

DETLEF JENS

HAFEN JAHRE

LEBEN AN BORD



Detlef Jens

Hafenjahre

Leben an Bord


K J M Buchverlag

Die Reihe  **MARITIM**
wird herausgegeben von Klaas Jarchow

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ist ohne Zustimmung der Urheber unzulässig. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

1. Auflage, November 2017
Copyright © 2017 Klaas Jarchow Media Buchverlag GmbH & Co. KG
Simrockstr. 9a, 22587 Hamburg
www.kjm-buchverlag.de
ISBN 978-3-945465-51-6

Lektorat: Bernd Brunner, Berlin und Annette Krüger, Hamburg
Herstellung, Satz und Gestaltung: Eberhard Delius, Berlin
Umschlaggestaltung: Rothfos & Gabler, Hamburg
Coverfoto: Frank Walbeck, Hamburg
Druck & Bindung: Beltz Grafische Betriebe, Bad Langensalza.
Alle Rechte vorbehalten

Wir vergeben BUCHPATENSCHAFTEN.

Mehr dazu und zu den Büchern des KJM Buchverlags
www.hamburgparadies.de

Vorbemerkung

Dieses Buch hat zwei Teile. Zuerst berichte ich von meinem LEBEN mit der Familie auf großen Wohnschiffen, vornehmlich im Hafen. Darin geht es um unsere Liege- und Lebenszeit in Hamburg, erst an Bord des Motorschiffes »Libje« und dann mit dem Segelklipper »Pippilotta«.

PLANEN gibt dann weitere Einblicke, denn das Leben an Bord ist nicht immer romantisch und wunderbar, es ist manchmal auch mühsam und kompliziert und vor allem ist es nicht einfach zu organisieren. Dem Interessierten stellen sich viele Fragen, und die sollen, zumindest ansatzweise, im zweiten Teil des Buches geklärt werden. Vieles ist zu erkunden und zu wissen, will man länger oder gar dauerhaft an Bord leben. Nur zwei Stichworte: Technik und Vorschriften. Auch davon berichte ich im Teil PLANEN. Doch auch in diesen Teil fließen hier und da Erlebnisse aus unserem Bordalltag ein.

Geschichten und praktische Überlegungen mischen sich so – hoffentlich! – zu einem unterhaltsamen und zugleich hilfreichen Buch, aufschlussreich für alle diejenigen, die vielleicht darüber nachdenken, ob sie nicht auch einmal auf dem Wasser leben wollen.

Inhalt

Vorweg 7

TEIL 1 – LEBEN

- Gestrandet und gerettet* 12
- Schiffsleben in London* 24
- Das kleine Glück* 35
- Friesisches Leben* 42
- Mit dem Wohnschiff unterwegs* 48
- Schiffsmenschen und Landmenschen* 61
- »Pippilotta« schlägt zu* 69
- BILDTEIL 81
- Unterwegs mit »Pippilotta«* 101
- Gestrandet in Strände* 116

TEIL 2 – PLANEN

- Binnen un buten* 128
- Segel oder Motor* 137
- Die Qual der Wahl* 146
- Mobil oder immobil* 159

