

Eine Werft feiert ihr Comeback



Vor zehn Jahren übernahmen Peter und Gisela Minder die renommierte Heinrich-Werft in Kreuzlingen. Nachdem Kurt Heinrich sich gesundheitsbedingt aus der Werft, die er erst neu gebaut hatte, zurückgezogen hatte, war ungewiss, wie es mit der traditionsreichen und heute fast 70 Jahre alten Werft weitergehen sollte.

Minder, weder Bootsbauer noch Yachtkonstrukteur, dafür aber wie seine Frau, die aus einer Bootsbauerfamilie kommt, eingefleischter Boots-enthusiast, wagte das Abenteuer, als die Werft schon fast vor dem Aus stand und begann ihr neues Leben einzuhauchen. Das Ehepaar war überzeugt, dass die Werft mit der modernen Infrastruktur und den fähigen, langjährigen Mitarbeitern eine Zukunft hatte und nicht nur ein gutes Renommee, sondern auch ein hohes Potenzial. Mit viel Engagement, noch mehr Ideen und einer gehörigen Portion Optimismus entwickelte er die Werft weiter. Schritt für Schritt baute er den Betrieb aus, der zwar unter den alten Eigen-

tümern hin und wieder einen Lacustre-Neubau aufgelegt hatte und deren Glanzstück ein 75er Nationaler in traditioneller Beplankung war, sonst aber vor allem für Full-Service und Winterlager stand. Ein erster Coup gelang ihm, als er den Tender 06 auf den Markt brachte, ein innovatives Boot sowohl im Hinblick auf das Design, das von dem Fertigungsspezialisten Clemens Dransfeld stammte, als auch auf die Fertigungstechniken mit Prepregs, Vakuum, Sandwich und Epoxiharzen. Ein Bereich, der in den Händen von Bernd Hoffmann als Werkstattleiter liegt.

Der leichtgewichtige Tender 06 entsprach nicht nur den neuen Ansprüchen der

Mit dem Tender setzte die Werft einen Design-Trend. Das Erfolgsmodell gibt es heute in verschiedenen Varianten.



Werft, hochwertige und durchgestylte Produkte auf den Markt zu bringen, das schnittige Spaßboot traf auch sofort den Nerv von Motorbootfahrern und Seglern, die bereit waren, das nötige Kleingeld für so ein Luxusspielzeug auf den Tisch zu legen. „Unsere Zielgruppe sind Wassersportler, die das Besondere schätzen und sich abseits des Mainstreams bewegen“, fasst Peter Minder seine Werft-Philosophie zusammen. Doch nicht nur auf dem Wasser erregte der Flitzer mit dem Außenborder am Heck Aufsehen, sein Design war so überzeugend, dass er auf Anhieb einen Schweizer Designpreis und weitere erhielt. Die Jury lobte die Synthese von Bootsbau und Design, aus der ein neuer Bootstyp entstanden sei, der mit seiner Formgebung die Kunden unmittelbar anspricht. Der etwas größere Tender 08 mit einem Sechszylinder-Einbaudiesel und Z-Antrieb war die konsequente Weiterentwicklung für die design- und lifestyle-orientierte Wassersportklientel und gewann u. a. auf Anhieb den Red Dot Design Award, einen renommierten Preis für hochwertiges Design. Doch nicht nur das Tender-Design brachte einen Trend ins Rollen und manche Werft, die auf sich hält, ist auf den Designzug aufgesprungen. Inzwischen schwimmen europaweit mehr als zwei Dutzend Heinrich-Tender, dessen ursprüngliche 40-PS-Außen-

border-Version neben dem Tender 08 um eine Variante mit Jetantrieb und Webermotor sowie einen Tender 06e, bestückt mit leistungsstarkem 40 kW-Elektromotor und runden Lithium-Zellen von ECC, erweitert wurde. Letzterer bei Beschleunigung mit einem Außenborder ohne weiteres Mithalten und bringt es bei Bedarf auf über 25 Knoten. Der Prototyp eines überarbeiteten Tender 06 mit 100 PS Außenborder steht bereits in der Werkstatt und soll im Frühjahr auf den Markt kommen. Auch der brandneue Weber 850, ein ultraleichter Zweizylinder mit bis zu 113 kW, kommt inzwischen im Tender zum Einsatz.

