

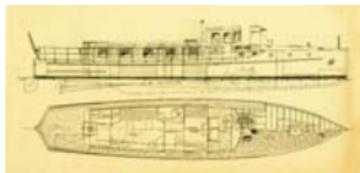
# DON JUAN





GESCHICHTE EINES SALONSCHIFFES

# CHRONOLOGIE



1935

WernervonSiemenslässtdie „DonJuan“, damals noch Wernerwerk, beidenGebrüderEngelbrechtin Köpenickerbauen. DamalsreisendieSiemens-Direktorenaufder„DonJuan“ mitihren Familienandie Ostseezur Erholung. BesterSiemens-Stahlistdie Grundlage, diedemSchiff einlangesLebensichern wird...



1944

IndenWirrendes Krieges gelangt die „DonJuan“ nach Holland, wosichein Hafenmeisterin Harlingenihre annimmt.



1949

Dieinzwischenwieder zurückgekehrte„Don Juan“ wirdvonWalter DentlerinPotsdaman derFreundschaftsinsel gesichtet; derzeitiger EigneristOttoInsel ausKetzin.



1950

Erwirdam1. Aprilneuer Eigner. In Wusterhausen angekommen, wird die „DonJuan“ aufder Seenkette als Fahrgastschiff für Seerundfahrten eingesetzt werden bis 1974.



1973

Die„DonJuan“ wirdaufPeter Dentler, den Sohn, überschrieben. Undbleibtsoder DentlerFamilie wohlbehütet erhalten.



1974

DiePlatzzahlder „DonJuan“ wirdauf 107 Personenerhöht. Sokönnenfür denEinheitspreis von24 Ostpfennig nochmehrGäste denAusflugaufdem Binnengewässerge- nießen—dieFahrten erfreuensichreger Beliebtheit.



1990

Die Familie Dentler steigt nach der Wende erfolgreich in den Bootbau ein, die Zeit für andere Aktivitäten wird immer knapper und die Zahl der Seereisefahrten immer weniger.

1997

Die „Don Juan“ liegt fest im Bootshaus, zwischen den beiden anderen Schiffen „Neptun“ und „Herta“ und wartet darauf, wieder entdeckt zu werden, bis...

2001

... sie ebendort von Nils Claus entdeckt wird. Am 1. April wird Nils Claus der neue Eigentümer der „Don Juan“, auf den Tag 51 Jahre, nachdem Peter Dentler zum stolzen Besitzer der „Don Juan“ wurde.

11. April

Die „Don Juan“ gelangt per Kran wohlbehalten auf den Tieflader und dann über die A24 in Richtung Berlin, Spandau.

April - Juli

Liegt für den Rückbau in Spandau im Nordhafen. In der Hans-Möritz-Werft wird unter anderem die Welle vermessen, der Motor gewechselt und der Rumpf sandgestrahlt, erneuert und konserviert.

Juli - Dezember

Feuertaufe der „Don Juan“. Sie gelangt in zwar fahrtüchtigem, aber dennoch desolaten Zustand zu ihrem Herkunftsort, der „Engelbrecht Werft“, in Köpenick, wo der Ausbau vorgenommen wird. Hier werden unter anderem alle Böden und Verkleidungen mit Mahagoni- und Teakholz erneuert.

16. Dezember

Jungfernfahrt der „Don Juan“ mit Freunden, Enthusiasten und allen, die mitgeholfen haben.



**23. November 2000** Alles begann mit einem ganz normalen Anruf. Herr Dieter Schubert bat Herrn Nils Clausen, Chefredakteur der Zweiten Hand Bootshandel, Kenner und Liebhaber alter Schiffe, um einen Beitrag für sein neues Buch „Deutsche Binnenfahrgastschiffe“. Kurz darauf zog das überaus umfangreiche Rezensionsexemplar

Herrn Clausen, schon auf Grund seiner ungewöhnlichen Aufgliederung in Flussbereiche, in seinen Bann – nur zu gut wusste er die Kieler Förde vom Wannsee zu unterscheiden.

