMM