

# Vom Boote-Virus zum Traumboot

Die ersten Anfänge meiner Begeisterung für das Segeln reichen bis in das Jahr 1968 zurück. Auf unserer Camping-Hochzeitsreise nach Jugoslawien haben wir auch einige Tage am Strand verbracht.

Das faule Strandleben hat mir schon bald nicht mehr gereicht. Aus lauter Langeweile habe ich dann versucht, die Luftmatratze zu besegeln.

Die Lust am Basteln hat mir schon immer im Blut gelegen. In diesem Fall stand mir an Materialien nicht sehr viel zur Verfügung: eine Luftmatratze, ein paar Zeltstangen und Leinen, dazu noch eine Matte für den Zeltboden. Die habe ich dann als Segel an die Zeltstange geriggt.

Vor dem Wind hat sich die Luftmatratze tatsächlich ohne meine Mithilfe durch das Wasser bewegt. Das muss der Anfang der Infektion gewesen sein. Bisher hatte ich mit Wassersport oder gar segeln nichts zu tun. Rückblickend kann ich aber sagen, dass sich ab nun eine kontinuierliche Entwicklung abzeichnet. Immer deutlicher bildet sich bei mir eine innere Verbindung zu Booten heraus.

Schon bald wird die Luftmatratze durch ein Schlauchboot mit Seitenschwertern und Besegelung ersetzt.

Sehr schnell wird mir aber klar, dass ein normales Schlauchboot ohne festen Boden niemals ein Renner sein kann. Schon schwemmt mein Basteltrieb Verbesserungen an die Oberfläche.

Das Unterwasserschiff bekommt ein gemäßigtes V-Profil unter den eingelegten Holzboden. Damit wurden die Eigenschaften meines Bootes zwar etwas besser, aber der Aufbau deutlich komplizierter. Segel (ohne Fock) und Seitenschwerter sind auch nicht sehr effektiv, weil die Verstagung von Mast und Schwertern bei einem Schlauchboot konstruktionsbedingt zu weich ausfallen müssen.

Meine Wünsche gehen in Richtung auf ein richtiges Segelboot. Eine offene Jolle ist nicht unbedingt mein Ding. Schon damals wollte ich ein Boot auch für kleinere

Touren.

Wir entscheiden uns für einen hübschen Jollenkreuzer vom Typ Kim. Der hat eine kleine Schlupfkajüte für Übernachtungen und hinter dem Cockpit einen geräumigen, verschließbaren Stauraum.

Die Schlupfkajüte bietet wenig Ablageflächen und wird natürlich von mir gleich aufgemotzt. Eine Reihe von „Schwalbennestern“ wird an beiden Seiten über die ganze Länge der Kajüte sehr aufwändig an die mehrfach gekrümmten Rumpfwände angepasst.

Obwohl wir uns mit dem Neukauf des Bootes auch einen Trailer zugelegt haben, brauchen wir doch einen Wasserliegeplatz.



Damals wohnen wir noch in Seligenstadt. Daher wird der WSS-Seligenstadt unser Club und der Main unser Segelrevier.

Einige Jahre kreuzen wir bei den meist schwachen Winden mühsam stromauf. Bis zur nächsten Schleuse ist schon eine Tagesreise, die wir nur unter idealen Bedingungen schaffen. Gegen 18 Uhr wird auf dem Main der Wind abgeschaltet. Wer dann noch nicht im Hafen ist, muss sich auf die minimale Strömung und auf seine Muskelkraft verlassen.

Bald kommt daher ein kleiner Außenborder dazu. Der 3 PS Chrysler ist aber sehr unzuverlässig und macht eigentlich nur Ärger. Er ist der Grund für mein nachhaltig gestörtes Verhältnis zu Außenbordern.

Meine Segelkünste habe ich mir selbst angeeignet und sind mehr als mäßig. Nach einer Beinahe-Kollision mit einem Frachter mache ich mich daran, nach und nach die erforderlichen Segelscheine zu erwerben.

Bei einem Sommerurlaub in Finnland (Tarjas Heimat) haben wir den Jollenkreuzer mitgenommen und eine kleine Reise in den Schären vor Turku gemacht. Ab sofort sind wir für das Segeln auf dem Main verdorben. Es muss mindestens die Ostsee sein.

Es dauert nicht mehr lange und der Jollenkreuzer wird mitsamt Außenborder und Trailer verkauft.



