

Jörg W. Ziegenspeck

MY 'NORDLICHT II' (Hamburg)

**Vom langwierigen Suchprozess
über schmerzvolle erste Erfahrungen
zu letztlich beglückenden Fahrten
– buten und binnen**

Unterwegs in Holland (2013):

**Auf den Seen und Kanälen Frieslands,
zu den Inseln Vlieland und Terschelling und
über das IJsselmeer nach Amsterdam**

Zu den Nordseeinseln (2014):

**Von den Nordseeinseln Schiermonnikoog, Ameland,
Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog,
Spiekeroog, Wangerooge und Helgoland
nach Süd-Dänemark und
zurück nach Deutschland**

Augsburg 2017

Bibliographische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://dnb.d-nb.de>
abrufbar.

© 2017 by ZIEL-Verlag
Zentrum für interdisziplinäres erfahrungsorientiertes Lernen GmbH

ISBN 978 – 3 – 944708 – 59 – 1

Jörg W. Ziegenspeck

MY 'NORDLICHT II' (Hamburg)

**Vom langwierigen Suchprozess
über schmerzvolle erste Erfahrungen
zu letztlich beglückenden Fahrten
– buten und binnen**

Unterwegs in Holland (2013):

**Auf den Seen und Kanälen Frieslands,
zu den Inseln Vlieland und Terschelling und
über das IJsselmeer nach Amsterdam**

Zu den Nordseeinseln (2014):

**Von den Nordseeinseln Schiermonnikoog, Ameland,
Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog,
Spiekeroog, Wangerooge und Helgoland
nach Süd-Dänemark und
zurück nach Deutschland**

Hamburg / Lübeck 2017

MY 'NORDLICHT II' (Hamburg)

Vom langwierigen Suchprozess über schmerzvolle erste Erfahrungen zu letztlich beglückenden Fahrten – buten und binnen

Auf der Suche nach einem neuen Schiff	9
Vom langen Gärungsprozess zur beherzten Entscheidung	10
Konkrete Schritte werden eingeleitet (2011)	11
Es wird ernst – und dann fast todernst	14
Auf der Suche nach einem neuen Schiff: Ein Stück – mal Lustspiel, mal Drama – in zehn Akten (2012 / 2013)	16
1. Akt	16
2. Akt	22
3. Akt	25
4. Akt	27
5. Akt	30
6. Akt	31
7. Akt	32
8. Akt	33
9. Akt	34
10. Akt: Happy End	40
Ende gut, alles gut ?	41
Erste Erfahrungen mit MY 'NORDLICHT II' (Hamburg)	42
Endlich – es geht los	44
Sommer-Törn 2013: Besuch der holländischen Nordseeinseln Vlieland und Terschelling und Fahrt über das IJsselmeer nach Amsterdam	44
Auf Kollisionskurs	56

Von 1992 bis 2011 war dieser Motorsegler jeden Sommer unser Zuhause



MSY 'NORDLICHT' (Hamburg)

Typ COLVIC COASTER 29 von G.L. Watson – Glasgow / UK

Baujahr 1981 / 1982

Länge: 8,90 m, Breite: 3,10 m, Tiefgang: 1,30 m

Zweite Maschine: Volvo-Penta MD 22 P-B – 59 PS

Neue Erfahrungen mit MY 'NORDLICHT II' (Hamburg)	62
Wir halten zunächst Holland die Treue	62
Törn 2014 : Von Sneek durch die Friesländische Wasserlandschaft zum Wattenmeer und zu den holländischen und deutschen Nordsee- inseln	76
Binnenwärts an die Nordseeküste: Von Sneek über Lekkum nach Lauwersoog (13.06. - 15.06.2014)	76
Hinein in das Wattenmeer: Von Lauwersoog zur Insel Schiermonnikoog (16.06. - 27.06.2014)	76
Von Schiermonnikoog zur Insel Ameland (28.06. - 06.07.2014)	79
Von Ameland zum Festland (07.07.2014)	84
Von Lauwersoog über Groningen und Delfzijl nach Emden / Nieder- sachsen (08.07. - 11.07.2014)	84
Von Emden zur Insel Borkum (12.07. - 16.07.2014)	91
Von Borkum zur Insel Juist (17.07. - 22.07.2014)	105
Von Juist zur Insel Norderney (23.07.2014)	118
Von Norderney zur Insel Baltrum (24.07. - 26.07.2014)	129
Von Baltrum zur Insel Langeoog (27.07. - 28.07.2014)	140
Von Langeoog zur Insel Spiekeroog (29.07. - 03.08.2014)	147
Von Spiekeroog zur Insel Wangerooge (04.08.2014)	161

Seit 2012 ist diese Motoryacht unser „Floating Home“



MY 'NORDLICHT II' (Hamburg)

**Typ LUNA 34 von Brandsma Jachten B.V. – Sneek (Friesland) / NL
Baujahr 2011**

**Länge: 10,20 m, Breite: 3,70 m, Tiefgang: 1,00 m
Erste Maschine (2011 - 2016): Yanmar 4 JH 4 – TE / 75 PS ,**

	7
Von Wangerooge zur Insel Helgoland (05.08. - 07.08.2014)	168
Von Helgoland zum Festland (Schleswig-Holstein) nach Tönning / Eider (08.08.2014)	183
Von Tönning auf der Eider über Friedrichstadt und Süderstapel und über den Eiderkanal zur Gieselauschleuse am Nord-Ostsee-Kanal (09.08. - 14.08.2014)	188
Durch den Nord-Ostsee-Kanal (NOK) nach Kiel und dann nach Eckernförde (15.08.2014)	205
Von Eckernförde nach Kappeln an der Schlei (16.08. - 20.08.2014)	208
Von Kappeln nach Dänemark: Insel Avernakø (21.08. - 22.08.2014), Lohals / Insel Langeland (22.08. - 23.08.2014), Insel Agersø (23.08. - 24.08.2014), durch das Smålands-fahrwasser nach Vordingborg / Insel Seeland (24.08. - 25.08.2014) und zur Insel Nyord (25.08. - 26.08.2014)	226
Von Dänemark nach Deutschland: Von der Insel Nyord (27.08.2014) über Gedser / Insel Falster (27.08.- 28.08.2014) nach Boltenhagen / Mecklenburg (28.08. - 29.08.2014) und Timmendorf / Insel Poel (29.08. - 30.08.2014)	245
Von Mecklenburg in die Trave und nach Lübeck (30.08. - 01.09.2014)	254
Von Lübeck (01.09.2014) auf dem Elbe-Lübeck-Kanal nach Berkenthin (01.09. - 02.09.2014), Mölln (02.09. - 03.09.2014) und Lauenburg (03.09. - 04.09.2014)	255
Von Lauenburg (04.09.2014) elbabwärts über Geesthacht und Hamburg zum „Hamburger Yachthafen“ in Wedel / Holstein (04.09. - 13.10.2014)	277
Zum Schluss nur noch eine kurze Bemerkung	282
Buchhinweise	284

Auf der Suche nach einem neuen Schiff

Mit diesem Bericht wird eine neue Seite der Schilderungen unserer Erlebnisse an Bord von Schiffen aufgeschlagen. Als Gisela und ich uns kennenlernten, genügte uns der kleine 6-Meter-Kutter 'A.S. MAKARENKO' für wunderbare Urlaubsreisen vorwiegend in dänischen Gewässern. Dann entschlossen wir uns 1992 zum Kauf eines gebrauchten Motorseglers vom Typ Colvic Coaster 29 (Baujahr 1982). Zwanzig lange Jahre war diese erste 'NORDLICHT' unser schwimmendes Zuhause, wann immer sich bei beiderseitigem starkem beruflichem Engagement ein Zeitfenster öffnete und wir Seeluft atmen durften. Aber erst nach der Pensionierung wurden ausgedehnte Reisen möglich, damit lang gehegte Träume Wirklichkeit, konnte die tiefe Sehnsucht nach Freiheit und Weite gestillt werden. Wer Schönes erlebt, möchte darüber auch gerne berichten, um andere Menschen daran teilnehmen zu lassen und ihnen eine Freude zu bereiten. Deshalb haben wir über unsere Erfahrungen und Erlebnisse ausführlich berichtet und reich illustrierte Bücher im Verlag ZIEL (Augsburg) publiziert. ¹

-
- ¹ Gisela Brehmer-Ziegenspeck:
Tagebuchnotizen von Bord der MSY 'NORDLICHT' (Hamburg).
In 180 Tagen um die Ostsee.
Augsburg (Verlag ZIEL) 2010, 78 Doppelseiten, mit über 120 Farbfotos und einer Routenübersicht.
ISBN 978-3-940562-54-8
Jörg W. Ziegenspeck:
Going East.
Mit dem Segelschiff in 180 Tagen um die Ostsee.
– Segeln in der „Dritten Hälfte“ des Lebens –
Augsburg (Verlag ZIEL) 2010, 290 Doppelseiten, mit über 500 Farbfotos und 57 Routenplänen.
ISBN 978-3-940562-53-1
Jörg W. Ziegenspeck:
Respekt, Respekt ...
Das erste Mal auf eigenem Kiel in den Watten und auf der Nordsee.
Bericht über einen Sommertörn mit MSY 'NORDLICHT' (Hamburg).
Augsburg (Verlag ZIEL) 2010, 88 S., mit 85 Farbfotos und 3 Routenplänen.
ISBN 978-3-940562-55-5
Gisela Brehmer-Ziegenspeck:
Tagebuchaufzeichnungen während des Norwegen-Törns mit MSY 'NORDLICHT' (Hamburg).
160 Tage an Bord.
Augsburg (Verlag ZIEL) 2012, 178 Doppelseiten, mit über 380 Farbfotos und einer Routenübersicht.
ISBN 978-3-940562-73-9
Jörg W. Ziegenspeck:
Kurs Nord.
Mit MSY 'NORDLICHT' (Hamburg) nach Norwegen.
Bericht über einen langen Segelsommer.
– Segeln in der „Dritten Hälfte“ des Lebens –
Augsburg (Verlag ZIEL) 2012, 229 Doppelseiten, mit über 500 Farbfotos und 15 Routenplänen.
ISBN 978-3-940562-73-9
Jörg W. Ziegenspeck:
Segeln vor der Haustür – oder: Sieh, das Gute liegt so nah !
Unterwegs vor den Küsten Mecklenburgs und Vorpommerns zwischen Haffs und Bodden, Förden und Inseln, Wieken, Steilufern und weißen Stränden.
Bordgespräche an verwunschenen Orten mit Menschen, die etwas zu erzählen haben.
Augsburg (Verlag ZIEL) 2013, 510 Doppelseiten mit über 500 Farbfotos und einem Routenplan.
ISBN 978-940562-89-0
Jörg W. Ziegenspeck:
Bordgespräche.
Interviews an verwunschenen Orten in Mecklenburg-Vorpommern.
In Rerik mit Frau Pastorin Karen Siegert, in Kröslin mit dem Bürgermeister Wolfgang Woy und dessen Ehefrau und in Lassan mit dem Ingenieur und Sozialwissenschaftler Dr. Uwe Bastian.
Augsburg (Ziel Verlag) 2013, 78 S. mit 88 Farbfotos und Karten.
ISBN 978-3-940562-90-6

Irgendwann aber meinten wir beide, dass es vielleicht gut sein könnte, unseren wassersportlichen Interessen in fortschreitendem Alter vielleicht doch noch einen neuen Akzent verleihen zu müssen. So begann 2012 ein verschlungener Suchprozess, an dessen Ende (2014) wir zwar über ein neues Schiff verfügten, keineswegs aber sicher waren, damit den „Große Los“ gezogen zu haben.

Vom langen Gärungsprozess zur beherzten Entscheidung

Nach der Norwegenreise (2011) hatten wir uns entschlossen, unsere 'NORDLICHT' zu verkaufen. Wir dachten, dass mit dem Ende des einprägsamen und erlebnisreichen Törns hoch in den europäischen Norden ein guter Zeitpunkt gekommen wäre, von dem seetüchtigen Motorsegler Abschied zu nehmen.

Wir beide bemerken nämlich die ersten Anzeichen des Alterns: hier und da zwickt und zwackt es, die Beweglichkeit nimmt ab, so dass die körperliche Belastungsfähigkeit – peu à peu – eingeschränkt wird. Noch bin ich als „Mann vor dem Mast“ voll einsatzfähig, setze und berge die Segel auch bei widrigen Wetterverhältnissen mühelos und kann mich auf schwankenden Planken flink und sicher bewegen. Doch ein Blick auf die gezählten Lebensjahre führt unweigerlich zu der Einsicht, dass die Bäume nicht mehr in den Himmel wachsen. Also reifte die Erkenntnis, lieber früher (und freiwillig) als später (und dann vielleicht gezwungenermaßen) diesbezüglich endgültige Entscheidungen zu treffen. Klar war mir dabei also, dass MSY 'NORDLICHT' (Hamburg) – wenngleich ein gutmütiges, stäbiges Schiff – nachhaltig Ansprüche an Fitness und Beweglichkeit seiner Crew stellt. Wäre es da nicht angebracht, rechtzeitig für einen altersgemäßen Ersatz zu sorgen ?

Ohne Schiff wollte ich nicht durchs Alter segeln, aber ein Segelschiff müsste es nicht unbedingt bleiben, auch ein motorgetriebenes Fahrzeug lässt es zu, die reizvollen See- und Küstenreviere zu erkunden. Aber auch neue Reviere kamen ins Visier: Binnenseen, Flüsse und Kanäle rückten in den Blickpunkt des Interesses, Frankreich, Holland und die Berliner und Mecklenburgischen Gewässer tauchten als Ziele auf der inneren Bedürfnispalette plötzlich auf.

Das Umsteigen von einem Segelschiff auf ein Motorboot sollte nicht unbedingt mit „Abstieg“ verwechselt werden. Da gibt es namhafte Zeitgenossen, die diesen Weg bereits hinter sich haben. So z.B. der Weltumsegler Rollo Gebhard, der zusammen mit seiner Frau Angelika schon bald nach der Rückkehr aus der Südsee und nur wenige Jahre nach der politischen Wende an Bord einer Motoryacht Flüsse und Kanäle, Seen und Bodden im Osten unserer Republik kennen lernte. Dazu schrieb er zusammenfassend: „Die Wiedervereinigung“ hat uns „das zweifellos schönste Wassersportrevier unseres Erdteils zugänglich gemacht.“² Die Weltumsegler begannen ihre Reise in Papenburg an der holländischen Grenze und gelangten bis an die Grenze von Böhmen; sie besuchten Polen und betrachteten Rügen als einen von vielen Höhepunkten ihres Unternehmens. Zum Schluss lagen 2.500 km romantische Binnenwasserwege achteraus. Es war ein echtes „Abenteuer Deutschland“, wie man es sich erhofft hatte.

² Rollo Gebhard: Gewässer ohne Grenzen. Unterwegs zwischen Elbe und Oder. Bielefeld (Delius Klasing) 1994, S. 7.

„Wir waren immer wieder überrascht, wie viel es in der Heimat noch zu entdecken gab. Abseits der Autobahnen und ganz besonders in den östlichen Bundesländern fanden wir weite Landstriche mit unberührter Natur, nicht weniger reizvoll als in der Südsee oder in Australien.“ (S. 171) – Nun waren Gisela und ich zwar weder in der Südsee noch in Australien gewesen, aber unsere Erfahrungen, die wir auf dem Sommertörn 2012 (nun doch noch einmal mit unserer 'NORDLICHT') entlang der Küsten von Mecklenburg und Vorpommern – und hier insbesondere während dreier mehrtägiger Kajakexkursionen, die wir auf den geheimnisvollen und wirklich idyllischen Flüssen Warnow, Peene und Uecker unternahmen, – gesammelt hatten³, deckten sich mit den Einschätzungen von Angelika und Rollo Gebhard. Es gibt sie noch, die Ruhe in der Natur, die Vielfalt von seltenen Pflanzen und Tieren, die dunklen Wälder, die fruchtbaren Felder, grünen Weiden und rauschenden Schilfgürtel, die – je nach Sonnenstand – eine je eigene und oftmals verwunschene Färbung zeigen. Auch wir haben die Buchen gerochen, die Wiesen und Sümpfe, besonders intensiv nach einem Regenguss. Über allem spannte sich ein weiter Himmel, mal strahlend blau, mal durch weiße Wolken freundlich betupft, manchmal grau und regenschwer, wieder ein andermal nebeltrüb und fast schon bedrohlich. – Warum also nicht den schwimmenden Untersatz wechseln, um diesem spannenden Schauspiel der Natur vielleicht noch näher zu kommen ?

Konkrete Schritte werden eingeleitet

Und so suchten wir nach einem Makler, der sich um den Verkauf unseres Schiffes kümmern sollte. Auf Empfehlung der „ancora Marina“ in Neustadt übergaben wir eine ausführliche Beschreibung des Schiffes und zahlreiche Fotos der auf dem Hafengelände ansässigen Firma, die unter dem Logo „Brauckmann Boote“ firmierte. Der Auftrag war klar umschrieben: Verkauf unseres Motorseglers vom Typ Colvic Coaster 29 für den angedachten Preis von 49.500,- € (die Holländer verwenden die treffende Bezeichnung „Fragepreis“) durch eine entsprechende Präsentation im Internet.

Unter der Bezeichnung „Brauckmann Boote“ firmieren verschiedene selbständige Gesellschaften, die unter einem gemeinsamen Namen an verschiedenen Orten in Deutschland gebrauchte Segel- und Motoryachten zum Verkauf anbieten. Die Geschäftsidee hatte Thomas Brauckmann, der die Fa. „Brauckmann Boote GmbH“ in Brandenburg leitet. Durch die Kooperation der Geschäftsführer bei der Internet-Präsentation aller im Angebot befindlichen Schiffe wird der Eindruck eines großen Unternehmens erweckt und gleichzeitig vermutet, dass mit entsprechend gebündelten Erfahrungen und großer Sachkompetenz zu Gunsten der Auftraggeber gearbeitet werde. Auf den ersten Blick war also für uns nicht erkennbar, dass es sich nicht um eine Firma mit einem Netz von Niederlassungen, sondern um jeweils selbstständige Gesellschaften mit eigenverantwortlichen Geschäftsführern handelt. Erst später wurde offenkundig, dass der Geschäftsführer, Jan Kelling (zusammen mit seiner Frau),

³ Jörg W. Ziegenspeck: Segeln vor der Haustür – oder: Sieh, das Gute liegt so nah. Unterwegs vor den Küsten Mecklenburgs und Vorpommerns zwischen Haffs und Bodden, Förden und Inseln, Wieken, Steilufem und weißen Stränden. Bordgespräche an verwunschenern Orten mit Menschen, die etwas zu erzählen haben. Augsburg (Verlag ZIEL) 2013, 510 Doppelseiten mit über 500 Farbfotos und einem Routenplan. ISBN 978-940562-89-0

die Fa. „Brauckmann Boote Neustadt Ostsee GmbH“ gegründet hatte und seither eigenverantwortlich leitet.

Es meldete sich irgendwann im Herbst 2011 ein Ehepaar aus Göttingen, das über die veröffentlichten Reiseberichte auf unsere MSY 'NORDLICHT' aufmerksam geworden war. Insbesondere die Frau schwärmte davon, selbst auch solche wunderbaren Reisen zu machen, wie wir sie beschrieben hatten, so dass jenes Schiff, mit dem wir vergnüglich unterwegs waren, doch wohl auch für sie der geeignete „Untersatz“ sein müsse. Es folgte eine Besichtigung und es verfestigte sich der Eindruck, nun das richtige Schiff gefunden zu haben. Bei Gisela und mir breiteten sich bereits Wehmut und Kummer aus, denn eigentlich war es doch nur ein vager erster Versuch gewesen, den „Marktwert“ unseres geliebten Schiffes zu testen. Zur Trennung waren wir zu diesem Zeitpunkt innerlich noch gar nicht bereit.

Dreißig Jahre hatte der Motorsegler bereits auf Rumpf und Deck; und – obwohl regelmäßig und gut gewartet und gepflegt und im Winter immer in einer Halle untergebracht – hatte das Alter seine Spuren natürlich hinterlassen. Vieles (ja eigentlich fast alles) war inzwischen ersetzt bzw. erneuert worden: eine Volvo-Penta-Maschine hatte den alten, wackeren Mercedes-Diesel ersetzt, die gesamte Elektrik und Elektronik waren neu, die Heizung war ausgewechselt worden, schließlich hatte das Unterwasserschiff erst kürzlich eine Osmosekur (mit fünfjähriger Garantie) erhalten.

Dann kam aber im Frühjahr die für uns befreiende Mitteilung, dass die Göttinger Interessenten aus privaten Gründen von ihrer festen Kaufabsicht zurücktreten mussten. – Wir waren's zufrieden, denn damit war ein neuer Segelsommer gesichert, den wir dazu verwenden wollten, die deutschen Küsten Mecklenburgs und Vorpommerns zu erkunden.

Und so geschah es: ein praller Sommer brachte 70 lange Tage und bezaubernde Nächte mit tausend Eindrücken, Gesprächen und Erlebnissen – quasi vor der „deutschen Haustür“. Dem entsprechend erhielt unser Reisebericht den Titel: „Segeln vor der Haustür – oder: Sieh, das Gute liegt so nah!“

Den Bericht über den 70tägigen Törn reichten wir mit allen erforderlichen Unterlagen beim „Fahrtenwettbewerb 2012“ der Kreuzer-Abteilung (KA) des Deutschen Segler-Verbandes (DSV) ein und erhielten in festlichem Rahmen am 23. März in Berlin eine Bronze-Medaille in der Kategorie „See“.

Der Obmann der KA, Wolf E. Grunert, hob in seiner Laudatio besonders die lebendige Darstellung des Reiseberichts hervor:

„... Mit Hingabe werden Besichtigungen kulturhistorischer Sehenswürdigkeiten, eigene sportliche wie musische Interessen, nostalgisches Flair und immer wieder die Begegnung mit den Menschen der Region, ihren Sorgen und Anliegen zu einem lebenswürdigen Erscheinungsbild verschmolzen. Der umfangreiche Reisebericht gewinnt dadurch weit über die eigentliche Beschreibung eines Törnverlaufs hinaus so etwas wie kontemplative Tiefe in der Betrachtung der Sinnhaftigkeit unseres im Einklang mit der Natur erlebbaren so schönen Sports.

Eine 2½-monatige Bildungsreise unter Segeln, deren Wert das fahrtensportliche Gewicht, das wir durch unsere Medaillen sichtbar machen, deutlich übersteigt. Hätten wir einen Literaturpreis oder Ähnliches als Auszeichnung für die schönste Dokumentation zu vergeben – diese Reise wäre ein heißer Kandidat.“



MSY 'NORDLICHT' (Hamburg)
Colvic Coaster 29

Es wird ernst – und dann fast todernst

Kaum waren wir zurück, als sich schon ein weiteres Ehepaar aus Stralsund meldete. Erneut war man über unsere Fahrtenberichte ⁴ auf das Schiff aufmerksam geworden und wollte es sich unbedingt und möglichst rasch anschauen.

In Neustadt lagen damals zwei Motorsegler, die von den Interessenten dann auch besichtigt wurden: eine Fairway Fischer 30 und unsere Colvic Coaster 29. Noch während der Besichtigung fiel die Entscheidung für unsere MSY 'NORDLICHT'. – Wir stimmten zu, nun – nach dem langen Sommertörn, der für uns innerlich auch eine Art Abschiedstörn gewesen war – ohne Traurigkeit, denn wir hatten zwanzig schöne, ereignisreiche und interessante Jahre zusammen mit und auf diesem Schiff verbracht. – Was will man mehr ?!

Obwohl ich unser Schiff bereits für das Winterlager vorbereitet hatte, wollte der zukünftige Eigner die 'NORDLICHT' sofort in den neuen Heimathafen überführen. Also riggte ich das Schiff wieder auf, kündigte das Winterlager in Neustadt i.H. und machte es für die Übergabe fertig.

Mein lieber Freund Pavel in Prag, der Solo-Oboist und Leiter des bekannten „Verner Collegiums“, deren hochtalentierten, professionellen Musiker (fast) alle zur Familie gehören, gab dem Abschied mit einem kleinen Aquarell stimmungsvoll künstlerischen Ausdruck. – Ich war gerührt und dankbar zugleich.



**Abschied von MSY 'NORDLICHT' (Hamburg),
ein Aquarell von Pavel Verner aus Prag**

⁴ Pascal Schürmann leitete die illustrierten Berichte über das „ganz persönliche Sommermärchen des Ehepaares“ unter der Überschrift „Hohes Alter, hoher Norden“ in der Zeitschrift „Yacht“ (2012, Heft 5, S. 44 - 49) ein:

Jörg W. Ziegenspeck: Nordwärts. 3.000 Seemeilen in 160 Tagen auf 29 Fuß. (S. 44 - 50) und Gisela Brehmer-Ziegenspeck: „Bei mir fährt der Skipper vor dem Mast“. (S. 50 - 51)

Der neue Eigner hatte – wie im Vermittlungsvertrag festgelegt – pünktlich den leicht reduzierten Kaufbetrag auf das Konto des Maklers überwiesen. So stand der Übergabe nichts mehr im Wege. MSY 'NORDLICHT' verließ am 29. September 2012 den Neustädter Hafen für immer, um zukünftig in Stralsund den Anker zu werfen. Später hörte ich, dass die Überführung gut geklappt hatte, das Schiff inzwischen hoch und trocken an Land stände und bereits ein neues Bugstrahlruder eingebaut worden wäre (zwanzig Jahre lang waren wir bei allen Manövern ohne eine solche technische Hilfe ausgekommen).

Es waren also tatsächlich nur zwei Interessenten aufgrund der ausführlichen und reich illustrierten Verkaufsofferte in langen Monaten aufgetaucht. Beide eigentlich eher motiviert durch unsere Reiseberichte als durch das Objekt selber – so jedenfalls nahmen wir es subjektiv wahr. Ergebnis: auch ein etwas älteres Schiff findet, wenn es denn gut gepflegt, gewartet und betreut wurde, seinen Käufer, besonders aber dann, wenn mit dem Schiff auch eine „Geschichte“ verkauft werden kann.

Nun hatte MSY 'NORDLICHT' zwar mit gültigem Kaufvertrag und Übergabeprotokoll seinen Besitzer gewechselt, auch die Kaufsumme war ordnungsgemäß bezahlt worden, aber der ursprüngliche Eigner wartete geduldig auf seinen Anteil. Und da er ein höflicher Mensch ist und meist nichts Arges vermutet, beließ er es anfangs bei gelegentlichen (Er-)Mahnungen, die jeweils mit Hinweisen, dass die Überweisung in Kürze erfolgen werde, ebenso höflich beantwortet wurden. Als aber nichts geschah, wurde der Umgangston etwas deutlicher; auch die Ankündigung, dass der Betrag längst schon unterwegs sei, wurde bestimmter. Irgendwann kam dann eine Rechnung über 2.500,-- € Maklerprovision, die man aber der Einfachheit halber gleich von der zu überweisenden Kaufsumme abziehen wollte. Also war da wohl etwas in Bewegung, vermutete der vormalige Besitzer des Schiffes immer noch recht optimistisch.

Erneut wurde das Konto täglich überwacht; ein Geldbetrag in der Höhe der Kaufsumme ging aber zeitnah nicht ein.

Nun war der Geduldsfaden fast schon gerissen, was auch der Geschäftsführer Jan Kelling bemerkt haben musste. Jedenfalls ging plötzlich ein Betrag von 1.455,-- €, drei Tage später ein weiterer von 10.545,-- € ein. Teilzahlungen waren aber nicht vereinbart worden. Auf meine Vorhaltung erklärte der Geschäftsführer, dass es erhebliche Schwierigkeiten in seiner Buchführung gäbe, dass der Fehler aber bereits entdeckt worden sei und die Restsumme umgehend angewiesen würde.

Da erneut erhebliche Wartezeiten von mir hinzunehmen waren, wurden meine Forderungen nachdrücklicher und direkter. Immer wieder hielt der Geschäftsführer mich hin, fand ständig wechselnde Ausflüchte und mehr als fragwürdige Erklärungen, behauptete Konto-Verwechslungen und Zahlendreher, um die Auszahlungsverzögerungen irgendwie zu erklären.

Doch dann riss mir der Geduldsfaden endgültig und ich beauftragte einen Anwalt mit der Angelegenheit. Da das gesamte Verhalten des Geschäftsführers einzig den Schluss zuließ, dass in einem beachtlichen Maße versucht wurde, die bestehende Auszahlungspflicht durch eine Vielzahl von vorgeschobenen Gründen zu verschleiern und mit hoher krimineller Energie wiederholt versucht wurde, mich hierüber zu täuschen, wurde einerseits Strafanzeige gestellt und wurden zeitgleich andererseits

zivilrechtliche Schritte eingeleitet. Und siehe da: plötzlich (allerdings erst kurz vor Weihnachten) wurde der Restbetrag überwiesen.

Trotzdem wurde die Anzeige von mir aufrechterhalten, da ein öffentliches Interesse an der Aufklärung von vermuteten (weiteren) Straftatbeständen bestand (Vertuschung, Veruntreuung, Insolvenzverschleppung u.s.w.).

Inzwischen waren auch die Geschäftsführung der „ancora Marina“ und die Neustädter Sparkasse auf das finanzielle Gebaren des Maklers aufmerksam geworden. Es war also etwas ins Rollen geraten, was dann letztlich auch nicht mehr aufzuhalten war. Herr Kelling hat im Frühjahr 2013 Insolvenz angemeldet und zahlreiche Gläubiger stehen – wie man hört – auf der berühmten „Matte“, deren Schiffserlöse offenbar zweckentfremdet wurden, jedenfalls nicht bei den vormaligen Besitzern landeten. Der Konkursverwalter wird tüchtig zu tun bekommen.

Später wurde meinem Anwalt von der Staatsanwaltschaft beim Landgericht Lübeck folgendes mitgeteilt (20.02.15 / Az.: 40131/12 AD / POH A Ziegenspeck / Strafanzeige):

„Gegen den Beschuldigten ist ein weiteres Verfahren anhängig, in dem er mit einer erheblichen Bestrafung zu rechnen hat. Dagegen würde die Strafe, die wegen des von Ihnen angezeigten Sachverhalts zu erwarten wäre, nicht beträchtlich ins Gewicht fallen. Ich habe daher von der Erhebung der öffentlichen Klage gemäß § 154 Abs. 1 stopp abgesehen und das Verfahren vorläufig eingestellt.“

Ja, wir haben Glück gehabt ! Und kurz vor Weihnachten erschien uns der Eingang der Restsumme für unsere verkaufte 'NORDLICHT' dann auch wie ein unerwartetes Weihnachtsgeschenk.

Auf der Suche nach einem neuen Schiff: Ein Stück – mal Lustspiel, mal Drama – in zehn Akten

1. Akt

Nach den dramatischen Ereignissen, die den Verkauf unserer 'NORDLICHT' wochenlang begleiteten, kann der Suchprozess, der zwischenzeitlich eingeleitet wurde, auch als anschauliches Bühnenstück verstanden werden: meistens ging es heiter zu, manchmal wurde es ermüdend und langweilig, hin und wieder kam die Handlung sogar ins Stocken, es gab Wiederholungen und Verwechselungen, Durststrecken und Rückschritte, schlimme Verwirrungen und irritierende Verirrungen, aber immer wieder kam auch erneut „Schwung in den Laden“ und letztlich gab's das berühmte Happy End.

Hauptdarsteller ist ein ehemaliger Segelschiff-Skipper, der sich vorgenommen hatte, für seine Bordfrau und sich selbst eine neue Behausung auf den sieben Weltmeeren zu schaffen (sprich: zu beschaffen). Gewisse Vorstellungen waren vorhanden, denn schon einmal – und das war ganz am Anfang ihrer jungen Beziehung – nutzte das Paar einen kleinen dänischen Kutter von nur 19 Fuß Länge für ihre Ausflüge in die „Dänische Südsee“ oder nach der politischen Wende sogar zur Insel Hiddensee.

Diese Nussschale (auf der Werft von Egon Bredgaard in Sakskøbing auf der Insel Lolland 1985 gebaut) war während kostbarer Urlaubswochen ihr geliebtes Wohn- und vertrautes Ferienschiff.



MS 'A.S. MAKARENKO'⁵
 (Länge 5,80 m, Breite 2,36 m, Tiefgang 0,80 m)
 von 1985 bis 1993 Heimathafen Lüneburg,
 danach Nordseeinsel Baltrum und auch heute noch an der Westküste munter unterwegs

Alles an Bord war eng: ehe das Essen gekocht werden konnte, waren umfangreiche Räumarbeiten vorzunehmen, um an den (oftmals kräftig fauchenden) Petroleumkocher heranzukommen. Wollte man in die Kojen, musste erneut gestaut und gestapelt werden. Die Toilette (zwar immerhin vorhanden) war übervoll mit Kleidern, Proviant und den verschiedensten Utensilien (z.B. Tauwerk und Fendern) „verstopft“, so dass auch sie nicht benutzt werden konnte. Auf dem Deckshausdach waren die

⁵ Dieses „kleine Schiff mit großem Namen“ – gut motorisiert und instrumentiert – diente viele Jahre dem Institut für Erlebnispädagogik e.V. an der Universität Lüneburg als Sicherungs- und Begleitboot in den Gewässern rund um Langeland / DK. Dort nämlich unterhielt der Lüneburger Verein als Träger der Jugendhilfe mehrere Jahre lang eine „Landstation“, von der aus die erlebnispädagogisch akzentuierte Projektarbeit mit Kajaks und Schlauchbooten in der relativ gut geschützten Inselwelt betrieben wurde.

Der sowjetische Schriftsteller und Leiter verschiedener Jugendkollektive in den 20-er und 30-er Jahren, Anton S. Makarenko (1888 - 1939) wurde von den Lüneburger Erziehungswissenschaftlern, neben vielen anderen Pädagoginnen und Pädagogen, auch als „Wegbereiter der modernen Erlebnispädagogik“ entdeckt. Die Liste derjenigen, die dazu gezählt werden können, ist lang. Im Verlag „edition erlebnispädagogik“ (jetzt: ZIEL-Verlag in Augsburg) wurde eigens eine Schriftenreihe eröffnet, die Kurzportraits von über 60 Erzieherpersönlichkeiten des In- und Auslandes in Form von komprimierten Studententexten präsentiert.

Drahtesel verstaut, so dass die Gefahr der Topplastigkeit stets gegeben war. In der Enge unter Deck holte man sich zudem bei fast allen Bewegungen blaue Flecke mit dem Ergebnis, dass die Haut nach dem jeweiligen Törn wie eine Kollisionskarte aussah. – Und dennoch: es war einfach schön zu zweit unterwegs zu sein und die inselreichen Seelandschaften zu genießen !

Die Enge unter Deck wurde stets durch die Weite der See, wenn man an Deck war, mehr als aufgewogen.

Lag es da nicht nahe, nach einem vergleichbaren Kutter bei der „Bredgaard Bådeværft ApS“ in Saksøbing / Lolland Ausschau zu halten ? Nachdem mein Freund Egon Bredgaard, der seine Werft 1965 in Nysted an der Südküste der Insel Lolland gegründet hatte, die er später dann an die Nordküste verlegte, 1994 sehr plötzlich verstarb, sorgte zunächst ein örtlicher Rechtsanwalt für den Fortbestand des Betriebs, ehe dann ein ehemaliger Mitarbeiter, Michael Jakobson, allen Mut zusammennahm und die Werft 2001 zu seiner eigenen Sache machte. Und so werden dort – nach wie vor – Fischereifahrzeuge und Angelboote von hoher Qualität gebaut. Die hochseetauglichen großen Fischkutter werden u.a. nach Norwegen, Island und Grönland geliefert. Kleinere Boote werden für den heimischen Bedarf hergestellt und vorwiegend in der Freizeitfischerei eingesetzt.

Aber bereits nach wenigen Gesprächen mit Michael wusste ich, dass ein Schiff von seiner Werft unser Budget total sprengen würde: ein 28-Fuß-GFK-Motorkutter wurde uns zum Preis von ca. 170.000,-- € offeriert, wobei bei diesem Angebot alles fehlte, was zur elektronischen Ausrüstung für mich unabdingbar hinzugehört.

Schade, denn an einer 'A.S. MAKARENKO' in groß hätten wir sicherlich unsere helle Freude gehabt.



'ORCA' (Hamburg), ein Bau von der Bredgaard-Werft in Dänemark, wie wir sie in Timmendorf / Insel Poel sahen

Später stießen wir eher zufällig im Hafen von Timmendorf / Poel auf einen Bredgaard-Bau: so ein Schiff wie die 'ORCA' (Hamburg) hätte es sein können. Allerdings war solch ein Pott als Neubau finanziell überhaupt nicht darstellbar und das nette Eignerehepaar fühlte sich an Bord pudelwohl, so dass an einen Verkauf ihres Schiffes derzeit nicht gedacht wurde.⁶

Nun also schwebte dem Skipper ein Schiff vor, das gediegene Gemütlichkeit unter Deck, weite Ausblicke von einem geschützten Deckshaus aus und erholsamen Aufenthalt an Deck und in der Pflicht ermöglichen sollte. Zudem aber dürfte das Schiff nicht zu alt sein (weil man dann ja auch die 'NORDLICHT' ohne Mast hätte weiter benutzen können), es sollte ordentlich motorisiert und vorzüglich instrumentiert (also auch mit Plotter und Radar, AIS und Seefunk ausgerüstet) sein.

Was die äußere Form anbelangt, dachte unser Hauptdarsteller eher an ein Schiff, das in seinen Linien einem Gebrauchsfahrzeug, also einem Fischdampfer, Kutter oder Arbeitsboot nachempfunden wäre. Klar war damit auch: ein sportlicher Racer, ein Speedboat, ein Day-Cruiser, oder ein Offshoreboat kämen nicht in Frage, wie man sie mit gewaltigem Getöse, schäumender Bug- und Heckwelle und rasantem Tempo (und mit entsprechend hohem Spritverbrauch), allerdings meist nur bei sonnigem Wetter, zudem oft rücksichtslos über das Wasser preschen sehen kann. Eindrucksvoll hässlich können solche undefinierbaren „Plastikwannen“ (auch abfällig „Joghurtbecher“ genannt) sein; und wenn man die Besitzer vorsichtig beobachtet, sind es eigentlich sportliche Porschefahrer, die sich offenbar zur Abwechslung aufs Wasser verirrt haben. Sie bedienen kein Ruder, vielmehr sitzen sie auf ergonomisch angepassten Autositzen (sogar mit den gewohnten Kopfstützen) erneut hinter einem blankpolierten Steuerrad, das jenem ihres hochtourigen PKWs täuschend ähnlich sieht. An Bord wird meistens nicht gekocht; alles ist auf Fastfood eingestellt. Und abends flimmert der Bildschirm; auf diese Art und Weise wird offenbar versucht, an Bord die gewohnte häusliche Gemütlichkeit herzustellen.

Nein, solch ein „Schiff“ sollte es nicht werden. Aber obwohl das Gegenbild sehr klar und bestimmt entwickelt werden konnte, blieb das „Traumschiff“ am Anfang doch relativ konturenlos. Das lag sicherlich auch am finanziellen Rahmen, der vorgegeben war: zum Verkaufserlös sollte möglichst nicht mehr als die gleiche Summe noch einmal draufgelegt werden müssen. Und wer die Preise für eine gute Maschine bzw. für brauchbare nautische Instrumente kennt, weiß, wo da die Latte wirklich liegt.

Der ganze, sich im Laufe der anschließenden Wochen und Monate sehr komplex ausweitende und differenzierende Suchprozess hätte gleich am Anfang abgebrochen werden können, denn im Hafen von Neustadt i.H. lag bereits der „Dampfer“, der alle Träume erfüllte: 'CAPRI' stand am Bug und der Heimathafen Breege war auf dem Heck zu lesen. Dies Schiff hatte das „gewisse Etwas“, das des Skippers Herz höher schlagen ließ: es kam aus gutem Hause (Pedro Boat / Holland), hatte mit seinen 34 Fuß eine gute Länge und eine starke, aber nicht überdimensionierte Maschine. Das Stabdeck, eine Badeplattform (auf der auch ein Beiboot gehalten werden kann), ein geräumiger Salon, gute Schlafmöglichkeiten und eine Pflicht, in der man auch im Lie-

⁶ Die Geschichte des Schiffes verfolgte ich noch eine Weile. Das Ehepaar war durch die langen Sommerliegezeiten in Timmendorf / Poel recht heimisch geworden, so dass man auch landseitig den Wohnort auf die Insel verlagerte und in ein gekauftes Haus übersiedelte. Leider wurde wenig später der Mann krank und verstarb. Die Witwe blieb in Timmendorf zwar wohnen, musste aber die 'ORCA' verkaufen. Wo sie ihren neuen Heimathafen gefunden hat, konnte mir keiner sagen.

gestuhl unter warmer Sonne hätte träumen können, rundeten das Bild positiv ab. Das Schiff war vollständig ausgerüstet (Radar, Generator u.a.) und damit für einen autonomen, d.h. landstromunabhängigen Betrieb bestens ausgerüstet, zudem hatte es eine Klimaanlage (und da wir ja irgendwann einmal auch die wärmeren Regionen Europas besuchen wollen, wäre das quasi ein notwendiger Luxus, der uns mit diesem Schiff angeboten wurde). Die „Pedro 34“ wurde allerdings anfangs zum für uns unerschwinglichen Preis von 180.000,-- € angeboten.



Diese „Donky 34“ (Pedro Boat / NL) stand lange Monate in Neustadt i.H. zum Verkauf und war geraume Zeit unser „Favorit Nr. 1“

Gleichwohl fotografierte ich die 'CAPRI' von innen und außen, vertiefte mich in die technischen Einzelheiten und nahm auch mit der Werft in Holland Kontakt auf, um Näheres über dieses Schiff, das 2004 gebaut worden war, zu erfahren.

Bei einem ersten Gespräch mit dem Eigner durfte ich zur Kenntnis nehmen, dass für ihn der Preis fest stand und mit keinem Argument zu erschüttern war.

Beim weiteren Suchprozess kamen wir – Gisela, die sich im Laufe der Zeit immer mehr auf ihn einließ, und ich – immer wieder auf diesen „Favoriten der ersten Stunde“ zurück. Denn am Beispiel dieser „Donky 34“ kann der schleichende Niedergang des Bootsmarktes und unaufhaltsame Verfall der Preise für gebrauchte Schiffe exemplarisch beschrieben werden.

Als ich mich auf die Suche machte, standen ca. 150.000 Motorboote europaweit zum Verkauf. Jetzt, wo ich unser Schiff gefunden habe, sind es doppelt so viele.

Einerseits hängt das mit der Bevölkerungsentwicklung zusammen: die große Zahl der Senioren trennt sich mit zunehmendem Alter und auch fortschreitenden gesundheitlichen Problemen und Gebrechlichkeiten von ihren Schiffen, wohl gerade auch dann, wenn die „bessere Hälfte“ den Dienst an Bord und in der Kombüse verweigert oder aber bereits verstorben ist. Die nachwachsende Generation („Generation Praktikum“) kommt erst relativ spät zum Verdienen und hat – wenn dann die wirtschaftliche Unabhängigkeit schließlich doch erreicht wurde – andere primäre Bedürfnisse. So ist das Streben nach Besitz nicht mehr so ausgeprägt wie bei der Vätergeneration; man will leben und Spaß haben, leistet sich temporäre und abwechselnde Vergnügen, Urlaube und erlebnisorientierte Highlights. Wenn Segeln überhaupt auf der Bedürfnisliste relativ weit oben steht, dann chartert man Schiffe und wechselt die (sonnigen) Reviere. Von den Vätern wissen diese Jungen, was es bedeutet ein Schiff lebenslang zu unterhalten. – Nein, in diese Falle will man selbst nicht geraten.

Ich berichte hier aus der Perspektive unseres finanziellen Segments, ich berichte nicht von der „Oberliga“ des Spotboot(un)wesens. Denn natürlich bricht kein Markt in Gesellschaften zusammen, in denen die Reichen immer reicher werden. Wenn Service-Unternehmen mit der Pflege und Wartung von Schiffen mühelos beauftragt werden können, wenn der Unterhalt prinzipiell keine finanziellen Probleme aufwirft, dann wird auch für das (Status-)Objekt selbst (fast) jeder Preis gezahlt. Also bleiben die marktwirtschaftlichen Gegebenheiten bei Schiffen, die ab 500.000,-- € gehandelt werden, recht stabil.