- Leben auf Schiffen:*
- Fragen und Antworten* 168

Vorweg



Es war ein langer Winter in Flensburg gewesen und ich hatte die meiste Zeit davon an Bord meiner 11 Meter langen GFK-Yacht »Madonna« verbracht, einem einfachen Serienschiff aus den 1980er Jahren aus Schweden. Die Winter in Norddeutschland können verdammt grau und nass und kalt sein. Wenn auch nicht mehr so kalt vielleicht wie vor einigen Jahrzehnten noch. Eisgang zum Beispiel war in diesem Winter eine Seltenheit gewesen und das Thermometer fiel auch in klaren Nächten nie unter sechs Grad minus. Trotzdem hatte ich zum Jahreswechsel zwei Dinge beschlossen: Ich wollte wieder mehr Sonne sehen, viel mehr, vor allem im nächsten Winter, und ich wollte wieder mehr küssen, viel mehr, und das nicht erst im nächsten Winter. Ich hatte am Steg in Flensburg zwar nette Liveboard-Nachbarn, aber immer nur die Gesellschaft älterer Herren, das konnte es jetzt auch nicht sein. Auch nicht, wenn einer davon ein frühpensionierter Kapitän und ein wandelndes Lexikon in allen nautischen Dingen war und der andere der Geiger der Band »Santiano«, die lautstarke Seemannslieder rockt und grölt und damit Hallen und Arenen in ganz Deutschland mit rasenden Fans füllt. Groupies verirrtten sich trotzdem keine auf unseren Steg ... Ich genoss vor allem die wunderbare Ruhe hier auf dem winterlich stillen, schwarzen Wasser vor der abends so schön erleuchteten Altstadt, deren Häuser und

Schiffe sich an der »Schiffbrücke« auf der anderen Hafenseite aneinanderreihen. Besonders idyllisch war dies während der wenigen Nächte, als eine dünne Eisschicht das Wasser bedeckte, so dass die Oberfläche ganz ruhig war und die Lichter umso intensiver spiegelte. Dann konnte es auch wehen, so viel es wollte, das Schiff lag im Eis trotzdem so ruhig wie ein Billardtisch.

Aber natürlich war es nicht immer ruhig, manchmal fauchte und orgelte auch der Nordwest in Sturm- oder gar Orkanstärke, und wenn dann kein Eis als Deckel auf dem Wasser lag, tanzte mein Schiff am Steg, dass es nur so krachte in den vielen Festmachern, die ich extra ausgebracht hatte, um auch bei solch einem Radau einigermaßen ruhig schlafen zu können. Was mir, im Gegensatz zu meinen Kindern, nicht immer gelang, denn mit einem Ohr und unterbewusst lauscht man eben doch immer auf die vielen Geräusche und darauf, ob in dieser Kakophonie nicht irgendetwas so aus der Reihe tönt, dass es Unheil verkündet. In all den vielen Jahren an Bord und auf See wird man darauf einfach konditioniert, und dagegen kann und will man auch gar nichts machen. Die Kinder hingegen schlafen dann immer selig und ruhig, voller Urvertrauen. Vor allem meine kleinste Tochter Charly, damals ganze fünf Jahre alt, kuschelte sich einmal in solch einer winterlichen Orkannacht in einen Berg Decken und Kissen in der großen Koje im Achterschiff und schlief tief und fest und ganz unbesorgt, während der Mast klapperte, der Sturm im Rigg heulte, die Wellen heftig gegen den Rumpf klatschten und das Schiff die reinsten Bocksprünge vollführte. Als sich tags darauf der Sturm gelegt hatte und ich ihr sagte, dass es in der nächsten Nacht ruhig sein würde, war sie ehrlich enttäuscht ...

Kinder schlafen an Bord einfach besser. Das Glucksen des Wassers, das normalerweise nur ganz leise Schaukeln des Schiffes, das wie eine Wiege wirkt, ist ganz offensichtlich die reinste Wohltat für sie. Vor allem gilt dies für Babys, denn sie erinnern die Geräusche im Bauch eines Schiffes an die Geräusche im Bauch der Mutter. Meine beiden größeren Kinder sind außerdem quasi an Bord geboren, jedenfalls waren sie beide nur wenige Stunden nach ihrer Geburt schon an Bord unserer historischen Wohnschiffe im winzigen Hafen von Teufelsbrück in Hamburg: Ole noch auf dem Luxemotor »Libje«; als Malin dreieinhalb Jahre später geboren wurde, lebten wir schon auf dem Zweimast-Klipper »Pippilotta«. Charly hingegen ist, jedenfalls was ihre Geburt betrifft, ein Landkind. Denn als sie kam, lebten wir in einem idyllischen, gemieteten und viel zu teuren Haus an Land, in dem sie an einem zweiten Tag im März auf die Welt