So schmökerte er nun vor sich hin, als es auf Seite 337 plötzlich passierte. Sie trafen sich zum ersten Mal: Herr Clausen und die Don Juan. Er verlor sie auf Seite 338 zwar vorerst aus dem Blickfeld, aber nicht aus dem Herzen...

Es folgte ein zweiter ganz normaler Anruf – allerdings mit spektakulärem Ausgang. Herr Clausen, auf der Suche nach einem kleinen Fahrgastschiff aus den 20er, 30er Jahren fragte Herrn Schubert, ob er etwas wüsste – und als hätte er es gewusst – er gab ihm

ihre Telefonnummer, die Telefonnummer der Don Juan, von der Seite 337.

Auf den Anruf bei Herrn Peter Dentler, Eigner der Don Juan folgte unmittelbar ein Treffen zur Sichtung des Bootes. Die Fahrt dorthin führte Herrn Clausen vorbei an einem Schild, das ihn genau genommen schon seit zwei Jahren beschäftigte. „Seerundfahrten“ las er zum x-ten Mal und schon immer hatte er sich gefragt, wo denn hier ein geeignetes Gewässer sein sollte? Er vermutete erst leise, dann wurde es immer deutlicher: Dieses Schild wies ihm den Weg zur Don Juan. Sie war also all die Jahre in diesen Binnengewässern, in seiner ganz unmittelbaren Nähe unterwegs gewesen!

**15. Februar 2001** Und dann standen sie sich zum ersten Mal gegenüber. Eines war gleich klar, Herr Dentler, erfolgreicher Bauunternehmer, Bootsliebhaber erster Güte und stolzer Besitzer der Don Juan musste nicht verkaufen. Aber Herr Clausen – es war nichts zu machen – er musste sie einfach haben...



So fand der zweite Termin kurz darauf mit einem Gutachter statt. Die Probefahrt über den Klempowsee brachte beide dem Kaufvertrag näher. Nach einigen Verhandlungen – auf der einen Seite schweren Herzens, auf der anderen Seite voller Freude – kamen die beiden ins Geschäft.

Am **1. April 2001** wurde der Kaufvertrag abgeschlossen – 51 Jahre zuvor, auf den Tag genau, war Herr Walter Dentler Eigner des Schiffes geworden...



## DER ABTRANSPORT



Ein gelungener Abtransport will gut vorbereitet sein: Nils Clausen engagiert Schriever Yachttransporte, während sich Walter Dentler um alle weiteren Vorbereitungen kümmert. Nicht das Einfachste, dennoch für ihn kein Problem.

Erschafft einen Zufahrtsweg über den angrenzenden Acker zur Straße, indem er den Bauern überzeugt, ein paar Tage später zu pflügen und arbeitet seinerseits erst einmal einen breiten Weg mit seinem Fuhrpark in den Acker.

**11. April 2001** Als der Tieflader aus Stockholm in Wusterhausen ankommt, wartet der Kran schon ungeduldig. Die Don Juan ist bereits vorsichtig auf eine, von Walter Dentler selbst gebaute, mit Kernseife eingeriebene Slip-Schiene gezogen worden und hat eine Nacht an Land verbracht.



Nun wird sie vom Kran mit Hilfe einer drei Meter breiten Traverse auf den Tieflader gehoben und festgezurr.

