

Eigene Yacht und die dazu gehörenden Führerscheine –

von der Idee zur Umsetzung

Bericht von Hannelore Schuh und Andreas Rech

Erst die Prüfung, dann die Schiffspläne

Von seemännischen Kenntnissen und Erfahrungen gänzlich unbeleckt, allein geleitet von der Lust an der Seefahrt, kaufen wir am 08.07.2000 die Konstruktionspläne für eine

Typ-Yacht, „Motu“, 42, LüA 13,98, Br. 3,98, Doppelknickspanter, helgenloser Überkopfbau

nach bestandener Prüfung **Sportbootführerschein Binnen** Segel und Motor am 04.07.2000 (mit vorangegangenem ca. 3-monatigem Unterricht durch die Sportseeschifferschule Köln e.V.)

In der Absicht, die Pläne recht bald in die Tat umzusetzen, suchen wir sodann **einen geeigneten Bootsbauplatz, am Wasser**, nah zur Wohnung, also praktisch gelegen.

Nachdem wir ihn „ausgeguckt“ haben, wird er uns auch nach der inneren Beschwörungsformel „es muß gelingen!“ vom Besitzer zu annehmbarer Miete überlassen. In einem ebenfalls gemieteten Baucontainer stapeln sich Werkzeuge und Materialien (inkl. Kaffeemaschine).



Danach geht es wie am Schnürchen:
Suchen und Ausfindigmachen eines
Stahlgroßhandels, der die benötigte
Grobbleche vorrätig hält, und am
15.09.2000

**Anlieferung von 6.500 kg Stahlblech
und Profileisen,**

sodann Urbarmachung des Geländes, Ausrichten der Blechsektionen, Ausstraken der Deckskontur, Ausschneiden der Bleche, Biegen der Decksbalken (mit Handbiegemaschine), erste Schweißübungen von Andreas nach ca. 30 Jahren und Nachschleifen und Primern durch Hannelore.

Bei schönem Herbstwetter werden Würstchen gegrillt und Fischsuppe gekocht, mit Hilfe eines Schiffsbaugesellen ein Dach gegen Witterungseinflüsse errichtet.

Nebenbei wird gebüffelt für den **Sportbootführerschein See**, dessen Erwerb am 15.12.2000 über den Verlust des Daches hinweghilft, das dem ersten kräftigen Sturm nichts entgegensetzen hatte.

Beim zweiten Dach wird alles besser, hoffen wir.

Inzwischen ist das Deck komplett mit 42 Decksbalken und ca. 700

Versteifungsblechen, der Spiegel rund und schön wie ja, wie ein aufgehender Mond, die Schergänge nach Plan angerissen, mit der Flex ausgeschnitten und am Decksüberstand angeheftet, - da schneit es, nur dieses eine Mal, und wieder kracht es zusammen, das von derselben „kundigen Hand“ errichtete Dach. Es richtet weniger materiellen als emotionalen Schaden an.

Ehe wir uns noch recht davon erholen können, steigt der Rhein, - und steigt und steigt. Optimistisch legen wir die Werkzeuge im Container etwas höher, um am nächsten Tag festzustellen, daß wir ihn höchstens schwimmend erreichen können. Er ragt nur noch ca. 40 cm aus den Fluten. Schwäne und Enten tummeln sich auf unserem Bauplatz. Als Trost sagen wir uns: Vielleicht ist es ein gutes Omen, denn unsere Motu 42, die offiziell Namenlose, **war schon im Wasser, bevor sie getauft wurde!**

Der Frühling verleiht Flügel! Die Hände und Füße sind nicht länger klamm vor Kälte, das beschleunigt die Arbeit. Der Kimmgang wird ausgemessen, ausgeschnitten und schmiegt sich wunderbarerweise an den Schergang, auf den er per Kran gehoben wurde, an. Nun lassen die Konturen unsere Absicht, ein Schiff zu bauen, erkennen, was zufällig oder absichtlich Vorübergehende bestätigen. Häufigste Frage: und Feststellung:

„Wann wird das denn fertig?“ - „Das ist aber noch ein schönes Stück Arbeit!“



Doch es gibt auch viele gute Ratschläge durch Gleichgesinnte, von Dozenten und Mitschülern der Sportseeschifferschule Köln. Wir nehmen jeden Tip, jeden Hinweis gerne an, und außerdem stecken wir unsere Nasen wieder in Lehrbücher, füllen unsere Köpfe mit Navigation, Schiffahrtsrecht, Wetterkunde und Seemannschaft, den Themen zum **Sportküsten-Schifferschein**, und brüten über Kartenaufgaben, eine Mühe, die durch die bestandene Theorie-Prüfung Theorie belohnt wird. Am 28.04.2001 kommt der schönste Teil:

learning by doing – nachzulesen unter „Törnbericht Heiligenhafen“

Das Gefühl, zu dürfen, wenn wir können, ist ein weiterer Ansporn zur Arbeit, von der uns nur strömender Regen zeitweise abhalten kann. (Plastikplanen – es wurde kein 3. Dachgerüst mehr errichtet! – schützen zwar den Schiffskörper, jedoch nicht die unsrigen). Doch die Monate Juli und August sind wahre Wetterschätzchen, und **„so wird die Sache rund!“**



Der Kielgang sitzt mit Krans Hilfe obenauf, alles ist verschweißt, beschliffen, gepriment und bis auf den 7m-langen Kiel (gerade in der Mache) ist das Schiff geschlossen. Einziger Zugang ist ein zehnmalmauselochgroßes Schlupfloch unter dem Deck hindurch und beim Cockpit-Ausschnitt hinein.

Beeilung tut not, da wir vor Einbruch der Herbststürme und Nieselregen gedreht haben wollen, um dann von den Launen des Wettergotts unbehelligt, den Innenausbau vornehmen zu können.

Noch essen wir unser „Brot im Schweiß des Angesichts“ und teilen es redlich mit dem Schwanenpaar mit seinen zwei Jungen, die wir haben heranwachsen sehen und der Entenschar, die sich mehr als verdoppelt hat, denn wir wissen, daß es **das ideale Arbeitswetter ebenso wenig gibt, wie das Paradies**, was uns jedoch nicht davon abhält, unseren Plan unbeirrt weiter zu betreiben, denn **„Man lebt nicht von den Dingen, sondern vom Sinn der Dinge!“** St. Exupéry

(Fortsetzung folgt unter: **Navigare necesse est**)