Wir sehen uns um nach einem preiswerten Schiff mit Liegeplatz an der Ostsee. Es soll kein reines Sportgerät sein, denn wir wollen auch bequem darauf leben können. So landen wir bei einem Motorsegler. Die SAGA27 hat uns viel Freude gemacht, wenn sie auch wirklich kein guter Segler war. Meinen Basteltrieb habe ich natürlich auch hier ausgelebt. Die SAGA hat einige praktische und sehr individuelle Neuerungen erhalten.

Damals war ich für einige Jahre als

Einzelkämpfer selbstständig tätig und hatte die Idee, meinen Arbeitsplatz im Sommer für einige Monate auf die SAGA zu verlegen. Bald hat die Realität das aber korrigiert. Unsere Besuche in Arnis an der Schlei werden seltener. Die Anfahrt ist einfach zu weit. Als Konsequenz wird die SAGA nach einigen Jahren verkauft.

Die folgenden Jahre muss ich ohne eigenes Boot auskommen. Meine Liebe zu Booten bleibt aber wach. Mindestens einmal im Jahr ist ein Segeltörn fällig, wenn auch mit gecharterten Booten. Meinen Basteltrieb muss ich im Haus und in einem extra dafür angeschafften Altbau ausleben.

Erst im Rentenalter, und nachdem die fälligen Renovierungsarbeiten am Haus abgeschlossen sind, wird der Wunsch nach einem eigenen Boot wieder übermächtig. Diesmal muss der Liegeplatz aber in der Nähe sein, damit ein Besuch jederzeit möglich ist. Da wir nun mal im tiefsten Binnenland wohnen, ist weit und breit kein Segelrevier auszumachen. Es muss also wohl eine Motoryacht werden.

Die Gattin gibt grünes Licht und ich knie mich mit Begeisterung in dieses neue Projekt.

Zunächst einmal mache ich mich daran, eine Spezifikation für mein Wunschboot zusammenzustellen. Es ist auch klar, dass ich mir einen Neubau nicht leisten kann.

Also muss es ein Gebrauchboot sein. Schon seit einiger Zeit habe ich die Bootsbörse gelesen und mit großem Behagen die vielfältigen Anzeigen studiert. Zunächst noch in der Annahme, mein Traumboot springt mir in jeder Ausgabe mindestens einmal ins Auge. Das Angebot ist schier unübersehbar und ich brauche eine Weile, um die Spreu vom Weizen trennen zu können.

Trotzdem merke ich bald: so wird das nichts. Sollen doch die Agenturen etwas tun für ihr Geld, das sie zweifellos für einen vermittelten Kauf für sich reklamieren. Ich verschicke also meine Spezifikation an diverse Gebrauchbootagenturen.

Meine Wunschliste ist lang und das Budget begrenzt.

Nichtsdestotrotz trudeln ab jetzt immer wieder Angebote bei mir ein, z.T. auch über das Internet.

Nicht eines der Angebote entspricht meinen Wünschen. Alle haben mehr oder weniger viele Abstriche. Ich durchforste auch selbst das Internet vergeblich nach passenden Angeboten. Allmählich wird deutlich, dass ich mir mein Traumboot schon selber bauen müsste. Das will ich aber meinem Geldbeutel nicht antun. Ich hoffe immer noch auf ein Schnäppchen.

Die meisten Angebote kommen aus Holland. Im Frühsommer 2000 verbringe ich daher einige Tage in Holland um mir vielversprechende Boote aus der Nähe anzusehen.

Diese Aktion ist durchweg enttäuschend. Nur sehr wenige Boote gefallen mir, aber die sind mir dann zu teuer. Die holländischen Boote sind sehr häufig auch zu schwach motorisiert, um z.B. den Rhein stromauf zu schaffen.

Nach 4 Tagen intensiver Suche an diversen Gebrauchbootzentren in Holland, habe ich diesen Markt für mich als nicht ergiebig abgehakt. Die weitere Suche konzentriert sich dann auf Deutschland. Wider Erwarten sind hier die Preise realistischer und meinem Budget angepasst. Auch hier gibt es Enttäuschungen, aber so viele heruntergekommene und ungepflegte Boote wie in Holland, sind mir hier nicht untergekommen.

Es ist schon Spätsommer, als ich in Hannover/Seelze nach einem Boot suche, für das ich mit dem Eigner eine Besichtigung mit Probefahrt vereinbart habe. Ich suche zunächst im falschen Hafen und finde dort, ganz hinten an Land aufgepallt, eine schiffige Stahlyacht, die mir auf Anhieb gefällt. Sie gefällt mir so gut, dass ich sie mir etwas näher ansehen will.

