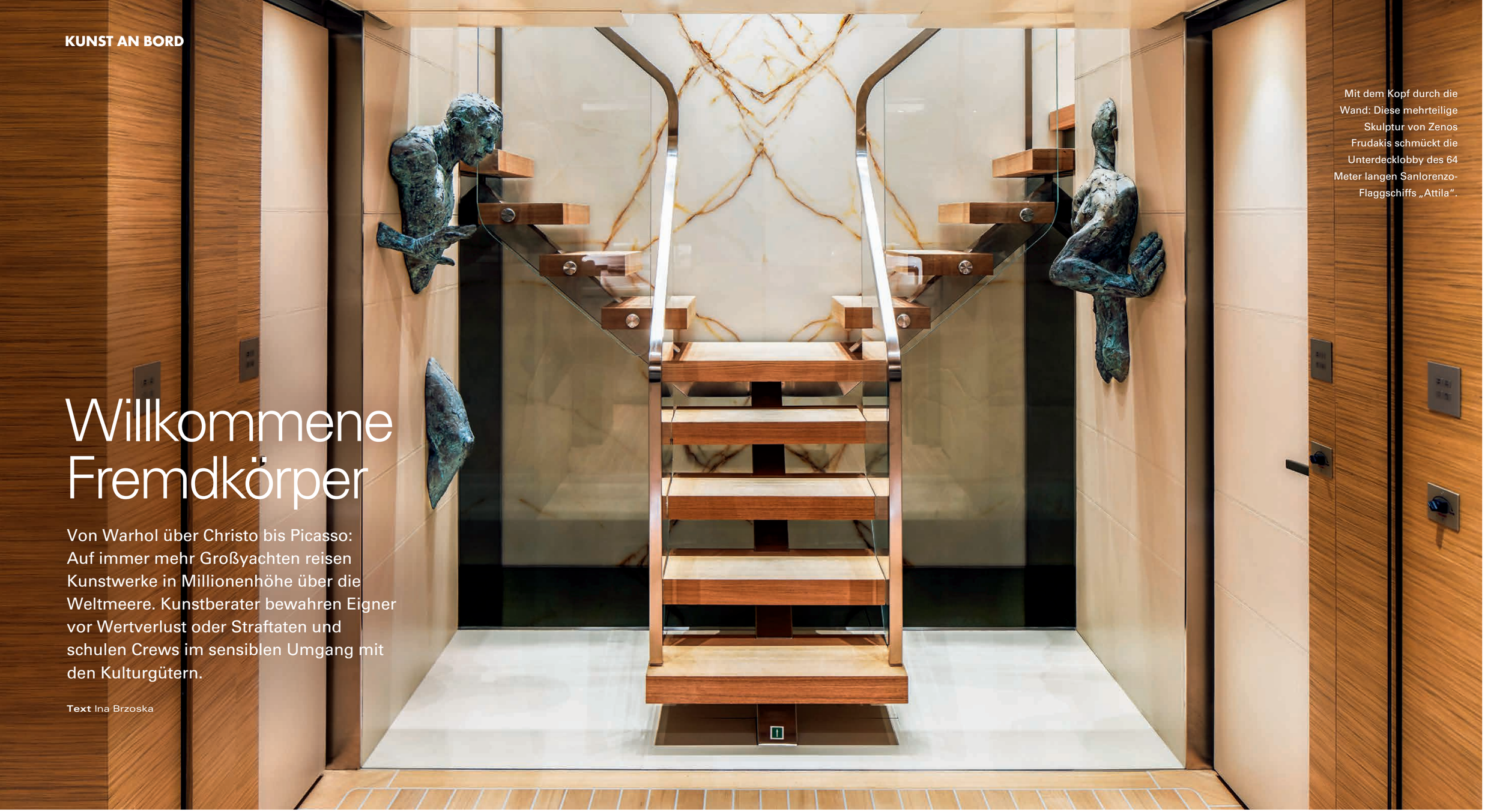


Mit dem Kopf durch die Wand: Diese mehrteilige Skulptur von Zenos Frudakis schmückt die Unterdecklobby des 64 Meter langen Sanlorenzo-Flaggschiffs „Attila“.

Willkommene Fremdkörper

Von Warhol über Christo bis Picasso: Auf immer mehr Großyachten reisen Kunstwerke in Millionenhöhe über die Weltmeere. Kunstberater bewahren Eigner vor Wertverlust oder Straftaten und schulen Crews im sensiblen Umgang mit den Kulturgütern.

Text Ina Brzoska

Es war ein spektakulärer Fall von Kunstschmuggel, den der spanische Sammler Jaime Botín plante – sei es aus Absicht oder aus Unkenntnis. Der über 80-jährige Milliardär wollte das Picasso-Gemälde „Kopf einer jungen Frau“ im Londoner Auktionshaus Christie’s versteigern. Er verfrachtete es kurzerhand auf seine Yacht „Adix“, um es nach England zu segeln. Sehr zum Unwillen der spanischen Behörden, denn das Werk ist nationales Kulturgut und darf als solches per Schiff keine Landesgrenze überqueren. Botín kam die Aktion teuer zu stehen. Der Ex-Banker wurde zu mehreren Monaten Haft und einer Geldstrafe von 52,4 Millionen Euro verurteilt, dem doppelten Wert des Bildes. War es kriminelle Energie? Betagter Eigensinn? Eines verdeutlichte der Fall Botín ganz klar: Wer wertvolle Gemälde mit an Bord nimmt, muss sich an rechtliche Bestimmungen halten. Die Ausfuhr von Kulturgütern ist streng reglementiert. Zoll, Steuern, Haftungsfragen oder Versicherungen spielen eine sehr große Rolle. In einer Zeit, in der immer mehr Yachteigner Kunst an Bord bringen, geht es auch um den Schutz eines oft millionenschweren Investments. Und da kann so einiges schiefgehen. Etwa, wenn der berühmte Champagnerkorken ins Bild knallt, die uralte chinesische Vase mit Pattex befestigt wird oder wenn sich UV-Strahlen auf hoher See in einen Monet fressen. Es passiert auch gar

Mittler zwischen den Welten: Der Hamburger Tilman Kriesel berät Eigner zu Kunst an Bord. Hier in seiner alten Wirkungsstätte, dem Sprengel Museum Hannover.

FOTOS: TYP

nicht selten, dass eine Stewardess im Hafen die Klimaanlage ausschaltet und alle Bilder anschließend restauriert werden müssen. Von finanziellen Einbußen abgesehen, treibt es Kunstliebhabern bei solchen Fällen die Tränen in die Augen.

Der Hamburger Kunstberater Tilman Kriesel sorgt dafür, dass solche Fälle möglichst nicht mehr vorkommen. Gemeinsam mit Kollegen trifft er präventiv alle Vorkehrungen, um Kunst sicher auf die Yacht zu transportieren. Kriesel ist unter anderem auf Yacht Art Management spezialisiert. Der Sprengel-Spross und studierte Architekt entdeckte die Lücke am Markt über seinen heutigen Partner, den Künstler Astor Milan Salcedo. Dessen Lebensgefährtin designt Yachtinteriors und vermittelte den ersten Fall eines Millionärs, dessen teures Gemälde vom Format her einfach nicht auf sein Schiff passen wollte.

„Immer mehr Eigner verlegen ihren Hauptwohnsitz auf das Meer. Sie wollen sich – wie in ihren Häusern auch – mit Dingen umgeben, die sie wertschätzen“, sagt Kriesel. Kunst an Bord sei für sie wie Trophäen, ein Andy Warhol käme einem Alleinstellungsmerkmal gleich. Immer öfter, beobachtet er, würden sogar kleine Ausstellungen kuratiert, die dann einem exklusiven Kreis zugänglich gemacht werden.

Kriesel und Kollegen agieren aber auch zum Schutz solcher Kulturgüter. Das Team kümmert sich etwa um die Lagerung oder den sicheren Transport. Kriesel berät bei Versicherungs- oder Zollfragen und etabliert an Bord die richtigen Bedingungen zur Kuratierung.

„Die meisten Fehler aber passieren auf dem Schiff“, sagt Kriesel. Zu den wichtigsten Fachleuten zählt daher die Londoner Kunsthistorikerin Pandora Mather-Lees. Ihre Arbeit beginnt, wenn alle Kulturgüter bereits an Bord sind. Dann schult die Britin Kapitäne und Servicepersonal im sensiblen Umgang mit Gemälden und Skulpturen.

Kulturgut: Jaime Botín wollte den 25-Millionen-Euro-Picasso „Kopf einer jungen Frau“ auf seiner 65-Meter-„Adix“ ausführen. Der Zoll beschlagnahmte, Haft- und Geldstrafe folgten.

FOTOS: DOUANE FRANCAISE (L.), MANUEL HERNANDEZ

Bewahrerin: Die in Oxford ausgebildete Kunsthistorikerin Pandora Mather-Lees schlägt die Brücke zwischen der Kunst- und der Yachtingwelt.

Frau Mather-Lees, Sie erhalten spektakuläre Einblicke in den Alltag auf Yachten. Bei welchem Ereignis müssen Sie heute noch schmunzeln?

Es gab einen Fall, bei dem der Kapitän ein Gemälde von Christo und Jeanne-Claude auspackte und es so hängen ließ. Nun hat das Künstlerehepaar bereits den Eiffelturm und den Reichstag umwickelt, ihre Werke sollten niemals ausgepackt werden. Das sind Missverständnisse, die passieren, wenn die Crew nicht ausreichend Informationen besitzt. Es war ärgerlich, aber man konnte es dem unwissenden Kapitän nicht vorwerfen.

Wann kam Ihnen erstmals die Idee, Bordmitglieder im Umgang mit Kunst zu schulen?

Ich habe viele Jahre mit meiner Firma Pandora Art Services im Bereich Kunst und Luxusgüter gearbeitet. Auf einer Messe in Südfrankreich fiel mir vor einer Show im Yachthafen auf, wie viele Kunstgüter aus den umliegenden Villen von Angestellten hin und her transportiert wurden. Ich sah, dass diese viel zu wenig geschützt waren, und überlegte, wie ich das ändern könnte. Danach bot ich Seminare mit dem Namen „Practical Care On-board Collections“ an.

„Meist werden die Schäden an Kunstgegenständen von Menschen verursacht“

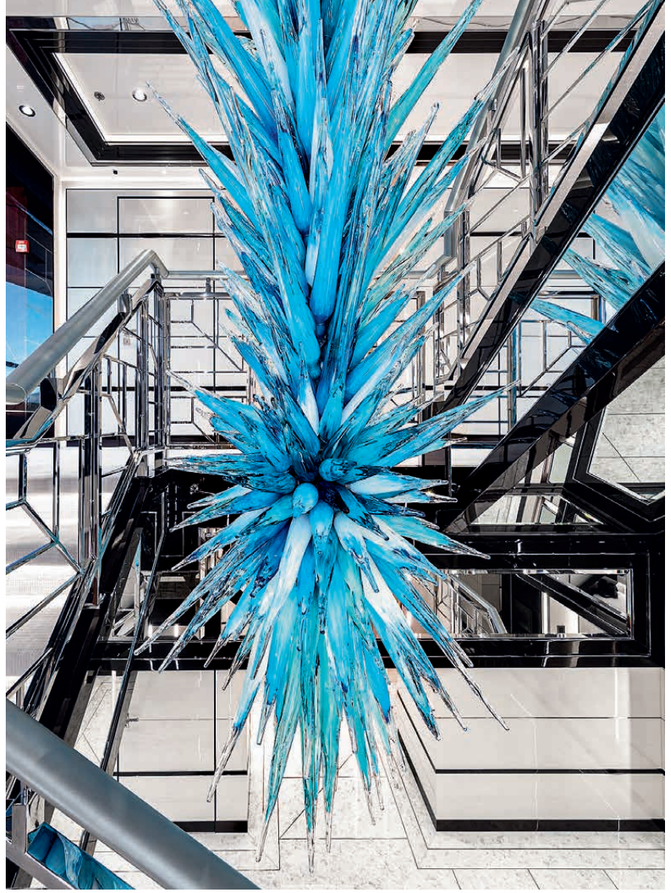
Welche Fallstricke lauern an Board?

Ich unterscheide Risiken in drei Kategorien: Es gibt das Risiko von Sanktionen beim Export von Kulturgütern. Dann spielen Umwelteinflüsse und Klimatisierung eine Rolle. Weitere Herausforderungen aber ergeben sich aus menschlichem Fehlverhalten wie Diebstahl, Vernachlässigung oder vorsätzlicher Beschädigung.

Was ist Ihrer Einschätzung nach das größte Risiko?

Ich habe fast ein wenig Angst, es zu sagen, aber meist werden Schäden an Kunstgegenständen von Menschen verursacht. Viele Kapitäne oder Angestellte wissen gar nicht, was alles schiefgehen kann. Sie besitzen wenig Kenntnisse über die Kunstwerke an Bord und gehen daher entweder zu sorglos mit ihnen um

Must-have: Die Schnittbilder von Lucio Fontana stehen bei Yachteignern hoch im Kurs, hier in einer Hängung auf einer Sanlorenzo SD112 zur Art Basel in Miami.



„Go“: Glaskunst von Dale Chihuly ziert das Treppenhaus des 77 Meter langen H2-Designs aus Turquoise-Hallen.

oder fühlen sich schlichtweg nicht für sie verantwortlich.