Doch auch im Segelbootbereich ist einiges passiert in den Werfthallen. 2004 lief die erste Sagitta 11 m vom Stapel, ein anspruchsvoller Daysailer mit eher klassischen Linien der High-Tech-Haut, der konsequent auf schnelles Einhandsegeln getrimmt ist. Ultramoderne Designs dagegen sind die Abraxas 9.1 und die etwas größere Abraxas 10.5. High-tech-Speedboote dagegen sind die kleine nanook S mit sechs Metern Länge und die nanook XL mit zehn Metern Länge. Beide sind mit Canting keels ausgerüstet, die von der Werft mit Partnern entwickelt wurden. Die Hub- & Canting-Systeme sind leicht und lassen sich per Joystick bedienen. Daneben brachte die Heinrich-Werft mit dem Segen der Klasse ei-

nen Lacustre in Holz-Komposit-Bauweise auf den Markt, dessen Rumpfe mit zusätzlichen „Pushbars“ versteift wurden.

Peter Minder ist wie ein „Unruheherd“, wenn er in seinem Betrieb unterwegs ist, wie das Teil in einer Uhr, das das Räderwerk in Gang hält. Eine seiner Aufgaben sei, täglich das zu hinterfragen, was in der Werft abläuft. „Meine Denkansätze sind oft anders als die der Handwerker“, sagt der Unternehmensberater und studierte Betriebswirtschaftler, „das Ergebnis aber häufig das gleiche“. Und ständig ist er auf der Suche nach Produkten für den Bootsmarkt, aber auch andere Bereiche, wo sich das Know-how der Werft im Komposit-Bau, das mit CompositeworX in eine eigene Abteilung eingegliedert wurde, einsetzen lässt. Dort werden heute neben Teilen für die Neubauten der Werft hochwertige Epoxi-Kompositbauteile auf Kundenwunsch hergestellt. Darunter z. B. „Lomme“, ein Schlafbett mit der Form eines Ostereis, Solartische oder Empfangstheken für exklusive Eingangsbereiche.

Sein neuer Pickup brachte Peter Minder auf den Gedanken, eine ultraleichte Wohnkabine zu entwickeln, die sich einfach huckepack und abnehmen lässt. „Was auf dem Markt ist, gefällt mir nicht und ist viel zu schwer, sodass ich auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen keinen Trailer für einen Tender mehr anhängen kann“,

berichtet Minder, der das Kasko dann Spezialherstellern anbieten will.

Bereits auf dem Markt ist ein Carbon-Roll-Großbaum von CompositeworX, der kaum schwerer als ein einfacher Aluminiumgroßbaum ist. Praktisch jede Segelyacht lässt sich damit auf dieses komfortable Refsystem umrüsten ohne die Nachteile anderer Systeme. Zudem bleibt das Unterliek trimmbar und es sind Großsegel mit überrundetem Achterliek möglich.

Seit drei Jahren ist die Heinrich Werft Esthec-Generalimporteur und Verarbeitungszentrum. Die Werft liefert das alternative Decksmaterial zu Teakholz nicht nur in die Schweiz und den süd- und mitteldeutschen Raum sowie Werften in Italien, bei Solaris in Kreuzlingen wird es auch verarbeitet. Mit einer großen 3D-CNC-Fräse mit Vakuumtisch, die vor einem Jahr angeschafft wurde, können nicht nur 3-D-Formen bearbeitet werden, sondern insbesondere auch Estec-Decks zugeschnitten und fürs Verfügen vorbereitet und am Ende auf einer zwei Meter breiten Rollenschleifmaschine geschliffen werden. Schablonen von Decks werden digitalisiert und für die Fräse aufbereitet, die dann für die eigene Weiterverarbeitung oder die Verlegung bei anderen Werften vorgefertigt werden.

Projekt für die nächste Zukunft ist ein maximal drei Meter breiter und 13 Meter



langer Binnenracer. „Das schlanke Boot mit rund 115 Quadratmeter Segelfläche soll nicht nur für die Häfen am Bodensee passen, es wird auch konsequent auf Einhandsegeln getrimmt.

Kerngeschäft bleibt neben den „Spielwiesen“ des rührigen Peter Minder aber das Full-Service-Angebot der Werft vom Winterlager bis zur Bootsreparatur aller Art. Von sechs auf 17 Mitarbeiter ist die Mannschaft, die sich um die Kundenwünsche kümmert, seit der Übernahme vor zehn Jahren angewachsen.



Die Heinrich-Werft ist Spezialist für Esthec-Decks. Mit der Teakalternative aus Kunststoff lassen sich interessante und pflegeleichte Decks gestalten.



Neubau einer 12 Meter-Yacht von Juliane Hempel. Der Leistenbau wiegt nur 3,45 t, hat einen Hubkiel und fährt rund 100 qm am Kohlefaserrigg.