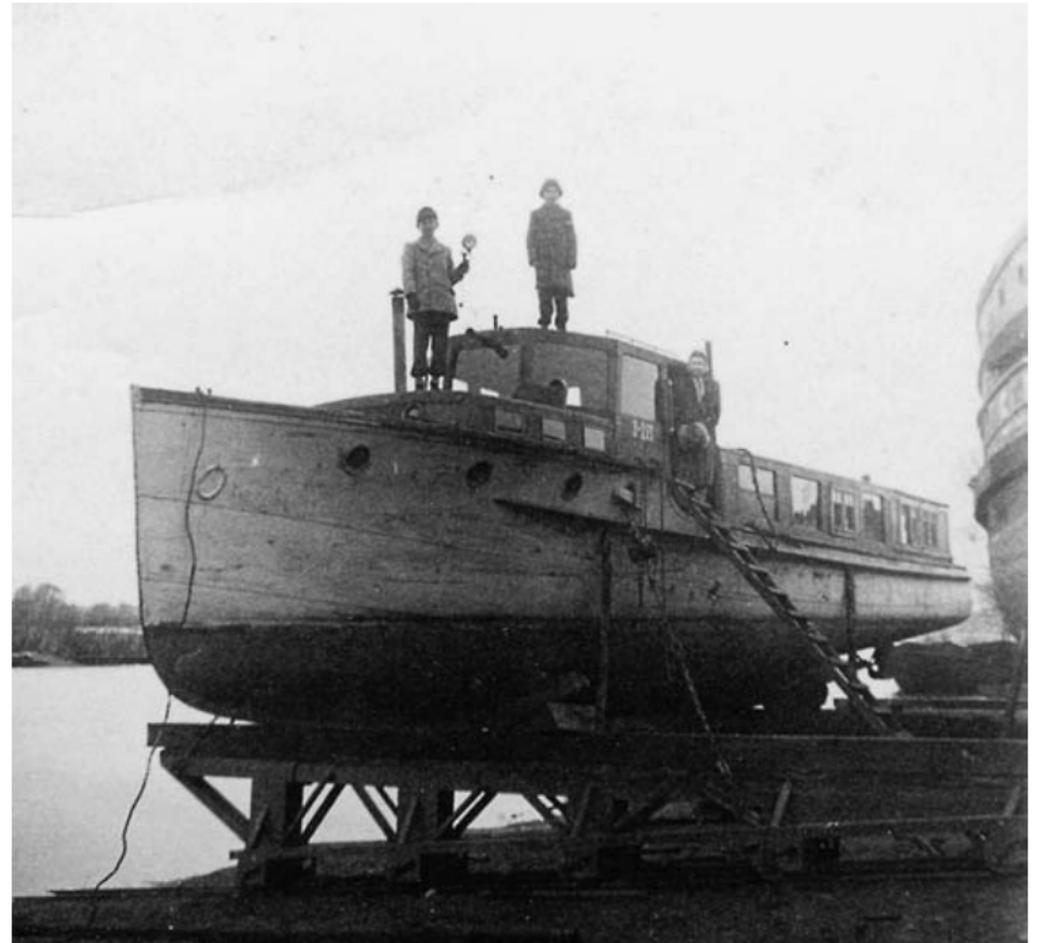
Der Tieflader fährt los, über den vorbereiteten Acker bis zur Straße und wartet dort bis 22.00 Uhr. Dann startet er auf der A24 in Richtung Berlin-Spandau, umgeben von Begleitfahrzeugen mit Blaulicht. Um 1.00 Uhr Nachts ist das Ziel erreicht...





Die Don Juan im Winter 1949/50, Potsdam

HISTORIE



Auf der Drescher-Werft Rathenow zum Landtransport aufgeslipt, März 1950



Landtransport von Rathenow nach Wusterhausen, April 1950



Kurz vor dem Stapellauf, 15. April 1950

# HISTORIE

Die Don Juan ist im Wasser, 15. April 1950



Nachdem Stapellauf, 15. April 1950



Dorfjugendauf der Don Juan, 15. April 1950





DonJuanwirdüberholt,1978



DonJuaninneuerFarbe,1978

HISTORIE



DerSalon



DonJuanaufdemKlempowerSee,60erJahre



Don Juan auf der Hans-Möritz-Werft, April 2001



Motorenwechsel...

**12. April 2001** Bei der Hans Möritz Werft im Nordhafen geht es nun zur Sache. Es wird containerweise Material ausgeschlachtet, die Welle wird vermessen, zum neuen Motor wird der passende Propeller eingebaut. Nachdem es nicht anders möglich ist, wird dafür schweren Herzens das Fahrerhaus aufgesägt. Zum Sandstrahlen wird die Don Juan in eine Schute gehoben. Der große Fund: Der frühere Name des Schiffes Wernerwerk ist plötzlich schemen-

DER RÜCKBAU





Der Rumpf wird gestrahlt...