Dagegen erlebte ich, wie die Preise für Schiffe zwischen 50.000,-- und 200.000,-- € sukzessiv in die Knie gingen. Zwar werden – nach wie vor – Preiserwartungen vom Verkäufer genannt, aber verhandelbar ist inzwischen alles, was diesbezüglich in den Verkaufsofferten steht.

Was unseren Favoriten 'CAPRI' anbelangte, so war der Eigner kurz bevor wir unser Schiff kauften bei 145.000,-- € angekommen – bei Weitem nicht genug Preisnachlass, um das Schiff damit auch tatsächlich an den Mann bringen zu können. Solche Schiffe stehen und stehen und stehen sich schließlich kaputt. – Ein Jammer !

Entweder man erkennt die Entwicklung, analysiert sie messerscharf und setzt seinen Preis entsprechend (niedrig) an, oder aber man folgt der Preisentwicklung zwar, aber so verhalten und zögerlich, dass man nie eine reale Verkaufschance bekommt, sondern der tatsächlichen Entwicklung stets hinterherhinkt.

Letzte Meldung: Die „Donky 34“ (inzwischen bereits vom unbenutzten Rumstehen an Land merklich gealtert) soll nun an Angler verchartert werden. Meine unmaßgebliche Prognose: was da an Einnahmen in den knappen Sommerwochen um Rügen herum zu erzielen sein wird, fressen Unterhalt und Reparaturen (verursacht durch ungeübte Chartergäste) wieder auf. Irgendwann wird das Schiff dann zu einem Preis von unter 100.000,-- € auf dem Markt sein, die Ausrüstung (vor wenigen Monaten noch topp) wird dann veraltet sein, die Maschine hat sich totgestanden, der Rostbefall an Rumpf und Deck kann kaum noch kaschiert werden. – Und der Eigner wird dann immer

noch nicht begreifen, dass sein kaufmännischer Unverstand (oder besser: die sprichwörtliche mecklenburgische Dickköpfigkeit) zu diesem Ergebnis wesentlich beitrug.⁷

Wer heute sein Schiff verkaufen will, muss konkurrenzlos billig anbieten, darf dann aber auch nicht weiter mit sich handeln lassen.

Ein Beispiel dafür ist ein anderes Pedro-Boot, das auch in Neustadt i.H. zum Verkauf stand. Die Erbgemeinschaft wollte 80.000,-- € haben, musste aber bald erkennen, dass der Markt diesen Preis für dieses Schiff nicht hergibt. Man reagierte darauf hin kurz und entschlossen (auch um die weiteren Kosten für Bootslagerung und Versicherungen einzusparen) und positionierte das Schiff für sensationelle 50.000,-- €. – In Kürze hatte das Schiff seinen neuen Eigner gefunden, und das trotz Alter, diverser Roststellen und Mängeln an der Ausrüstung.

2. Akt

Wo fängt man an zu suchen, wenn man sich auf den Weg macht? Heute sicherlich nicht mehr in den Kleinanzeigen der Printmedien, wie das früher jahrzehntelang üblich war. Heute eröffnet das Internet Tor und Tür für eine effektive Präsentation. Bis nach Asien und Amerika kann ich gucken, die Bootsmärkte in Skandinavien (teuer) und Italien und Frankreich (billig) kann ich analysieren, auch England und Irland liegen quasi vor der virtuellen Haustür. Mit Eignern und Händlern kann – Dank sei dem internationalen E-Mail-Netz – blitzschnell Kontakt hergestellt werden.

Dabei tut sich dem Suchenden relativ rasch der große Markt in Holland auf. Viele Werften sind dort (besonders im Stahlbau) tätig, Tradition und Fortschritt sind hier im Bootshandwerk zu Hause, auch auf den europäischen Bootsausstellungen haben die Holländer als tüchtige Bootsbauer ihr tragfähiges Fundament entwickelt und sind – wie man modernistisch sagt – nach wie vor gut aufgestellt.

Zur Werft Pedro Boat in Zuidbroeck (NL) hatte ich bereits vor Jahren Kontakt aufgenommen, weil mir die Stahlschiffe gut gefielen, die Werft hohes Ansehen genoss und gute Umsätze machte.

Inzwischen waren dort aber auch die Auswirkungen der europäischen Finanzkrise spürbar geworden, so dass im Herbst 2012 Konkurs angemeldet werden musste. Als letztes Schiff in der Produktionsreihe hatte man noch eine „Cantia 28 Cabin Cruiser“ auf Kiel gelegt, was die Fachwelt sehr verwunderte, weil es sich um ein GFK-Schiff handelte.

Der Rumpf wurde aus England bezogen. Das schmucke Schiffchen ist kleinen Lotsenkreuzern nachempfunden und machte im Praxistest der Zeitschrift „Skipper“ (5 / 2010) „eine gute Figur“. Trotz einer Länge von nur 8,45 m wurde der Verdränger mit seinen 75 PS in der CE-Kategorie „B“ (also als seegängig) eingestuft.

Eine „Cantia 28“ war in die Insolvenzmasse geraten und wurde uns nun von der Aufgangesellschaft mit einem ordentlichen Preisnachlass angeboten.

⁷ Allerletzte Meldung (vorläufig, wie man unschwer erkennen mag): Wir hatten gerade unsere endgültige Kaufentscheidung getroffen, da bekam ich im Juni 2013 einen Anruf aus Breege des Inhalts, dass nun der Verkaufspreis bei 129.000,- € liege.



**„Cantia 28 Cabin Cruiser“ von Pedro Boat
aus Zuidbroeck / NL**

Wir hatten das Schiff bereits besichtigt, eine Probefahrt gemacht und uns den Kaufvertrag vorlegen lassen. Da dann aber die Auszahlung des Kauferlöses für unsere Motorsegelyacht nicht einging, musste ich die endgültige Entscheidung immer wieder hinausschieben.

Mit anderen Worten: wäre das Geld für unsere 'NORDLICHT' pünktlich auf unserem Konto gewesen, hätten wir das Schiff gekauft und nach Hamburg transportieren lassen, wo es auf der Werft von Rolf Krüger in Halstenbek unseren Bedürfnissen und Erfordernissen entsprechend vereinbarungsgemäß nachgerüstet werden sollte. So aber wurde der Kauf immer wieder vertagt. Wäre das Geld termingerecht eingegangen, hätten wir natürlich auch den weiteren Suchprozess sofort eingestellt.

Wir wären mit dem Schiffchen sicherlich glücklich und zufrieden geworden; wer nichts Anderes kennt, entwickelt selten überzogene Wünsche.

So aber wurde der zeitliche Puffer, der gezwungenermaßen entstand, genutzt, um den Bootsmarkt genauer zu studieren. Und siehe da, es gab zur „Cantia 28“ durchaus alternierende Angebote.

Ich stellte nämlich fest, dass auch andere Bootsbauer den englischen Rumpf zur Grundlage eigener Typenentwicklungen nutzten. Da gab es die „Grommer“, die „Drammer“ und die „Kent“, die alle mit ähnlichen Ausbaukonzepten und mit ähnlichen Maßen aufwarteten: vorne eine V-Koje, anschließend Toilette auf der einen, Dusche oder Schrankraum auf der anderen Seite, oben dann der Salon mit Steuerstand, Küchenzeile und mehr oder minder gemütlicher Sitzgruppe, hinten dann eine geräumige Plicht und achtern ggf. eine solide Badeplattform. Rundherum war eine stabile

Reling und über der Plicht konnte eine sog. „Kuchenbude“ (Plane mit Fenstern über einem Gestänge) Schutz gegen widrige Witterungsverhältnisse schaffen.



Kent 31 – Ausbauschale

Uns erschienen die Preise für die Schiffe dieser Machart aber relativ hoch, zumal der Ausrüstungsstand in der Regel als eher dürftig zu bezeichnen war. Oft übertrafen die Preise für die Zusatzausrüstung, die auf langen Listen beigefügt wurden, den Kaufpreis für das nackte Schiff.

Eine uns angebotene „Kent 31“ war insofern interessant, weil auch dieses Schiff von einem Insolvenzverwalter vermarktet werden sollte. Es handelte sich um eine Bootschale, die weitgehend bereits ausgebaut worden war. Die handwerklichen Leistungen durften als ordentlich, die benutzten Materialien als hochwertig angesehen werden. Es fehlten der Motor und die Ruderanlage. Tanks, Toilette und Dusche, Küche mit Herd, Sitze und Polster, Fenster und Türen u.a. waren bereits vorhanden. Ursprünglich wurde der tadellose Rumpf für 89.000,-- € angeboten.

Mit meinem vorläufigen Gebot von 40.000,-- € ging man aber konstruktiv um; für 41.000,-- € hätte ich das teilausgebaute Schiff haben können.

Mit dem Bootsbaumeister Rolf Krüger aus Halstenbek und dessen Ehefrau besichtigten Gisela und ich das Schiff, überschlugen die Kosten für die Maschine, die Wellen-, Ruderanlage und den weiteren Ausbau und – verwarfen weitergehende Pläne. Ich musste nämlich feststellen, dass alle Leistungen, die nachträglich von Handwerkern erbracht werden, generell viel teurer werden als die Dinge, die bereits bei gebrauchten Schiffen eingebaut sind. Alle individuellen Bootsbauarbeiten, die bei einem gekauften Schiff nachträglich notwendig erscheinen, verteuern ein gebrauchtes Schiff überproportional

Und noch etwas hatten wir inzwischen gemerkt: ein Schiff, mit dem man längere Reisen plant, sollte deutlich größer sein als unsere alte 'NORDLICHT', denn mit zunehmendem Alter wird auch das komfortable Angebot eines größeren Wohn- und Lebensraums – möglichst zudem auf einer Ebene – dankbar begrüßt.

Auch auf die See-Eigenschaften sollte vor dem Kauf geachtet werden: Schiffe mit rundem Spant (z.B. Fischkutter) passen sich zwar dem Seegang harmonisch an, schaukeln aber deutlich mehr als Knickspant-Rümpfe, die dem Seegeschehen aufgrund ihrer Rumpfkanten deutlich mehr Widerstand entgegen setzen, also stäbiger sind.

Was die Motorisierung anbelangte, so ließen wir uns von einer Faustformel leiten, die da heißt: pro Tonne Gewicht sind mindestens 5 PS Maschinenleistung erforderlich, um auf die Rumpfgeschwindigkeit zu kommen. Etwas mehr ist sicherlich sinnig (um auch Wind, Wellen und Strömung ausgleichen zu können und zudem eine Sicherheitsreserve zu haben), was weit darüber hinausgeht, macht sich weniger in zunehmender Geschwindigkeit als im Verbrauch an Brennstoff bemerkbar. – So wurde uns beispielsweise eine „Kent 31“ mit zwei Maschinen angeboten, so dass man mit 260 PS das Schiff hätte antreiben können. Damit kann aus einem sog. Verdränger ein Gleiter werden. Aber wer will diese Maschinenleistung bei den stetig steigenden Dieselpreisen bezahlen? – Übrigens das Schiff ist immer noch zu haben, inzwischen deutlich unter dem früheren Angebotspreis von 125.000,-- €. Ich prognostiziere, dass dieses Schiff noch lange in der „Warteschlange“ stehen bleiben dürfte.

3. Akt

Mit der Einsicht, auch größere Schiffe bei unserer Suche zu berücksichtigen, öffnete sich der Markt schlagartig. Die ursprüngliche Begrenzung auf die Größenordnung deutlich unter 10 m war unseren positiven Erfahrungen mit unserem Motorsegler geschuldet. Bei der Ausweitung des Suchprozesses auf Schiffe zwischen 9 und 12 m tauchten neue und interessante Angebote auf.

Wieder war es eine „Donky 34“, die uns mit dem Wassersport- und Freizeitzentrum Kreusch (Schweich / Mosel) in Kontakt brachte. Die Mitinhaberin der Yachtvermittlung ist gleichzeitig Repräsentantin der renommierten Bootswerft Linssen in Holland. Nachdem wir feststellen mussten, dass das Pedro-Boot mit 225 PS maschinenmäßig total überdimensioniert war, sagte Lisa Kreusch, dass gerade eine „Grand Sturdy 29.9 Sedan“ aus dem Hause Linssen (Baujahr 2007) eines schwedischen Eigners im Angebot sei. Das Schiff sollten wir uns unbedingt in Maasbracht / Holland angucken. Mit einer Länge von 9,35 m und einer Breite von 3,35 m dürfte das neuwertige Schiff unseren veränderten Größenvorstellungen wohl entsprechen. Über den Preis von 157.500,-- € müsse dann später und gesondert nachgedacht werden.

Tatsächlich reisten wir nach Holland und besichtigten das wirklich schmucke Schiff, das nun für längere Zeit Giselas „Favorit Nr. 1“ wurde. Frauen beurteilen Schiffe ganz anders als Männer: für Gisela wird der erste Eindruck von den Stoffbezügen der Sitzmöbel, den Gardinen und dem Fußboden bestimmt. Für mich sind es die Schiffigkeit, der Ausrüstungs- und Instrumentierungsstand und der Pflegezustand, die Elektrik und Motorisierung, die zählen.

Alles machte bei der „Linssen“ einen wirklich guten Eindruck, doch es wäre noch erheblicher Aufwand zu treiben, um das Schiff nautisch nachzurüsten. Der schwedische Eigner, der bei Linssen bereits eine größere Yacht gekauft hatte, erklärte sich („schweren Herzens“, wie es hieß,) damit einverstanden, den Preis auf 120.000,--€ zu senken. Gleichwohl blieben entscheidende Nachrüstungsnotwendigkeiten und -wünsche leider offen.

Die Werft und insbesondere der Repräsentant, Ed Kuijpers, waren sehr bemüht, uns und unseren Nachrüstungsbedürfnissen preislich entgegenzukommen: Mit Radar, Plotter, AIS-Funkanlage, weiteren Instrumentierungs- und Ausrüstungswünschen und incl. einer gründlichen Durchsicht des ganzen Schiffes und Beseitigung aller

schadhaften Stellen, landeten die Linssen-Leute schließlich bei 155.000,-- €. Wir konnten diesen Preis nicht akzeptieren und warteten vergeblich auf ein weiteres Entgegenkommen seitens der Werft.



Linssen Grand Sturdy 29.9 OK

Dies Schiff wäre sicherlich ein sehr komfortables Fahrzeug für uns geworden, wenn es nicht mit seinen 55 PS und dem, was wir vorhatten (z.B. Donaureise), eher untermotorisiert gewesen wäre. Der entscheidende Nachteil aber war die CE-Kategorisierung „C“, die das Fahren auf See nicht ratsam erscheinen lassen wollte.