Im Näherkommen sehe ich einen Zettel im Fenster: „zu verkaufen“ mit einer Telefon-Nr. Was habe ich schon zu verlieren, also bin ich dank Handy Sekunden später mit dem Eignerehepaar verbunden, die den Wassersport aus Altersgründen aufgeben müssen. Nach meinen bisherigen Erfahrungen sagt mir der Preis zu, auch Alter und Motorleistung.

Nachdem mir der Eigner auch noch erzählt, dass die Liberty (sogar der Name gefällt mir) mit der kompletten Ausrüstung für diesen Preis weggeht, bin ich schon fast überzeugt.



der 1. Kontakt

- Durchgehender kräftiger Kastenkiel
- Schraube gut geschützt
- Ruder mit solider Lagerung und noch groß genug
- Bugschraube

Äußerlich ist die Liberty genau das, was ich mir vorgestellt habe, aber wie sieht sie von innen aus?

Der Eigner schlägt mir eine Besichtigung vor. Vom Hafenmeister bekomme ich die Schlüssel und ½ Stunde später stehe ich mit leichtem Herzklopfen an Deck.

Auf den ersten Blick bin ich begeistert:

- Alle Holzteile sind in gutem Zustand, bis auf die Backskiste auf dem Achterdeck.
- Solide Seereling aus Edelstahlrohr
- Breite Gangbords für den Weg nach vorne
- Schwerer Anker aus Edelstahl
- Alle Fenster mit Alu-Rahmen
- 6 zu öffnende Fenster/Luken in Fahrtrichtung
- Einstiegs-Schiebetüren auf beiden Seiten
- Außenfahrstand mit solidem Windschirm aus Glas
- Unter einer Plane auf dem Vorschiff: 2 Klappräder und 8 große Langfender

Der zweite Blick zeigt dann doch einige Schwächen:

- Backskiste ist Schrott
- Decksbelag auf dem Achterdeck ist abgetreten
- Alle Decks brauchen einen neuen Anstrich

Aber das sind lauter Dinge, die leicht zu ändern sind.

Mit dem Schlüssel kann ich die Backbord-Schiebetür öffnen. Ich kann es kaum noch erwarten. Dann stehe ich zum ersten Mal im Salon der Liberty und fühle mich auf Anhieb wohl.

Die gesamte Inneneinrichtung und die Polster sind in guter Verfassung. Das helle Teak der Möbel ist genau meine Wellenlänge, mein Herz jubelt. Wenn jetzt die Technik noch stimmt, ist das mein Schiff!!

Der eigentliche Grund für meinen Besuch in Seelze ist dagegen enttäuschend und kommt nicht in Frage. Die Entscheidung ist für mich gefallen.

## Das Ende

Seit dem Jahr 2000 hat uns die Liberty getreulich gedient. Auf Einhandreisen, gemeinsam mit Freunden und als Rentnerpaar haben wir bis einschließlich 2012 ausgedehnte Sommerreisen mit dem Boot unternommen. Über 33.500 km sind zusammengekommen. Dabei haben wir weit über 2300 Schleusen überwunden und die umliegenden Länder Europas besucht: Finnland, Schweden, Dänemark, Deutschland, Holland, Belgien, Frankreich, Polen.



Die Liberty hat in der Zeit sowohl äußerlich als auch innerlich einige Umbauten über sich ergehen lassen müssen. In den letzten Jahren jedoch, ist uns nicht mehr viel eingefallen, um das Leben an Bord zu erleichtern. Wir haben inzwischen das ideale Schiff für unsere Bedürfnisse.

Ab 2013 beginnt das Alter uns auszubremsen. Tarja muss wegen einer besonders komplizierten Totalerneuerung ihres Gebisses in der Nähe der Zahnklinik bleiben. Insgesamt zieht sich die Behandlung über mehr als 2 Jahre hin. In der Zeit wird die Liberty nur für ein paar Kurzreisen aus dem Heimathafen gelassen. Später fühlt Tarja sich nicht mehr stark genug für unsere mehrere Monate dauernden Sommertouren.

Als mich die Liberty im April 2015 bei Frühjahrsarbeiten in der Werft voller Ungeduld brutal abgeworfen hat (war natürlich meine Schuld), ist an meinem Knochengerüst einiges zu Bruch gegangen. Jetzt, 6 Monate später, humple ich immer noch unter Schmerzen und bin recht unbeweglich geworden.