Die Entkernung beginnt...

hafter erkennbar. Als nächstes steht fest, dass die Nieten am Rumpf in Blei eingelegt wurden. Deshalb ist an diesen Stellen keinerlei Rost entstanden.

Die Don Juan wird nun neu konserviert, ein neuer Farbaufbau gewählt: Weiß, wie ursprünglich, für den Rumpf und klassisch Rot für den Wasserpass. Nun wird das Boot wieder zu Wasser gelassen, bereit zur Feuertaufe...

Wernerwerk



# DIE FEUERTAUF

6. Juli 2001 Mit neuem Motor und dem aufgesägten Fahrerhaus, stark zurückgebautem Salon, abgerissenem Dach und ohne Bänke machen sich Udo, der Maschinist, Lothar, der Schiffsführer und Nils, der neue Eigner, mit der Don Juan auf den Weg zur ehemaligen Engelbrecht-Werft nach Köpenick. Ein wunderschönes Wetter begleitet die derangierte Don Juan mit ihren drei stolzen Begleitern durch die Wasserstraßen Berlins zu ihrer Ursprungswerft.

Auf den Brücken verharren Passanten, um das Boot zu bestaunen, der ein oder andere wünscht sich vergebens, mitfahren zu dürfen.



Don Juan im Ausbaubecken der ehemaligen Engelbrecht Werft, Juli 2001



Ohne Wassereinbruch nimmt die Don Juan problemlos ihren Wasserweg nach Köpenick und legt mit glücklicher Besatzung in der Wasserhalle an.

# DER AUSBAU

Die Don Juan in der Wasserhalle

15. September 2001 Start in die Endphase: So tadellos der Rumpf der Don Juan, so marode ist das Holz. Das Führerhaus wird abgenommen, alle Verkleidungen – Wand, Decke, Türen – müssen entfernt werden. Zwar sind sie für die Don Juan nicht mehr zu gebrauchen, dennoch werden die wertvollen Stücke gut aufbewahrt. Was in zwei Tagen hätte weggerissen werden können, kostet Nils Clausen zwei Monate – so schwer fällt es, sich von den vollkommen maroden, aber dennoch so schönen Stücken zu trennen...





Das Fahrerhaus wird ...



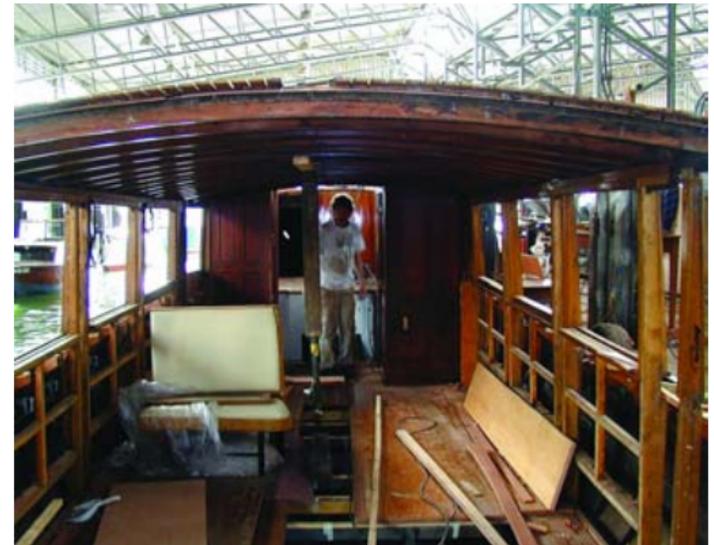
...neu aufgebaut

Alle Beschläge werden zum Galvanisieren, Reinigen, Polieren und Versiegeln zu Claus Schurbohm auf den Prenzlauer Berg in einen 2. Hinterhof gebracht.

Eine LKW-Ladung mit massivem Teak- und Mahagoniholz wird aus Hamburg in Form von Bohlen angeliefert, die auf 30 mm runtergehobelt werden.



Salon ohne Verkleidungselemente, August 2001



# DER AUSBAU



Die alte Salondecke



Das Achterdeck kurz vor Feierabend

**20. Oktober 2001** Die CNC-gefrästen Teak-Decks werden aus Süddeutschland angeliefert. Ein neues Fahrerhaus wird errichtet, die Bestuhlung wird von Stefan Quaas und Partner übernommen, die neuen Bänke werden aufgebaut.