Eine Nachfrage bei unserer Bootsversicherung ergab, dass man dringend davor warnte, mit einem sog. „C“-Schiff auf die offene See hinaus zu fahren.⁸

⁸ Die Abkürzung CE steht für „Conformité Européenne“ Produkte, die mit einer CE-Kennzeichnung versehen sind, entsprechen einer bestimmten EU-Richtlinie. Im Fall von Sportbooten wurde die Richtlinie in den Niederlanden beispielsweise in das „Wet Pleziervaartuigen“ umgesetzt, das holländische Sportbootgesetz.

Für eine CE-Klassifizierung müssen folgende Bedingungen erfüllt werden:

1. Die Werft muss technische Unterlagen vorlegen, anhand derer nachvollziehbar ist, wie die grundlegenden Anforderungen erfüllt werden.
2. Das Schiff muss so gebaut worden sein, dass es den grundlegenden Anforderungen genügt. Diese beziehen sich auf
 - die Einbauvorschriften (Schutz gegen Gewässerverschmutzung);
 - die Stabilität (und evtl. die Auftriebscharakteristik) des Schiffes;
 - das Layout des Schiffes.
 - Das Schiff muss mit einem Handbuch für den Eigner geliefert werden.

Für viele der in den Richtlinien aufgeführten grundlegenden Anforderungen (sogar für das Eigner-Handbuch) wurden ISO-Normen entwickelt, die bis ins kleinste Detail ausgearbeitet wurden.

4. Akt

Wir hatten inzwischen viel gelernt und auch dabei gemerkt, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Schiffe jüngeren Baujahrs sind unverhältnismäßig teurer als solche, die schon einige Jahre auf dem Buckel (sprich: auf Planken und Deck) haben. Schiffe, die nur spärlich ausgerüstet sind, müssen mit erheblichem finanziellem Aufwand nachgerüstet werden. Schiffe mit stark dimensionierten Maschinen mögen zwar im Einzelfall preisgünstig zu haben sein, aber der Betrieb wird vorhersehbar entsprechend kostenträchtig.

So ließen wir uns nun auch auf „Schnäppchen“ ein, also auf Angebote, die deutlich unter dem Marktwert lagen.

Wieder war es eine „Donky 32“ (warum eigentlich ?), die plötzlich auftauchte, und die von einem älteren Ehepaar aus Lörrach für 85.000,-- € angeboten wurde. Wir flogen

Im holländischen Sportbootgesetz wurde Folgendes festgelegt; „Boote der jeweiligen Kategorie müssen so ausgelegt und gebaut sein, dass sie der Beanspruchung nach diesen Parametern hinsichtlich Stabilität, Auftrieb und anderen einschlägigen grundlegenden Anforderungen ... standhalten und dass sie eine gute Manövrierfähigkeit haben.“

Man unterscheidet zwischen folgenden Kategorien:

Kategorie A: Hochsee

„Ausgelegt für ausgedehnte Fahrten, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke von 8 (Beaufort-Skala) und signifikanten Wellenhöhen über 4 m auftreten können.“

Kategorie B: Außerhalb von Küstengewässern

„Ausgelegt für Fahrten außerhalb von Küstengewässern, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 8 und Wellenhöhen bis einschließlich 4 m auftreten können.“

Kategorie C: Küstennahe Gewässer

„Ausgelegt für Fahrten in küstennahen Gewässern, großen Buchten, Flussmündungen, Seen und Flüssen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 6 und Wellenhöhen bis einschließlich 2 m auftreten können.“

Kategorie D: Geschützte Gewässer

„Ausgelegt für Fahrten auf kleinen Seen, schmalen Flüssen und Kanälen, bei denen Wetterverhältnisse mit einer Windstärke bis einschließlich 4 und signifikanten Wellenhöhen bis einschließlich 0,3 m, stellenweise (z.B. bei vorbeifahrenden Schiffen) bis maximal 0,5 m auftreten können.“

Fazit: Als Motorbootfahrer möchte man in Wetterverhältnisse der Kategorie B lieber nicht hineingeraten, und bei Wetter der Kategorie A dürfte es nur noch ums nackte Überleben gehen.

Werften übernehmen mit der Kategorisierung eine bestimmte, gesetzlich verankerte Produkthaftung.

Bei der Linssen-Werft in Maasbracht nimmt man zum Beispiel die Einteilung einer Yacht in eine bestimmte Kategorie nicht auf die leichte Schulter, wie mir Lisa Kreuzsch, eine Repräsentantin der Werft in Deutschland (Wassersport- & Freizeitzentrum in Schweich / Mosel), mitteilte. Man scheut sich ausdrücklich davor, ein Schiff in eine zu hohe Kategorie einzustufen, weil die Werft ihre Kunden nicht belügen will. Man befürchtet, dass die Yacht selbst eine schwierige Wettersituation zwar überstehen dürfte, fragt sich aber gleichzeitig, wie es bei der gegebenen Wetterlage um die Mannschaft bestellt wäre. Deshalb lautet die Devise: „Eine Linssen-Yacht wird in die Kategorie eingeteilt, in die sie gehört!“

mit „Easy Jet“ preiswert nach Basel, wo uns das nette Ehepaar abholte, um mit uns nach Burgund / Frankreich zu fahren, wo das Schiff in einem Verkaufshafen lag.

In der Tat, man hätte mit diesem Schiff sofort losfahren können, aber der berühmte Funke sprang einfach nicht über – weder bei Gisela (Polster, Gardinen, Fußbodenbelag u.a.), noch bei mir (technischer Zustand, Instrumentierung u.a.). Gewiss, der Nachrüstungsaufwand hätte sich in Grenzen gehalten, aber der Geist der Vorbesitzer wäre noch lange an Bord spürbar geblieben. Alles hatte man auf der geliebten 'SPITTY' seinen Bedürfnissen über Jahre liebevoll angepasst, aber nicht alles, was den Vorbesitzern nützlich erscheint, gefällt auch den Nachfolgern (Beispiel: wenn elektrische Zahnbürsten nur deshalb angeschraubt bleiben, also vom Nachbesitzer auch übernommen werden sollen, weil sonst hässliche Löcher im Holz sichtbar blieben, dann mangelt es offensichtlich an ästhetischem Einfühlungsvermögen). Die gesamte Handhabung der Technik war dermaßen stark auf den Eigner und sein technisches Geschick ausgerichtet, dass es lange gebraucht hätte, sich als Nachfolgerin in alle Details wirklich hineinzufinden.



Pedro Donky 32 OK

Letztlich war es aber erneut die Frage der Seegängigkeit, die uns abhielt, das Schiff zu kaufen.

Und auch ein anderes Schiff wurde plötzlich in Hamburg angeboten, ein „AMS Marine Trawler 300 Sedan Classic“ mit Flybridge (Baujahr 1990, 9,60 m Länge, 80 PS bei 8,5 t Gewicht). Der Eigner, auf dessen Werft die aus Taiwan importierten Schalen einst qualitativ hochwertig ausgebaut wurden, sagte am Telefon, dass das Schiff im Jahre 2008 total überholt worden sei und sich in einem „Top-Zustand“ befinde. Bei

einem ursprünglichen Neupreis von 280.000,-- € liege das Schiff nun für 105.000,-- € an der Schlei.

Ich besuche den ehemaligen Firmenchef auf dem inzwischen aufgelassenen Werftgelände in Hamburg. Er ist ein sehr beredter Mann, der mir unaufgefordert erzählte, wen er alles kenne und wem er dabei schon unverblümt seine Meinung gesagt hätte. Er gibt sich als international erfahrener Schiffssachverständiger zu erkennen, dessen Meinung man beachte. Inzwischen werden seine Schiffe bei Degerö an der Schlei gebaut. Das mich interessierende Schiff lobt er in höchsten Tönen und beteuert den hohen Qualitätsstandard, mit dem er als früherer Werftchef einst große Erfolge feierte.

Mein Gesprächspartner redet selbst viel, lässt mich wissen, was für eine herausragende Rolle er in Hamburg und Umgebung als Spezialist für alle Schiffsfragen spiele, kann schlecht zuhören, weil dadurch natürlich sein Bedürfnis nach Selbstdarstellung wesentlich geschmälert wird.

Ich erzähle ihm – als er einmal eine kleine Pause machen muss, um Luft zu holen, – und seiner Frau, die sich am Gespräch aber kaum beteiligt, was wir mit einem neuen Schiff vorhaben. Damit weiß er also, dass lange Fahrten – buten und binnen – angedacht sind. Zum Schluss bekomme ich ein paar Fotos und eine Auflistung mit den wichtigsten Schiffsdaten und der Ausrüstung ausgehändigt. Ein Besichtigungstermin an der Schlei könne kurzfristig ins Auge gefasst werden, wird mir bedeutet.

Nachdem ich die Unterlagen zu Hause noch einmal geprüft habe, komme ich zu dem Ergebnis, dass das Preis-Leistungsverhältnis bei diesem Schiff möglicherweise zwar stimmen könnte, wobei ich aber erhebliche Zweifel an dem habe, was mir da vorgelesen wurde. Ich setzte mich deshalb mit mir vertrauten Motorservice-Mitarbeitern in Verbindung und musste erfahren, dass diesen Mann zwar jeder in der maritimen Szene Hamburgs kennt, aber aufgrund seiner großsprecherischen Überheblichkeit eher wenig schätzt. Aber nicht der persönliche Eindruck hält mich davon ab, einen Besichtigungstermin zu vereinbaren, es ist die Ford-Dieselmachine, die für unsere Zwecke indiskutabel ist. Schnell finden wir nämlich heraus, dass der Motor schon lange nicht mehr gebaut wird und auch keine Ersatzteile in Europa mehr geliefert werden können. Würden wir also auf langen Törn gehen, müsste stets mit einem Maschinenausfall und einem damit zusammenhängenden endgültigen Aus der weiteren Reise gerechnet werden. Nicht nur Träume würden zerfliegen, auch das eingebrachte Kapital wäre gleichzeitig vernichtet.

In einem Schreiben weise ich den Eigner auf diese gravierenden Tatsachen hin und schlage ihm vor, im Preis soweit herunterzugehen, dass eine neue und verlässliche Maschine eingebaut werden kann. Seine aufgebrachte Rückäußerung lässt nicht erkennen, dass er mich wirklich verstanden hat. Noch einmal werde ich mit Selbstlob („... seit 40 Jahren erfolgreich in der Yachtszene ...“) überschüttet, dann wird die alte Ford-Maschine über den Klee gelobt („... ich habe über meinen Betrieb über 300 Maschinen seit 1972 ohne Probleme laufen ...“), um schließlich auf einen seiner Kunden in Malta zu verweisen, der bereits „... 20.000 Betriebsstunden ...“ mit einer solchen Maschine gefahren sei. Gleichwohl greift er dann doch noch (warum wohl ?) den Vorschlag, eine neue Maschine einzubauen, auf: „Einen 4 Zylinder Daimler Benz Diesel general überholt könnten wir für 10.000,-- € einbauen.“ – Ich erkundige mich sofort bei meinen Vertrauensleuten, die nur die Hände über dem Kopf zusammen-

schlagen und mir raten, mit diesem Mann keine Geschäfte zu machen. Er schreibt im letzten Satz: „Sie haben mich kennen gelernt, ich bin ein Mann, der deutliche Worte spricht, das wissen viele Kunden von mir zu schätzen.“ – Ich bin offensichtlich der einzige, der diese Art der Kommunikation weniger schätzt, was ihn wohl aber kaum kratzen dürfte.

Auf einen Besichtigungstermin an der Schlei habe ich dann folgerichtig verzichtet (obwohl ich bei Gisela eine gewisse Sympathie für den Schiffstyp entdecken konnte).

Auch auf ein anderes Angebot aus dem Raum Hamburg gehen wir nicht ein, wohl auch deswegen, weil eine „Grand Banks“ nie wirklich auf meiner Bedürfnisliste stand. Relativ gut ausgestattet wurde ein 32 Fuß langes Schiff (Baujahr 1991) für 109.000,-- € angeboten, das bisher in Charter gelaufen war und in Schweden zu besichtigen sei. – Nein, zu alt. Und vor Charterschiffen wurde ich zudem mehrfach eindringlich gewarnt.

5. Akt

Hin und wieder kommt es auch zu Verirrungen.

Da taucht plötzlich ein schnittiges Motorschiff mit sehr eigenwilliger Formgebung auf, eine „Stevens Nautical Subside 1050 OK“ (Bj. 2005).

Das Schiff wirkt gesund, ist gut ausgerüstet und wird mit 79.900,-- € („omstandigheden zeeforsafgeprijsd“ / aus privaten Gründen stark im Preis reduziert) angeboten. Leider hat das Schiff auch nur die C-Klassifizierung.



Stevens Nautical Subside 1050 OK
Länge: 10,50 m, Breite: 3,70 m und Tiefgang: 1,00 m

Und während ich die Unterlagen sichte und die Fotos anschau, weiß ich, dass ich mit einem solchen Designer-Stück nicht gerne in irgendeinen Hafen einlaufen würde. Gewiss, das Schiff ist ein „Hingucker“, aber genau das wollen Gisela und ich nicht haben. Seetüchtig, schiffig, gepflegt und gut zu manövrieren soll unser Schiff sein; und wenn da dann hingeguckt wird, dann soll's uns recht sein.

Ansonsten wäre bei diesem Schiff alles in Ordnung: genügend Lebensraum an und unter Deck, perfekte Rundumsicht, gute Motorisierung und ein gepflegter Eindruck überzeugen eigentlich. – Und dennoch: nichts für uns, wohl auch eher etwas für Angler.

6. Akt

Irgendwann gibt es dann auch den „Toten Punkt“, man will die Suche nach einem neuen Schiff aufgeben, denkt daran, dass es wohl doch auch einmal einen Sommer lang ohne Seefahrt geben könne, meint, dass die weiteren Bemühungen vielleicht zu einem späteren Zeitpunkt erfolgreicher sein könnten und möchte sich aus dem umfangreichen (und recht einsamen) Suchprozess einfach ausklinken. Viel zu viel Zeit hat man hier bereits investiert – teure Lebenszeit, die stunden- und tagelang am Computer verbracht wurde. Langsam bekommt man zudem viereckige Augen.

Dabei wird man fast „rückfällig“, denkt erneut an seine treue Motorsegelyacht und fragt sich ernsthaft, ob die Trennung von 'NORDLICHT' nicht doch vielleicht eine falsche Entscheidung war.

Unwillkürlich tauchen vergleichbare Segelschiffe auf, die – plötzlich und erneut – einen hohen Reiz ausüben.