Für mich ein deutlicher Hinweis, endlich den Tatsachen ins Auge zu sehen und der lange vorausgeahnten Konsequenz Rechnung zu tragen. Liberty ist liebevoll für längere Reisen ausgestattet. Ich tue mich schwer damit, sie im Hafen für gelegentliche Kaffeefahrten verkommen zu lassen. Daher geht nach kurzem Kampf ein Angebot ins Internet: die Liberty steht zum Verkauf.



Nach einigen halbherzigen Anfragen kommt endlich der richtige neue Eigner. Mit Sachverstand und Erfahrung weiß er die Vorzüge der Liberty zu würdigen. Wir werden uns überraschend schnell einig. Die Liberty geht mit Pütt un Pann an den neuen, glücklichen Besitzer, während dem alten Besitzer das Herz blutet, als ihm klar wird, dass das einen endgültigen Abschied bedeutet.



Nach Probefahrt, Einweisung und den ersten Kilometern der Überführung wird die alte Dame dem neuen Eigner hoffentlich ohne zu Murren stets zu Diensten sein. Bis Koblenz darf ich die neue Crew noch begleiten. Von dort will mich Freund Wolfgang nach Hause zurück holen.

Die 2 Tage bis Koblenz sind für eine Überführungsfahrt sehr entspannend, obwohl unsere bewährte Tages-Fahrzeit von maximal 5 Stunden gründlich verletzt wird.

Skipper Herbert hat umfangreiche Erfahrungen mit Booten. Er braucht nur Minuten um sich einzusteuern, fährt umsichtig und vorausschauend. Liberty wird nur gemäßigte Marschfahrt abverlangt. Sie wird es gut bei ihm haben.

Crew Ludwig ist absoluter Beginner. Seine Lust auf Bootfahren verträgt einige gut gemeinte Tipps und Informationen, vor allem für die Rheinstrecke. Beide sind sehr gute Köche. Ich habe wirklich exzellent gegessen an Bord. Rechtzeitig vor Mittag verschwindet einer unter Deck und nimmt den Kampf auf mit Töpfen und Pfannen. Das ist auf dem Rhein nicht ganz einfach. Der Smutje begnügt sich nicht etwa damit, Vorbereitetes warm zu machen. Ein komplettes, frisch zubereitetes Mahl kommt auf den Tisch: lecker und seeehr reichlich.

Der Rhein hat Niedrigwasser. Mindestens 1 Meter unter Normal. Alle Flachwasserzonen und Unterwasserfelsen im „Gebirge“ sind deutlich sichtbar. Auf der Rhein-Strecke macht der „goldene Oktober“ nach anfänglichem Zögern seinem Namen alle Ehre. Die schon tief stehende Sonne vergoldet das feurige Herbstlaub. Wir können uns nicht satt sehen. Dank Herberts 2. Talent (Film und Foto) wird alles vielfach dokumentiert.

Für sein 3. Talent, die Musik, ist momentan kein Platz auf der Liberty. Aber das wird noch.

In der Rheinlache bei Koblenz machen wir kurz Halt. Der Abschied ist herzlich. Da stehe ich nun auf dem Steg und kann Crew und Boot nur ein letztes Mal nachwinken. Für sie geht das Abenteuer weiter, über die Mosel aufwärts bis zum neuen Heimathafen Pölich.

Für mich geht damit eine wichtige Phase meines Lebens zu Ende. Ich muss mir neue Ziele suchen. Mit fortschreitendem Alter und vermehrten körperlichen Handycaps wird das immer schwieriger.

Die Liberty hat mir immer treu gedient. Viele schöne Erlebnisse kommen zurück, meine Erinnerung wird lebendig.

Ich erkenne, dass die vielen, ungewöhnlichen Erlebnisse auf unseren Sommerreisen trotz aller Voraussicht nicht planbar sind. Einiges ist tief unter die Haut gegangen und mit Geld nicht aufzuwiegen.

Ich erkenne, dass zum Gelingen einer Reise die optimale emotionale Einstellung von großer Bedeutung ist. Alle Erinnerungen an unsere Liberty-Reisen sind mit diesem Boot eng verbunden. Die Liberty hat in den letzten 15 Jahren nie Anlass gegeben, unsere Urlaubsgefühle durch bössartige Mücken zu vergiften.

Ich erkenne, dass auch meine Liebe zu Booten und meine jahrelangen Zuwendungen an die Liberty zu diesem ausgeglichenen Verhältnis beigetragen hat. Ich kann sie mit ruhigem Gewissen an den neuen Eigner weitergeben. Ich bin auch sicher, dass sie in gute Hände kommt und noch ein langes, behütetes Leben hat.

**\*\*\***