Blick in den Salon der »Madonna«

kam. Später zogen wir nach Flensburg, und dort lebe ich nun die meiste Zeit an Bord meines Bootes. Ich habe noch eine Wohnung gleich beim Hafen, aber das Boot ist einfach besser. Es ist unvergleichlich viel besser, an Bord zu wohnen, in Bewegung, das Plätschern des Wassers am Ohr, morgens und abends den Kopf aus dem Luk

zu stecken, Möwengekreisch, andere Schiffe, den weiten Himmel und die Luft zu genießen, die auf dem Wasser immer anders ist als an Land. Dieses Leben als normalen Alltag erleben zu können ist fantastisch. Und intensiv. Und ich kann jederzeit die Leinen lösen, spontan lossegeln, für ein paar Stunden oder ein paar Tage, was macht das schon, ich habe ja alles dabei.



Der Autor bei der Abholung der »Madonna«

Teil 1
LEBEN

Gestrandet und gerettet

≈ ≈

Nun war ich also wieder in Hamburg gelandet. Geplant war das nicht, aber so ist das Leben nun einmal, es passiert ja vor allem immer dann, wenn man gerade andere Pläne macht. Doch nach rund sieben Jahren unterwegs in einigen der schönsten Gewässern der Welt, auf zwei verschiedenen Segelbooten, wollte ich das nicht so einfach widerstandslos hinnehmen. Sesshaft werden? Eher nicht. An Land gehen? Schon gar nicht. Ich bin immer dann glücklich, wenn ich mich an Bord eines Schiffes befinde, auf dem Wasser, wie und wo auch immer, aber nicht in einem Steinkasten von Haus in der Stadt, womöglich noch mit Ausblick in eine laute und lebhaft befahrene Straßenschlucht. Meine, unsere »Enterprise«, das gut 10 Meter lange Segelboot, auf dem ich die vergangenen Jahre frei umhervagabundierend gelebt hatte, die letzten zwei davon gemeinsam mit Anke, die mich nun nach Hamburg zurückgelotst hatte, lag in einem kleinen Schlickloch von Hafen an der Elbe, einem ganz untypischen Hafen in den vornehmen Hamburger Elbvororten. Untypisch jedenfalls für heutige Zeiten; eine lange Tradition hat dieser kleine Hafen, der zweimal am Tag nur wenige Stunden nach Hochwasser trockenfällt, auf jeden Fall. Schon im 18. oder 19. Jahrhundert war dies eine Anlegestelle für Frachtewer an der damals als Sandweg existierenden Elbchaussee unterhalb der »Ornamented Farm« des Barons Voght, aus der viel später

der schönste Park Hamburgs, der Jenischpark, wurde. Dann gab es hier, glaube ich, sogar mal eine kleine Werft, nach dem Krieg schließlich wurde der Platz von einem visionären Hafenmeister als Sportboothafen um- und ausgebaut, mit schwimmenden Holzschlengeln, die damals noch an langen Grundketten festgemacht waren, an denen dann kleinere Segel- und Motorboote anlegen konnten. Eigentlich eine tolle Geschichte und ein richtiges kleines Biotop aus vergangenen Zeiten, so wirkte und wirkt dieser schöne Hafen, nur leider wissen und würdigen das die modernen Landmenschen nicht mehr so richtig.