Ein typisches Beispiel für menschliches Fehlverhalten?

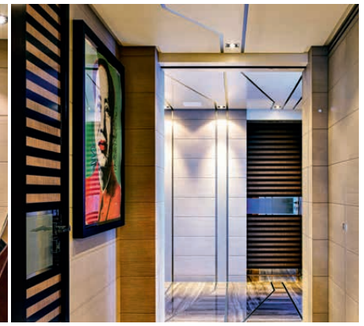
Ich erinnere mich an eine Yacht, auf der eine Skulptur am Fuße einer Treppe auf dem Weg zum Klo stand. Jedes Mal wenn die Gäste von der Toilette kamen, strichen sie mit ihren Händen über den Bauch der Skulptur. Es dauerte nicht lange, bis sie ein Fall für den Restaurator war. Es passieren aber auch viele Unfälle. An Bord kann es sehr wuselig werden, etwa während der Beladung im Hafen. Meist sind dann die Verantwortlichkeiten nicht geklärt, und viele Fragen kommen auf: Wer haftet eigentlich, wenn Schäden entstehen? Ist es der Kapitän, das Yachtmanagement, der Eigner? Es geht viel um rechtliche Risiken. Wie sind die Werke versichert? Wer trägt die Verantwortung? Das muss geklärt werden.

Hand aufs Herz: Ist eine Yacht wirklich der richtige Ort, um Kunst zu zeigen?

Es ist schwieriger als in einem Haus. Aber Superyachten werden heute unter fantastischen Bedingungen gebaut. Viele Museen wären neidisch auf diese modernen Klimaanlagen. Und inzwischen bieten sie auch genügend Raum, um Werke zu zeigen.

Welche Art von Yachten haben Kunst an Bord, welche Bedingungen müssen erfüllt sein?

Das können Segel- oder Motoryachten sein. Für gewöhnlich braucht es ein Schiff über 40 Meter, um interessante Werke so zu zeigen, dass sie wirken können. Je größer das Schiff, desto mehr Raum für eine Kunstkollektion, Designgegenstände oder dekorative Dinge wie Vasen oder Schalen gibt es.



„Galactica Star“: Für die 65-Meter-Heesen wählte der erfahrene Eigner eine Vielzahl an Kunstobjekten aus, darunter ein Mao-Porträt von Andy Warhol (r.).

„Pink Gin VI“: Auf der 54 Meter langen Karbonslup steht diese Statue von Roberto Fabelo vor dem Mast und hinter der Eignerkabine. Die Nashörner, Muschel und Frauenkörper sind auch Teil einer Bronzeskulptur, die ebenfalls der kubanische Künstler beisteuerte.

„Revelry“ (Ex-„Snowbird“): Die Hakvoort zeigt, dass selbst auf 39 Metern Platz ist für Kunst von Alexander Calder, Ellsworth Kelly, Richard Diebenkorn und „Shipboard Girl“ von Roy Lichtenstein (o.).

Wo genau ist Kunst fehl am Platz?
Gemälde, Skulpturen oder Vasen sollten beispielsweise nicht in der Nähe von Sprinkleranlagen oder in Badezimmern platziert sein. Auch in der Nähe der Galley wird es heikel, weil dort Wasserdampf und Öl austreten. Die Nähe von Fenstern und Türen birgt Risiken, weil dort salzige Meeresluft einströmt oder Licht einfällt.

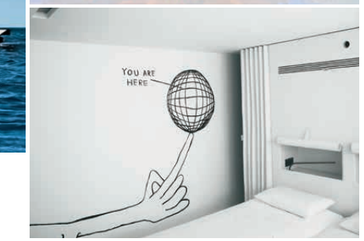
„Es ist immer noch besser, ein Besitzer genießt seine Kunst an Bord, als dass er sie im Hafen lagert“

Man muss auch bedenken, dass Sonnenlicht auf hoher See noch greller sein kann als an Land. Aber auch Kunstlicht, insbesondere das von Deckenspots, stellt eine Gefahr dar.

Was entgegnen Sie Kritikern, die monieren, dass Kunst hier nur einem exklusiven Kreis vorbehalten bleibt?
Nun, es ist immer noch besser, ein Besitzer genießt seine Kunst an Bord, als dass er sie im Hafen lagert. Aber letztlich liegt es in der Verantwortung des Eigners. Er und sein Kapitän müssen dafür Sorge tragen, dass in den Räumen die richtige Temperatur herrscht, dass keine Feuchtigkeit an die Kunst kommt, dass Türen geschlossen bleiben, dass Gemälde oder Skulpturen richtig platziert werden. Sind diese Bedingungen gegeben, sind Yachten auch durchaus gute Aufbewahrungsorte für Kunst.