So begegneten wir in der Marina von Kröslin am Peenestrom auf unserem Sommerörn 2012 einem „Staverse Kotter 1200“ (ST 80), der in der Halle vergessen worden zu sein schien. Es gelang mir, mit dem Eigner der 'MALKIS' in Kontakt zu kommen, der noch etwas unschlüssig war, ob er sich von seinem gepflegten Schiff (Bj. 2002) altersbedingt (schon) trennen wolle. Denn eigentlich hatte er das gemütliche Bordleben sehr genossen, hatte viel gelesen und sein langes Leben reflektiert. In Masuren war er groß geworden, hatte den Einmarsch der Russen nach dem Ende des Dritten Reiches hautnah erlebt und die Anfänge des Sozialismus in der Volksrepublik Polen kennen gelernt. Später war er beruflich noch viele Male im Ostblock gewesen und hatte sich seine eigene Meinung zu dem, was er dort beobachten konnte, gebildet. Die gesellschaftspolitischen Entwicklungen hatte er stets kritisch wahrgenommen. „Dabei bin ich auf historische Entwicklungen aufmerksam geworden, die höchst unterschiedlich gedeutet wurden, bzw. die den jeweiligen Bedürfnissen – in Ost und West – bis zur völligen Unkenntlichkeit angepasst wurden. Von allen Seiten.“

Aber, so schrieb er mir weiter: „Wenn die Synapsen schwächer japsen, fällt einem das selbst nur sehr bedingt auf. Die Schwäche der Sprunggelenke dagegen fällt nicht nur auf, sondern tut auch noch weh. Man bleibt also mit seinem Schiff am Steg liegen, kann An- und Ablege-Manöver, Sonnenauf- und -untergänge beobachten. Schön, aber nicht 'janz das Jelbe vons Ei'“ (wie der Ostpreuße sagt). Und so kam dann doch seine Verkaufsofferte bei mir an: 125.000,-- € wollte er haben für sein stets gut gewartetes und gepflegtes, zumal gut ausgerüstetes, großes Schiff (15 t).

„Rückfällige“ müssen bedenken, warum sie sich vom geliebten Segelschiff trennten und warum sie plötzlich erneut mit einem solchen liebäugeln. Diesmal wäre das Schiff mit seinen zwei Masten größer, mit seinem Stahlrumpf sicherlich auch etwas schwerer zu navigieren; gerade auch die Manöver in den Häfen beim An- und Ablegen dürften mehr Fingerspitzengefühl verlangen. Die große Maschine wird vorhersehbar mehr Kraftstoff benötigen.

Der Eigner legte mir gegenüber freundlicherweise auch die Kosten offen, die Wartung und Betrieb der 'MALKIS' in den vergangenen zehn Jahren verursachten. Dazu schreibt er: „Man gerät da ins Staunen!“ – Und in der Tat (aber das weiß ja jeder Schiffseigner aus eigener Erfahrung) sind es erhebliche Summen, die so ein „Dampfer“ im Laufe der Zeit verschlingt.

Mit Gisela stimmte ich mich noch einmal ab, denn ich weiß, dass auch sie immer mal wieder ihrer 'NORDLICHT' nachtrauert. Aber wir legten beide dann doch das Thema „Segelschiff“ endgültig zu den Akten, so dass es keinen Rückfall mehr gab. Das geschah nicht zuletzt auch aus der Einsicht heraus, dass es so viele Jahre wirklich nicht mehr sind, die mich vom Alter des Eigners der 'MALKIS' trennen.

Wie gerne aber hätte ich gerade diesen Eigner von der Last seines Schiffes befreit, zumal er es „in guten Händen“ wissen wollte. Mit H.J. Grosskopf über sein Schiff hinaus noch weiter in Verbindung zu bleiben, hätte mir (auch als Ostpreuße) natürlich viel Freude bereitet. Mit meiner Absage und meiner zum Ausdruck gebrachten Hoffnung, dass ich ihm für sein Schiff einen netten Nachfolger von Herzen wünschte, dürfte dieser Kontakt jedoch wohl beendet sein. – Schade!

Unter die Kategorie „Rückfall“ könnte auch das Angebot einer „Oostvaarder 10.40 OK“ fallen, weil dieses Schiff (Bj.1999) vom äußeren Erscheinungsbild unserer wackeren 'NORDLICHT' in etwa ähnelte



Oostvaarder 10.40

Das stäbige Schiff war gut instrumentiert, hatte ein Stützsegel zu bieten, das wirklich seinem Namen Ehre macht, und war vom inzwischen bereits recht betagten Eigner bis zuletzt bestens gepflegt worden. Als ich das Schiff in Sneek besichtigte, fühlte ich mich sofort an unsere Motorsegelyacht erinnert. Und ich wusste, dass diese Identifikation bestehen bleiben würde und dass mir dabei dann auch immer die Segel fehlen würden.

– Nein, eine „amputierte“ 'NORDLICHT' würde uns den Neuanfang nachhaltig erschweren.

7. Akt

Irgendwann konzentriert sich der Suchprozess, werden bestimmte Schiffe aus der Masse der interessanten herausgefiltert, muss man abwägen, was das eine Schiff hat und das andere nicht. Denn – auch dies ist eine Einsicht – das komplett ausgerüstete Wunschschiiff gibt es nicht. Bei jedem Angebot fehlen Ausrüstungsgegenstände, die man gerne im Preis enthalten sehen möchte.

Als ich einmal eine Liste derjenigen Dinge, die ich gerne mit einem gebrauchten Schiff erwerben würde, in die Suchmaschine meines Computers eingab, spuckte mir das Internet nicht ein einziges Ergebnis aus. Entweder unsere Liste ist zu umfangreich oder unsere Wünsche kennen keine Grenzen – meist ist es beides, das keinem realen Angebot entspricht.

Deshalb brauchen wir unsere Wünsche nicht zu negieren, aber wir müssen bei allen interessanten Angeboten eine Liste mit jenen Dingen erstellen, die wir nachrüsten wollen / müssen. Die Gegenstände auf dieser Parallel-Liste schrumpfen, wenn das angebotene Schiff gut ausgestattet ist, sie erweitern sich, wenn es an allen Ecken und Kanten mangelt. Die Liste ist aber zur Abstimmung des Endpreises, den ich investieren kann bzw. möchte, kaufentscheidend. Und alles das, was auf dem Gebrauchtschiiff schon installiert ist, ist meist billiger als eine Nachrüstung (auch wenn die nachgerüsteten Instrumente dann natürlich neuwertig sind).

Wir sichten aus der Fülle der herausgesuchten Gebrauchtboote noch einmal die interessantesten Angebote.

Da sind es die in Holland beliebten „Barkas“, schmucke Schiffe, die aber fast alle als C-Schiffe kategorisiert sind. Oder es fallen die „Vlets“ und „Kotter“ auf, die sich mit viel Lebensraum an Bord empfehlen. Auch die Schiffe aus „gutem Hause“, d.h. von renommierten Werften (ohne dass ich diese hier nennen will, weil ich mit Sicherheit eine vergessen würde) stechen ins Auge, wobei mir auffiel (aber das kann auch Zufall sein), dass die Werften mit hohem Ansehen nur wenige gebrauchte Schiffe im Verkaufsangebot haben; man baut neu und konzentriert sich offensichtlich auf die Entwicklung der stets nächsten Generation von bewährten Bootstypen und -klassen.

8. Akt:

Schließlich aber sind es nur noch zwei Favoriten, zwischen denen abgewogen werden soll: eine „LUNA 34“ aus dem Hause Brandsma Jachten (Sneek) und eine „REGO Newlander 1100“ aus dem Hause Rego Watersport BV (Lelystad). Das erste Schiff gehört zu einer Baureihe, die mit 27 Fuß beginnt und mit 44 Fuß endet, das zweite Schiff gibt es ebenfalls in verschiedenen Größen. Die Luna Reihe wurde im Haus der Werft in Sneek konstruiert, die „Newlander 1100“ wurde von dem bekannten Yachtkonstrukteur Willem Nieland (La Capelle aan den IJssel) gezeichnet.

In der Selbstdarstellung der Werft in Sneek heißt es: „Brandsma Jachten ist ein aufstrebendes Familienunternehmen, das auf höchste Qualität und Kundennähe Wert legt. Unsere Spezialisten kümmern sich um alle Ihre Fragen, damit jeweils eine individuell optimierte Lösung gefunden werden kann.“

In der Selbstdarstellung der Werft in Lelystad (auf der das Kasko geschweißt wurde) heißt es: „Rego baut und vertreibt seit 1994 hochwertige Motorboote, die von berühmten Designern wie Ing. Huitema, Willem Nieland und Jan Visser entworfen wurden. Auf gutes Design, tadellose Handwerkskunst, die Wahl hochwertiger Materialien wird allergrößter Wert gelegt, Alle Schiffe werden zu einem vernünftigen Preis gebaut und verkauft.“

Bei der uns angebotenen „LUNA 34“ handelt es sich um ein noch junges Schiff, das erst 2011 auf Kiel gelegt worden war.



LUNA 34
aus dem Hause Brandsma Jacht in Sneek (Holland)

Bei der „Newlander 1100“ handelt es sich um ein Schiff, das – so die Verkaufsofferte und so auch die Aussage in den diversen Anzeigen und im Internet – 2001 gebaut worden sein sollte und bisher zwei Vorbesitzer hatte. Der zweite Eigner, der Belgier Patrick Asnot, hatte das Schiff 2006 vom Vorbesitzer, S.J. Nijenhuis (Lelystad), übernommen. Vor zwei Jahren kaufte Patrick sich ein größeres Schiff und bot seine 'GHOST' (Antwerpen) über den Makler „De Haer nautique“ (Zwolle) zum Verkauf an.

Viele Mails gingen zwischen Hamburg und Sneek hin und her; Wünsche wurden genannt die Entsprechungen preislich fixiert. Ich war vor Ort, besichtigte ausgiebig das schicke Schiff, besprach alles mit Joop ten Cate, der die Werft zusammen mit seinem Zwillingbruder Gerard vom Vater, der leider früh verstarb, übernommen hatte und seitdem gemeinschaftlich leitet.

Schließlich war es aber der geforderte Preis, der uns zu hoch erschien und uns veranlasste, uns doch eher der „REGO Newlander 1100“ zuzuwenden.

9. Akt:

Alles ließ sich anfangs gut an. Schnell war der Kontakt zum Makler, Ad de Haer, hergestellt, ebenso rasch war klar, dass der geforderte Preis von 139.000,-- € mit dem belgischen Eigner zu verhandeln wäre. Die übersandten Unterlagen mit den Schiffsfotos (von außen und innen) machten einen ansprechenden Eindruck.

Das Schiff, 11 m lang und 3,90 m breit hatte eine 75 PS-Maschine, die für 11 t, die zu bewegen wären, jedoch etwas schwach erschien. Das Schiff war vor zwei Jahren neu lackiert worden, so dass sein äußeres Erscheinungsbild makellos erschien. Der Innenausbau – das sah das geübte Auge sofort – war von fachkundiger Hand in Teak gestaltet worden. Die Raumaufteilung war großzügig dimensioniert. Einrichtung und Instrumentierung waren fast komplett; es fehlten eine passende Radaranlage zum vorhandenen Plotter und eine Windmessenanlage. Das Radom, so versprach es der Eigner, wollte er noch für uns preiswert in Belgien besorgen. Später stellte sich heraus, dass die Selbststeueranlage defekt war; sie war aber auch nicht in der Liste des Zubehörs, mit der das Schiff angeboten wurde, vermerkt.

Nach manchem Hin und Her wurde schließlich ein Besichtigungstermin in Tholen (Provinz Zeeland), wo die 'GHOST' im Hafen lag, vereinbart. Wieder reiste ich nach Holland, nur waren es diesmal deutlich mehr Kilometer, die mit dem PKW bewältigt werden mussten, nämlich ca. 650, um die kleine Hafenstadt am Schelde-Rynkanal zwischen Rotterdam (Niederlande) und Antwerpen (Belgien) zu erreichen. Das ist die Region, in der bei der verheerenden Flutkatastrophe im Jahre 1953, der schwersten Nordseesturmflut des Jahrhunderts, viele Todesopfer (fast 2.000 Menschen ertranken in den Wassermassen) zu beklagen waren.



Im Vorgriff auf den bevorstehenden Eignerwechsel war bereits der zukünftige Schiffsname am Rumpf digital appliziert worden – natürlich nur virtuell, versteht sich. Nach wie vor hieß und heißt die REGO Newlander 1100 'GHOST' (Antwerpen).

Am Sonntag, dem 3. März 2013 traf ich dann in Tholen den Eigner und dessen Frau Agnes und den Makler. Ich konnte das Schiff ausführlich besichtigen, wir machten eine Probefahrt und es wurden mir viele meiner Fragen beantwortet. Was die Preis-

vorstellungen anbelangten, machte ich schnell klar, dass ein deutliches Entgegenkommen erwartet wurde.

Mein erster Eindruck: ein großes (zu großes ?) Schiff. Aber auch: ein schönes, see-taugliches Schiff, das viel Lebensraum – drinnen und draußen – bietet, also für lange Reisen bestens geeignet erschien.

Der Fahrstand in der Mitte des Schiffes war ausgezeichnet positioniert und bot gute Rundumsicht. Von hier aus sollte das Fahrzeug wohl gut zu manövrieren sein. Bei der Probefahrt konnte ich beobachten, wie sicher der Eigner mit seinem Schiff umzugehen verstand. So würde ich es wohl bald auch gelernt haben, hoffte ich (mit etwas bangem Gefühl) im Stillen. – Zwischen 29 ('NORDLICHT') und 36 Fuß ('GHOST') liegen subjektiv gesehen Welten. Die Nutzung des Bugstrahlruders zur Steuerung des Schiffes bei Rückwärtsfahrt und bei entsprechenden Anlegemanövern im engen Dalbengewirr der Hafengebiete, das erschien mir reichlich übungsbedürftig.

Im Vorfeld hatte der Makler mich wissen lassen, dass sich der Markt für dieses Schiff deutlich erholt habe und sich die Preise inzwischen – wenn auch in den vergangenen vier Jahren auf einem um 40 % niedrigeren Niveau – wieder stabilisiert hätten. Der Eigner habe mehrere Angebote von Kaufinteressenten abgelehnt, die einen zu niedrigen Preis vorgeschlagen hatten. – Man kennt diese Strategie von Verkäufern nur all zu gut: mehrere Interessenten werden vorgeschoben, um damit eine eingeschränkte Preisflexibilität begründen zu können.



REGO Newlander 1100 OK (Open Kuip / Offene Plicht)

Nach Rückkehr konnte ich alles mit Gisela besprechen. Wir kamen überein, einen Nachlass von mindestens 20.000,-- € von der ursprünglichen Forderung durchzu-

setzen. Denn inzwischen war auch klar geworden, dass der Motor (eine Yanmar-Maschine vom Typ 4JH3 - TE) nicht mehr gebaut wurde, gleichwohl aber noch alle Ersatzteile auf dem europäischen Markt verfügbar sind. Wir wogen noch einmal alle Argumente gegeneinander ab, wobei eine Frage offen blieb: Welche Verkaufschancen würden wir bei einem Schiff des Baujahrs 2001 haben, wenn wir es später selbst, vielleicht nach 8 Jahren, verkaufen müssten ? Dann wäre die, „REGO Newlander 1100“ selbst 20 Jahre alt; und inzwischen wusste ich ja auch, welchen Marktwert ältere Schiffe haben bzw. auf welches eingeschränkte Interesse sie dann noch stoßen.