Der Salon wird neu verkleidet

„Kein Ruh bei Tag und Nacht...“

aus: „Don Juan / Don Giovanni“ von W. A. Mozart, 1787



# DER AUSBAU

Die komplette Elektrik wird auf den neuesten Stand der Technik gebracht, es erfolgt der Einbau der Wassertanks und der sanitären Anlagen. Zu guter Letzt wird die passende Juanita – ein Tender to Don Juan – gesucht und gefunden.

Handarbeit



Anpassung



Zusägen



Anschliessen



Der Salon kurz vor der Fertigstellung



Niedergang in den Salon





Steuerstand der Don Juan

DER AUSBAU

Zur **Saison 2002** übergibt Nils Clausen die Don Juan an das M.S. Schiffskontor. Dort wird sie Teil der Charterflotte, steht mit zwei Mann Besatzung für Gesellschaften zur Verfügung und lässt das Gestrern auf den Berliner Wasserwegen wieder aufleben.

Ob Tagesfahrten, Shuttlefahrten, Herrenfahrten, Überraschungsfahrten, Hochzeitsfahrten, Location- oder Nachtfahrten – das passende Schiff oder Boot liegt bereit. Für Film und Fernsehproduktionen ist das M.S. Schiffskontor sehr erfolgreich mit einem ausgesuchten, maritimen Requisitenfundus und qualifiziertem Know-how auf, im und am Wasser tätig. Auch für Landratten, die Backbord noch nicht von Steuerbord unterscheiden können, wird die Berlinpassage auf diesen Schiffen zu einem unvergesslichen Erlebnis. Versprochen! Kein Seemannsgarn...  
Probieren Sie's doch einfach aus.

**SCHIFFSKONTOR**





„Marlene“ 6 Personen



„Orlov“ 12 Personen



„Don Juan“ 40 Personen



„Oskar“ 16 Personen



„Nordstern“ 60 Personen



„Edelweiss“ 150 Personen festliegend

**M.S. Schiffskontor GmbH** · Liegnitzer Str. 21 · 10999 Berlin  
Tel (030) 61 62 93 87 · [info@schiffskontor.de](mailto:info@schiffskontor.de) · [www.schiffskontor.de](http://www.schiffskontor.de)

**Stegadresse** Halbinsel Stralau  
Tunnelstr. 36 (linkes Ufer)





DANKE AN

Durch großes Engagement, gute Worte, viel Geduld, Verständnis und nicht zuletzt die finanzielle Unterstützung ist ein Traum wahr geworden. Danke dafür an: Katja, meine Frau, Kai, meinen Vater, Peter Dentler und seine Familie, Herrn Schubert + sein Buch, Herrn Dr. Masilge für seinen Blick, Uwe Schriever und die Tieflader, Hans Möritz + seine Jungs, Lothar Schönung, Benjamin und David, Wilfried Guse + den Kran, Heinz Greinert und Detlef Knoppe sowie den vielen Holzschrauben, Thomas Freitag + die Eingliederungshilfe, Claus Schurbohm für die blendenden Beschläge, Ulli Thierling + seinem fleißigen Eugen, Hasso Jahn + seiner Frau für die Verkleidungen, Herrn Gutsch + der damaligen Engelbrecht-Werft, Ralf Hoessel – die Blechkante, Helmut Altner – der Pinsel, Achim Merz – die Schraube, Daniel – das Auge, Christian – die Grafik, Johanna – den Text, den Hafenmeister fürs Aufpassen und Kirk Schoormann für die Geduld.

Danke!

# PARTNER



Berliner  
Bootsaustatter



**TOPLICHT**



**Adolf C.C. Rüegg**



**Firmenich**

**International**



Baujahr 1935, Engelbrecht-Werft Stahl genietet, LüA 17,50 m, BÜA 3,40 m, bis zu 45 Personen, 158 PS Scania-Vabis 6-Zylinder-Diesel.