Sie sind Kunsthistorikerin, haben in Oxford studiert. Hören Sie denn nie böswillige Kommentare von Kollegen über Kunst auf Yachten?
Natürlich, aber weniger, als man denkt. Superyachten werden aufgrund ihrer atemberaubenden Konstruktionen immer im Fokus der Aufmerksamkeit stehen. Ich betone stets, dass es bei uns um Schutz und Erhaltung von Kunst geht und nicht darum, das An-Bord-Bringen zu fördern. Viele Eigner verleihen ihre Kunstgüter auch an Museen oder Ausstellungen, sie verkaufen sie bei Auktionen, sie pflegen sie, indem sie sie zu Restauratoren geben. All das ist positiv, wenn es um den Erhalt der Werke geht.

Geht es den Eigentümern mehr um Investment oder um Liebhaberei?
Es geht viel um Investment, da die Preise für Kunst gestiegen sind und Kunst



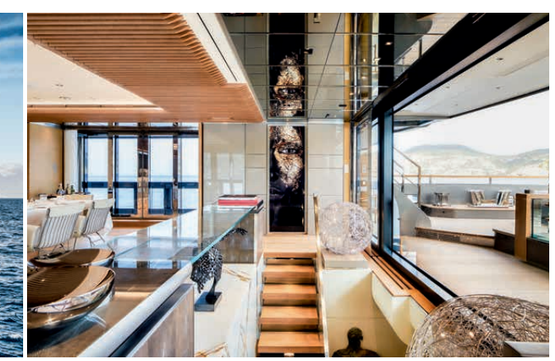
„Guilty“: Die schwimmende Galerie auf 35 Metern entstand für einen griechischen Sammler, der den Briten David Shrigley die Kabinen bemalen ließ (u.). Kunst ist auch das Exterior von Jeff Koons mit Razzle-Dazzle-Schiffstarnung des Ersten Weltkriegs.

als aktiver Posten in Bilanzen gehandelt wird. Diese Investitionen müssen geschützt werden. Jede Verschlechterung des Zustands bedeutet eine Verringerung des Wertes. Aber es geht auch um Liebhaberei. So wie sie ihre Häuser mit Kunst ausstatten und ihnen so Individualität verleihen, tun sie es auch auf Yachten, es ist ja oft ihr zweites Zuhause.

Welche Erfahrungen machen Sie während Ihrer Schulung mit der Crew?
Während der Schulung kommt es mir vor, als eröffne sich der Besatzung eine neue Welt. Sie ist sehr neugierig und möchte so viele Informationen wie möglich über die Werke, um die sie sich kümmert. Etwa wo die Stücke herkommen, welche Materialien verwendet wurden, wie wertvoll sie sind und ob sie versichert sind. Oft sind Angestellte ganz schön perplex, wie viel Wissen es über Kunst zu vermitteln gibt.

Ist Ihnen wichtig, dass die Crew Kunstverständnis erwirbt?
An erster Stelle kommt die Gesundheit des Personals und ihre Sicherheit an Bord. Aber bei Kunstwerken tätigen Eigner große Investitionen, sie drücken ihre Individualität und ihren kulturellen Geschmack aus. Sie vererben die Werke, daher ist es wichtig, nach ihnen zu schauen. Und richtig kümmert man sich erst, wenn man den Wert kennt und schätzt. Deshalb ist es so wichtig, dass die Crew es auch einschätzen kann.

Was mögen Sie an Ihrem Job?
Am liebsten arbeite ich mit der Crew, denn sie ist sehr dankbar für die Unterstützung und liebt es, dazuzulernen. Außerdem kann ich mein ganzes Wissen und meine 20-jährige Erfahrung im Kunstsegment an die Branche weitergeben. Dieses Umfeld ist neu für mich, das ist spannend. Und ich komme an die erstaunlichsten Orte. Es ist so viel Abwechslung da, weil sich die Kunstwelt und die rechtlichen Bedingungen immer wieder ändern. Das hält mich auf Trab.



„Attila“: Für den 64 Meter langen Stahlverdränger aus Sanlorenzo-Hallen orderte der kunstinteressierte Eigner ein Paszkowski-Casprini-Interior. Links geht es in den Salon auf dem Hauptdeck, rechts zum Infinitypool und unten zur Frudakis-Skulptur.