Gleichwohl, das Schiff gefiel, so dass die Verhandlungen nun in die Schlussphase gingen. Bei einem neuerlichen Besuch in Tholen wurde Einvernehmen über den Verkaufspreis hergestellt. Ich konnte Gisela telefonisch melden, dass der Eigner nach wirklich zähen Verhandlungen den stolzen Betrag von 25.000,- € nachgelassen hatte. Noch am selben Tage wurde eine Anzahlung geleistet.

Wenig später kam dann der Vertragsentwurf, den Gisela und ich unterschrieben und zurückschickten. Es war vereinbart worden, dass auf meine Kosten das Schiff von einem vereidigten Sachverständigen noch einmal gründlich „unter die Lupe“ genommen würde. Zu diesem Zweck reiste ich also erneut an. Diesmal gestattete mir der Eigner, dass ich bereits an Bord übernachten durfte, weil ja eigentlich der Übernahme des Schiffes in Kürze nichts mehr im Wege stand.

Um die langen Wege optimal auszunutzen, packte ich mein Auto mit Schiffsutensilien randvoll und verstaute diese persönlichen Dinge (Wäsche, Kleidung, Geschirr u.s.w.) in den Fächern und Schränken des Schiffes. Als der Eigner am nächsten Morgen an Bord kam, hatte er keinerlei Einwände im Hinblick auf meine vorzeitige „Inbesitznahme“ des Schiffes.

Der vereidigte Sachverständige, Dipl.-Ing. Theo J. van Rijswijk, begutachtete das Schiff ca. 5 Stunden lang sehr systematisch. Auch das Unterwasserschiff wurde besichtigt. – Den Gutachter (880,- €) und das Kranen des Schiffes (270,- €) musste ich vertragsgemäß bezahlen. Bei der abschließenden Besprechung mit dem Sachverständigen erklärte sich der Eigner bereit, alle zutage geförderten Schäden bzw. schadhafte Stellen auf seine Kosten zu beseitigen. Ich legte meinerseits darauf Wert, dass im Anschluss daran der Gutachter noch einmal an Bord kommt, um die Güte der dann erfolgten handwerklichen Arbeiten abschließend zu beurteilen.

Theo J. van Rijswijk versprach, mir sein Gutachten in vollständiger und illustrierter Fassung per Mail zuzusenden, was noch am gleichen Abend erfolgte.

Wieder zu Hause in Hamburg angelangt, las ich das Gutachten und stutzte nur an einer Stelle: im Text war das Baujahr des Schiffes mit der Jahreszahl 1998 angegeben. Da ich das Schiff ja mit dem Baujahr 2001 angeboten bekommen hatte, dachte ich zunächst an einen Irrtum. So rief ich den Gutachter an, um von diesem jedoch zu erfahren, dass das Schiff tatsächlich drei Jahre älter als annonciert war.

Nun kam das erste unangenehme Telefonat mit Ad de Haer zustande, der mir auf meine Vorhaltungen hin blumenreich zu erklären versuchte, warum man in Holland auch für Schiffe, die noch nicht fertiggestellt worden sind, bereits vorher eine CE-Nummer beantragen und erhalten könne. „Nein,“ beteuerte mir der Makler mit vielen Worten aus- und nachdrücklich, „die Nummer wurde 1998 zwar beantragt, das Schiff wurde

aber erst 2001 fertiggestellt, so dass dieses Jahr dann auch als Baujahr gelte.“ Alles sei in bester Ordnung; so sei das in Holland nun einmal üblich.

Genau davon war ich aber nicht mehr überzeugt. Da sich aus dem Kaufvertrag der Hersteller des Schiffes in Lelystad / NL entnehmen ließ, rief ich diesen an. Auf dessen Werft (Fa. Rego-Watersport) werden seit Jahrzehnten Stahlkaskos gebaut. Der Werft-Chef bestätigte, dass auch die mir zum Verkauf angebotene REGO auf seiner Werft 1998 zusammengeschweißt worden sei. Nach Fertigstellung des Kaskos habe sein Nachbar den Stahl-Torso gekauft, um ihn in seiner Holzwerkstatt weiter auszubauen und fertig zu stellen. Sein Nachbar habe auf diese Art und Weise schon viele Schiffe ausgebaut und danach verkauft.

Als ich bei dem Bootsbauer S.J. Nijenhuis (Fa. Jachtbouw - Betimmering - Verhuur V.O.F.) anrief und mich vorstellte, fragte der gleich: „Sind Sie derjenige, der von Patrick Asnot das Schiff kaufen will?“ Ich war zunächst erstaunt und bejahte die Frage. Darauf erklärte mir der Bootsbauer, dass der Schiffseigner ihn gerade vor einigen Stunden aus Belgien angerufen habe, um zu fragen, ob er noch den früheren Kaufvertrag hätte. Denn im Jahre 2006 habe dieser von S.J. Nijenhuis die 'GHOST' gekauft. Der Bootsbauer sagte seinem Anrufer auf den Kopf zu, dass er sich wohl denken könne, warum Patrick anrufe. Denn, da er stets und regelmäßig den Bootsmarkt in Holland beobachte, war ihm bereits aufgefallen, dass sein ehemaliges Schiff mit falschem Baujahr annonciert wurde. „Patrick, Du sagst die Unwahrheit. Ich werde Dir die Kopie unseres Verkaufsvertrags schicken, da steht auch das Baujahr drin.“ Der belgische Eigner habe dann noch versucht, S.J. Nijenhuis auf seine Seite zu ziehen, aber der Bootsbauer hatte da eine ganz klare Position: er habe nie in seinem Leben krumme Geschäfte gemacht und war stets der Wahrheit verpflichtet. Und so würde er es nun auch handhaben. „Patrick hat sich danach nicht mehr bei mir gemeldet“, schloss er seinen Bericht ab.

Und entsprechend offen erzählte S.J. Nijenhuis auch mir, dass er das Schiff 1998 als Kasko gekauft hatte, um es in seiner Werkstatt auszubauen. 1999 sei die 'GHOST' (den Namen habe er dem Schiff gegeben) zu Wasser gelassen worden. Von 1999 bis 2006 wäre das Schiff jeden Sommer für 10 - 12 Wochen an Gäste verchartert worden.

Damit kam noch eine weitere Unwahrheit ans Tageslicht, denn mir hatte der Makler gesagt, dass Herr Nijenhuis das Schiff seinerzeit lediglich aus steuerlichen Gründen als Charterschiff angemeldet habe, es aber nie wirklich in Charter gelaufen sei. – Charterschiffe werden auf dem Gebrauchbootmarkt (aufgrund häufiger verdeckter Mängel) kritisch vermerkt; die Tatsache als solche mindert bereits den Preis, auch wenn unmittelbar keine Schäden erkennbar sind. Wenn ein Schiff in Charter gelaufen ist, darf das beim Verkauf nicht verschwiegen werden. Aber gerade das hatte der Makler ja getan und mir seine eigenwillige Geschichte dazu aufgetischt. Herr Nijenhuis erklärte, dass Patrick diesen Tatbestand kannte und für sich auch ausnutzen konnte, denn dadurch wurde damals (2006) eine Verminderung des Kaufpreises vereinbart.

Nun bekamen der Eigner und der Makler von mir ein Einschreiben, mit dem wir den Kaufvertrag für null und nichtig erklärten, da wir von einem Baujahr ausgingen, das nicht den Tatsachen entspricht. Hätten wir nämlich gewusst, dass das angebotene Schiff drei Jahre älter ist, hätten wir es nicht in die engere Wahl gezogen.

Die Antwort ließ nicht lange auf sich warten: Der Makler versteckte sich hinter dem (allein verantwortlichen) Verkäufer, der seinerseits behauptete, er hätte mich wahrheitsgemäß aufgeklärt, so dass es rechtlich keine Handhabe gäbe, vom Vertrag zurückzutreten. Im Gegenteil, man bedrohte mich insofern, als man einen jahrelangen, erfolglosen Rechtsstreit prognostizierte, bei dem vor belgischen Gerichten gestritten werden müsste, was mir nicht nur viel Ärger bereiten sondern auch erhebliche Kosten verursachen würde. Das Schiff würde zudem „an die Kette“ gelegt bis die Restforderungen nebst Verzinsung von mir beglichen worden wären. Wörtlich schrieb der Makler, dass das wohl auch bedeuten dürfte, dass „Ihr Traum nicht erfüllt wird und Sie jahrelang mit negativen Energien belästigt würden.“ Abschließend schlug man vor, die Angelegenheit durch ein gemeinsames Gespräch zu bereinigen, um „aus der Sackgasse“ heraus zu kommen. – Dazu allerdings hatte ich meinerseits nun überhaupt keine Lust mehr.

Nachdem ich mit meiner Rechtsschutzversicherung Rücksprache genommen hatte und diese mir exzellente Beratung durch eine angesehene Kanzlei in Rotterdam zusicherte, antwortete ich dem Makler, dass ich meine persönlichen Sachen wieder von Bord holen und die Rücküberweisung der bereits geleisteten Anzahlung innerhalb einer Woche erwarten würde.

Mit den beiden Firmenchefs von „Rego-Watersport“ und „Jachtbouw - Betimmering - Verhuur V.O.F.“ in Lelystad hatte ich dankenswerterweise zudem standhafte Zeugen, so dass jeder Rechtsstreit zu meinen Gunsten entschieden würde.

Nun dauerte es ein wenig länger, ehe die Herren sich erneut äußerten – und (offensichtlich klug beraten) einlenkten. Zwar hätte man „mit großer Verwunderung“ meine Nachricht gelesen, aber würde trotzdem einlenken und die Vertragsauflösung akzeptieren. – Und wenige Tage später war auch der Zahlungsbetrag wieder auf meinem Konto.

So reiste ich ein letztes Mal nach Tholen, räumte das Schiff aus und mein Auto wieder voll und nahm von der 'GHOST' wohl endgültig Abschied (wobei ich merkte, wie ähnlich das Schiff unserem ersten Favoriten, der „Donky 34“ doch war). Denn der Vertrauensbruch war da und meine Erwartungen, dass man ein verändertes, den zutage getretenen Tatsachen (und Mängeln) Rechnung tragendes Preisangebot unterbreiten würde, eher gedämpft.

Gleichwohl kam erneut Post aus Holland. Man entschuldigte sich für die „Missverständnisse“ und „Aufregungen“ der letzten Tage und wollte an das „gute Verhältnis“, das doch von „Respekt und Vertrauen“ geprägt gewesen wäre, wieder anschließen. Deshalb lade man mich ein, ein Angebot zu unterbreiten, das den aktuellen Erkenntnissen Rechnung trage. Der Verkäufer und er als Makler hätten sich lange beraten und wären dabei zum Schluss gekommen, dass ich nun, da ich das Schiff inzwischen gut kenne, der richtige Nachbesitzer wäre. Von daher sollte ich den Preis nennen, zu dem ich bereit wäre, das Schiff zu übernehmen.

Ich hatte meinerseits kein Interesse, ein Angebot zu beziffern, warum sollte ich auch? Da waren ein Makler, der den Bootsmarkt überblickt und weiß, welche Abstriche in so einem Fall in Rechnung gestellt werden, und da war ein Eigner, der seit vielen Monaten versucht, sein Schiff erfolglos zu verkaufen. Beide müssen eigentlich

wissen, wie in der eingetretenen Situation kaufmännisch, fair und offen mit den Dingen umzugehen wäre. Wenn meiner Bitte nicht entsprochen wird, dann wissen beide, warum sie kein solches realistisches Angebot unterbreiten. Der Verdacht liegt nahe, mich noch einmal auf's Glatteis führen zu wollen. – Aber so nicht, meine Herren !

Einige Zeit später kam dann doch noch ein Angebot (107.500,-- €), weil man offensichtlich gemerkt hatte, dass hier eine „Bringeschuld“ besteht. Das unterbreitete Angebot blieb aber eindeutig unter meinen Erwartungen, so dass ich darauf nicht mehr reagierte, zumal auch inzwischen für Gisela und mich „der Zug abgefahren“ war.

Zu Beginn der Verhandlungen mit dem Makler Ad de Haer hatte ich die Hoffnung, dass meine schlechten Erfahrungen mit seinem deutschen Kollegen beim Verkauf unserer MSY 'NORDLICHT' mehr als aufgewogen würden, denn der Informationsfluss war gut, die „Chemie“ zwischen uns schien zu stimmen und eine Vertrauensbasis wurde für mich durchaus sichtbar. Dann aber kam der abrupte Bruch und mit ihm (m)eine tiefe Enttäuschung.

Später fragte ich mich, ob wir auf ein Angebot unter 100.000,-- € doch noch eingegangen wären, zumal ja schriftlich versichert wurde, dass die vom Gutachter monierten Schäden vor der Übergabe vollständig behoben würden. Die Antwort erwuchs eher zögerlich, tendierte aber mehr und mehr zu einem eindeutigen Nein. Insbesondere die Maschine gab zu berechtigten Besorgnissen Anlass. Sie müsste – so der Gutachter im Gespräch unter vier Augen – gründlich inspiziert, auseinander genommen und gereinigt werden, wobei man nie wisse, was dabei an zusätzlichen Problemen zutage trete. Ich hatte meine Zweifel, ob eine solche zeitaufwändige Generalüberholung durch einen Fachbetrieb tatsächlich vom bisherigen Eigner in Auftrag gegeben und finanziell übernommen würde. Denn, so kennen wir es ja aus einem alten deutschen Sprichwort: „Wer einmal lügt, dem glaubt man nicht ...“ . Und zu womöglich neu entbrennender, streitbarer Diskussion hatte ich überhaupt keine Lust.

Als der Makler in Neustadt i.H. Ende des Jahres 2012 die letzte Rate des Verkaufserlöses für unsere 'NORDLICHT' endlich überwiesen hatte, war es für uns wie ein unerwartetes Weihnachtsgeschenk; als nun nach der Annullierung des Vertrags die geleistete Anzahlung rücküberwiesen wurde, war es wie eine Osterüberraschung. Glückliches Aufatmen befreite uns damals und nun erneut vom bangen inneren Druck. – Ja, wir haben offenbar zweimal großes Glück gehabt. – Und der Einsatz eines (deutsch sprechenden) unabhängigen Sachverständigen kann nur jedem Käufer (im In- und Ausland) empfohlen werden.

10. Akt: Happy End

Nachdem ich die Nacht in Grou, einem kleinen, idyllischem holländischen Ort mit historischem Flair und drei Kirchen im überschaubaren Stadtzentrum übernachtet und mit Blick auf den direkt vor dem Hotel liegenden Hafen gefrühstückt hatte, beschloss ich, auf der Heimreise noch einmal in Sneek bei der renommierten Werft „Brandsma Jachten“ reinzuschauen. Mich interessierte, ob die „LUNA 34“ (siehe 8. Akt) noch im Angebot ist, und – wenn ja – ob nun mit Joop ten Cate eine erhoffte Preisreduzierung auszuhandeln wäre. Denn die Suche nach einem Schiff musste ja weiter gehen; und wer mich kennt, weiß, dass meine Hartnäckigkeit sprichwörtlich ist.

Freundlich wurde ich empfangen, obwohl ich im Hinblick auf den bevorstehenden Erwerb der „REGO Newlander 1100“ bereits abgesagt und alle Unterlagen zurückgeschickt hatte, die man mir für eine optimale Entscheidungsfindung überlassen hatte.

Joop ten Cate erzählte ich von meinen inzwischen gemachten Erfahrungen und auch davon, dass nun die „LUNA 34“ erneut in den Focus unseres Interesses getreten sei. Wir gingen noch einmal die Positionen durch, die schon bei unserem letzten Gespräch eine Rolle spielten, und er versprach, mit seinem Bruder und einem sehr spitzen Bleistift das Schiff noch einmal scharf durchzukalkulieren.

Und tatsächlich kam wenige Tage später in Hamburg eine Mail an, die eine deutliche, übererwartungsgemäße Preisreduzierung beinhaltete. Zwar würden wir mit 100.000,-- € nicht ganz zurechtkommen, aber der Endpreis blieb weitgehend im Rahmen unserer Vorgaben und Grenzen. Da das Schiff zudem bereits gut instrumentiert ist (u.a. sind Radar und Plotter, UKW-Funk, Selbststeueranlage und elektrisches Ankerspill bereits eingebaut), stimmte für uns das Preis-Leistungsverhältnis.



LUNA 34

Länge: 10,20, Breite: 3,70, Tiefgang: 0,90 m und Gewicht: 8 t

Gisela war inzwischen auf ihrer kleinen Finca in Andalusien, um sich dort endlich um Haus und Garten zu kümmern, aber wir konnten dennoch gemeinsam telefonisch die Entscheidung treffen, nun der „LUNA 34“ unsere ungeteilte Aufmerksamkeit zu schenken.

Nachdem ich noch ein paar Wünsche platzieren konnte, ohne dass das Preisniveau zu unseren Lasten wesentlich verändert wurde, bat ich um die Zusendung eines Vertragsentwurfs, der dann im April 2013 in Hamburg einging.

Wenn alle uns zugesagten Arbeiten auf der Werft in Sneek zu unserer Zufriedenheit ausgeführt und abgeschlossen sein werden, übernehmen wir ein gut ausgerüstetes, ausreichend motorisiertes, stäbiges Schiff mit der CE-Klassifizierung „B“, um damit auf einer ersten Motorboot-Sommerreise unsere Erfahrungen zu sammeln.

Ende gut, alles gut ?

Damit endet ein Stück mit zehn – teils abwechslungsreichen, manchmal lehrreichen, oft unterhaltsamen und spannenden, teils zäh fließenden, langatmigen und wenig motivierenden – Akten. Der Vorhang wird zwar geschlossen, doch viele Fragen bleiben offen (frei nach Berthold Brecht).

Am Ende des langen Suchprozesses – wie sollte es auch anders sein – bleibt der Zweifel. Ob es sich im Ergebnis wirklich um das ultimativ richtige Schiff handelt, das wir schließlich kauften, wird man erst sehr viel später beurteilen können. Aber bis dahin wollen Gisela und ich den nautischen Neuanfang bejahen, die seemännische Herausforderung annehmen und im Juni 2013 in Holland fröhlich an Bord gehen !

Erste Erfahrungen mit MY ‘NORDLICHT II‘ (Hamburg)

Ein Jahrhundertsommer wartete 2013 auf uns ! Wir packten unsere Sieben-Sachen, reisten nach Friesland, verproviantierten uns in Sneek, bunkerten Trinkwasser und Kraftstoff und ließen uns in die komplizierte Technik einweisen. Fast alles war für uns neu: die Maschine (bisher Volvo-Penta, nun Yanmar), die Elektrik (mit Warmwasseraufbereitung, Heizung, Ladeautomaten u.s.w.), die Navigationsgeräte (mit Plotter, Wetterempfänger und viel Elektronik). Auch an die nun anderen Abmessungen und Sichtverhältnisse mussten wir uns gewöhnen. Als wesentliche Hilfe stand uns nun aber bei Anlegemanövern ein Bugstrahlruder zur Verfügung. Am Heck gab es mächtige Davids, an denen unser kleines Beiboot hing und hin- und herpendelte. Bei Manövern mussten wir nun höllisch aufpassen, dass wir uns mit den Davids nicht irgendwo verfangen.

Gleich bei der ersten Erprobungsfahrt traten Probleme auf: die Selbststeueranlage blockierte plötzlich; zum Glück konnte ich das Schiff rasch zum Stehen bringen und nach einigen untauglichen Versuchen, das Ruder wenigstens mechanisch wieder in Gang setzen.

Auf der Werft wurde die Ursache für die elektronische Ruderblockade erkannt und behoben.

Bei der nächsten Erprobungsfahrt ließ sich plötzlich der Motor nicht mehr regulieren; der Maschinentelegraf zeigte beim Versuch, das Schiff aus schneller Fahrt wieder in normale Marschfahrt zu bringen, keine Reaktion. Wir fuhren mit ungeminderter Geschwindigkeit aufs nahe Ufer zu. Lediglich dadurch, dass ich die Maschine ausmachte und Gegenruder gab, konnte das Schiff glücklicherweise und gerade noch rechtzeitig aufgestoppt werden.

Wieder war ein Werftaufenthalt fällig. Aber auch diesmal konnte der Schaden relativ rasch behoben werden.

Beim nächsten Mal war es dann die elektrische Toilette, die ihren Dienst versagte. Inzwischen war das Wochenende angebrochen, aber auf der Werft gelang es dennoch, einen tüchtigen Mitarbeiter zu motivieren, seine Freizeit zu unterbrechen, um eine andere Toilette aus einem Neubau auszubauen und bei uns dann einzuwechseln.

Die Stimmung an Bord schwankte zwischen Groll und Ärger einerseits und Hoffnung und Optimismus andererseits hin und her; die Crew hoffte sehr, dass nun der geplanten Reise nichts mehr im Wege stehen möge. – Drei Fehlstarts sollten doch eigentlich genug sein.



MY 'NORDLICHT II' (Hamburg)

Typ LUNA 34 von der Werft Brandsma Jachten in Sneek / Friesland (NL)
Länge: 10,20, Breite: 3,70, Tiefgang: 0,90 m und Gewicht: 8 t



Entschädigt wurden wir bei allem Missmut durch das helle und gemütliche Innenleben unseres Schiffes und das angenehme Ambiente. Die beachtliche Größe schafft ausreichenden Wohn- und Aufenthaltsraum; die geräumige Plicht bietet Platz zum Sitzen, Lesen, Essen und Sich-Wohlfühlen – ein „Balkon“ mit unverstelltem Rundumblick in die Natur.

Und wenn dann noch eine freundliche Köksch für das leibliche Wohl und stets einen frisch gebrühten tiefschwarzen Kaffee sorgt, wobei sie auch mit ihrem Lächeln nicht geizt, kann kein Skipper klagen.

Die Sonne lacht, der Sommer hat begonnen. – Was will man mehr.

Endlich – es geht los

Sommer-Törn 2013: Besuch der holländischen Nordseeinseln Vlieland und Terschelling und Fahrt über das IJsselmeer nach Amsterdam

Und tatsächlich gingen wir dann mit unserer MY 'NORDLICHT II' (Hamburg) doch noch – wenngleich mit ärgerlicher Verspätung – im Sonnen-Sommer 2013 auf eine erste Erkundungsfahrt.

Einerseits war es das Wattenmeer (mit den beiden Inseln Vlieland und Terschelling – übrigens zwei ausgesprochene Naturschönheiten !), das uns in seinen Bann zog, ...



Die Antennen und die Flaggen sind auf dem Dach befestigt und ...



... der scharfkantige Anker ist durch einen Fender einigermaßen geschützt.



Die geräumige Plicht – ein Aufenthaltsort par excellence



Das Beiboot 'FORTUNA' hängt in den Davids am Heck unseres Schiffes



Leuchtturm auf der Insel Vlieland



Die idyllische Dorfstraße



Der Hafen ist im Sommer stets überfüllt



Ausladende Kiefer auf Terschelling



**Tonnenhof auf der Insel Terschelling
(Westfriesische Insel / Holland)**





... andererseits durchkreuzten wir die stark befahrenen Kanäle und reizvollen Seen Frieslands.



Wir besuchten alte Hansestädte am IJsselmeer (u.a. Lemmer, Hindeloopen, Enkhuisen, Hoorn, Urk) und wagten uns in die Grachtenwelt von Amsterdam.



Stadtansicht von Lemmer



Ansicht von Hindeloopen,



Enkhuizen,



Hoorn und



Urk



Hoofdtoren (Hauptturm) aus dem Jahre 1632

Hoorn erhielt 1357 die Stadtrechte und entwickelte sich rasch zu einer wichtigen Hafenstadt. Im so genannten Goldenen Zeitalter ließ sich die Vereinigte Ostindienkompanie unter anderem auch hier nieder und Hoorn wurde eine blühende Handelsstadt. Hunderte von Schiffen aus Hoorn fuhren über die Weltmeere und kehrten reich beladen mit Handelsware heim. Gewürze wie Pfeffer, Muskatnuss, Nelken und Muskatblüte wurden mit hohem Gewinn verkauft.

Der Handel und die Schifffahrt machten die unternehmenden Bürger von Hoorn weit über die Landesgrenzen hinaus berühmt. Der Entdeckungsreisende Willem Cornelisz Schouten (geb. um 1580 in Hoorn; gest. 1625 in Baied' Antongil, Madagaskar) trotzte schweren Stürmen und umrundete im Jahre 1616 den südlichsten Punkt Südamerikas. Zu Ehren seiner Geburtsstadt nannte er ihn *Kaap Hoorn*.

Angaben zur Person des Autors



Univ.-Prof. Dr. phil. habil. Jörg W. Ziegenspeck (Jg. 1941) war Tischler, Sozialarbeiter (grad.), Dipl.-Pädagoge, Lehrer an einer Sonderschule für Lernbehinderte und Realschullehrer ehe er Hochschul-lehrer wurde.

In Lüneburg war er von 1982 - 1996 als Professor für Psychologie und von 1996 - 2009 als Professor für Erziehungswissenschaft tätig. Bis heute hat er eine Professur für Freizeitwissenschaften an der Fachhochschule des Mittelstands (FHM) in Schwerin.

Er gilt als der „Vater der modernen Erlebnispädagogik“ (Dr. Marion Gräfin Dönhoff).

In Lüneburg hat er bis zu seiner Entpflichtung das Institut für Erlebnispädagogik e.V. geleitet.

Dem Segeln maß der Lüneburger Sozialwissenschaftler hohe sozialerzieherische Bedeutung bei.

Jörg W. Ziegenspeck ist mit Dr. med. Gisela Brehmer-Ziegenspeck verheiratet, die niedergelassene Kinder- und Jugendärztin in Hamburg war und durch ihren ärztlichen Ratgeber, bekannt wurde,

**Aus der Praxis einer Kinderärztin.
Reinbek (Rowohlt) 2014, überarbeitete
und ergänzte Neuauflage, 544 S.,**

der seit drei Jahrzehnten als Standardwerk gilt und nun zusammen mit Dr. med. Barbara Beland fortgeschrieben wird.

E-mail-Anschrift:

joerg.ziegenspeck@gmx.de



Verlag ZIEL GmbH
Zeuggasse 7 - 9
D - 86150 Augsburg
Telefon: 08388 – 980 664
Telefax: 08388 – 980 665
e-mail: verlag@ziel.org

Das Märchen der Gebrüder Grimm, von einem, der auszog das Fürchten zu lernen, ist sicherlich bekannt: So ähnlich erging es dem Autorenehepaar, als der Entschluss gefasst war, sich vom geliebten Segelschiff zu trennen und auf ein motorbetriebenes Fahrzeug umzusteigen. Schon der Verkauf des Schiffes, das zwanzig Jahre lang Sommer für Sommer ihr Zuhause war, brachte erhebliche und unerwartete Probleme mit sich, die Suche nach einer gebrauchten Motoryacht manche schlaflose Nacht. – Davon ist unverblümt, offen und ehrlich im ersten Teil des Buches die Rede. Und wer einen ähnlichen Wechsel in Kürze realisieren möchte, ist gut beraten, aus den gemachten Erfahrungen, die hier ausgebreitet werden, zu lernen, denn aus Fehlern anderer Segelkameraden können tatsächlich wichtige Konsequenzen gezogen werden. – Fürchten darf man sich nicht ! Watt mutt, dat mutt !

Danach begannen die ersten, behutsamen Versuche, sich mit dem erworbenen Schiff anzufreunden, die einfühlsam geschildert werden. Alles ist anders, alles fühlt sich anders an und alles muss anders gemacht werden. – Das optimale neue Schiff gibt es nicht, wohl aber einen mutigen und beherzten Annäherungsversuch. Und wenn der einigermaßen gelingt, kann zunächst einmal aufgeatmet werden. Danach wachsen dann auch die positiven Gefühle und das Schiff wird innerlich adoptiert.

Dieser Prozess dauerte zwei lange Sommer, die Gisela und Jörg W. Ziegenspeck in Holland (Friesland und IJsselmeer) bzw. entlang der west- (Vlieland, Terschelling, Ameland, Schiermonnikoog) und ostfriesischen (Borkum, Juist, Norderney, Baltrum, Langeoog, Spiekeroog, Wangerooge) Küste unterwegs waren. Kulturell bedeutsam wurden Aufenthalte in Amsterdam (u.a. Rijksmuseum und Van-Gogh-Museum) und Emden (Kunsthalle), wo wahre Schätze entdeckt wurden.

Die Insel Helgoland war dann ein Muss auf dem Nordseetörn von Wangerooge zur Eidermündung.

Über die Eider und den Nordostseekanal ging es nach Kiel und Eckernförde, von dort in die „Dänische Südsee“ bis zur Insel Møn und ihrem Apendix Nyord.

Um Gedser Odde (Falster) herum erreichte MY 'NORDLICHT II' die Lübecker Bucht. Und über den Elbe-Lübeck-Kanal gelangte das Ehepaar elbabwärts fahrend zum Heimathafen Hamburg.

Das Buch besticht durch seine vielen Farbfotographien und durch einen Text, der Leserinnen und Leser geradezu zum Mitreisen und -erleben einlädt.



ISBN 978 – 3 – 944708 – 59 – 1