Es tut hier nichts zur Sache, warum auch wir, vorübergehend, wieder zu solchen Landmenschen wurden. Anke jedenfalls wollte an Land, ich hätte gerne wie die Jahre zuvor an Bord und auf See weitergelebt, hätte dafür aber schon damals unser Zusammensein beenden müssen. Also wohnten wir in einer gemütlichen kleinen Altbauwohnung in Ottensen, mit Blick auf die erwähnte Straßenschlucht, durch die sich, morgens und abends, die »cleveren« Pendler aus den Elbvororten mit ihren fetten schwarzen Autos quälten, um dem Stau auf der nur einen Häuserblock weiter parallel verlaufenden Elbchaussee zu entgehen, wodurch sie einen ebensolchen Stau in unserer kleinen Straße veranstalteten. Aber das war nicht das Einzige, was mir damals, nach sieben Jahren als umhersegelnder Liveboard (siehe mein Buch »Land's End«), am urbanen Landleben einigermaßen absurd vorkam. Tatsächlich hatte ich ja, Jahre zuvor und in einem anderen Leben, oft genug selber wie einer von denen in diesen Staus gestanden, aber ich jedenfalls hatte mich weiterentwickelt. Anders als die, die jetzt da unten vor meinem Fenster immer noch die Straße verstopften: Stagnation in jeder Hinsicht.

Was mir anfangs noch gefiel, waren die Abende und Nächte in den Kneipen dieses Szeneviertels, aber auch das nutzte sich schnell ab. Menschen, mit denen ich wirklich gerne zusammen gewesen wäre, traf ich hier fast keine. Nach einer Weile wurde es öde, die immer gleichen Geschichten von den immer gleichen Gestalten zu hören, denn inspirierende Charaktere, liebenswerte Verrückte oder auch mehr oder weniger glückliche Lebenskünstler waren hier noch seltener anzutreffen als in den Häfen dieser Welt, in London oder Lagos, in Southampton oder Sevilla – ja, auch Sevilla, mitten im andalusischen Binnenland, aber eben auch am bis dorthin schiffbaren Rio Guadalquivir gelegen, hat einen lebendigen Hafen. Klar, auch in Hamburg-Otzensen gab es sie, die großartigen Ausnahmen, aber die konnte ich an den Fingern einer halben Hand abzählen. Und obwohl ich ein bewährtes Schiff im Hafen liegen hatte, hing ich doch wegen Anke in Hamburg (und Berlin, wo sie damals eine Zeitlang arbeitete und wohin ich dann auch immer mal fuhr) fest, zumal sich bald unser erstes Kind ankündigte. Spätestens da wurde mir eindringlich klar, dass ich zumindest einen Teil unseres Lebens wieder nach eigener Art gestalten musste. An Bord. Wenn wir schon sesshaft wären, dann wenigstens auf einem Wohnschiff, darüber immerhin waren Anke und ich uns einig. Gesehen hatten wir davon während unserer Segelreisen einige, auf dem wunderschönen Canal du Midi, dem »Binnenweg«, vom Atlantik zum Mittelmeer quer durch Südwestfrankreich, in den Niederlanden sowieso, und auch in London.

Solch ein Wohnschiff, ein fahrendes wohlgeremt, ein alter, umgebauter Binnenfrachter, um die 20 oder 30 Meter lang, erschien uns optimal als schwimmendes Familienhaus. Platz ohne Ende, jedenfalls im Vergleich zur kleinen »Enterprise«,

und dazu noch mobil und winterfest. Denn das war leider schnell klar: Unsere »Enterprise« war das ideale Fahrtenschiff, um zu zweit und möglichst im Süden unterwegs zu sein, wo man ja doch die meiste Zeit draußen lebt. Einfach, robust, unkompliziert, zuverlässig. Aber um das ganze Jahr mehr oder weniger stationär, und das auch noch mit einem Baby, im dann doch eher unfreundlichen norddeutschen Klima zu wohnen, brauchten wir etwas Größeres. Eben ein echtes Wohnschiff. Zumal wir ja erst einmal auch wieder in die Tretmühlen an Land einsteigen würden. Warum? Weiß der Himmel, ehrlich. Wohl am ehesten, um unser Zusammensein aufrechtzuerhalten. An sich ja eine gute Sache. Aber nicht dann, wenn man seinen eigenen Lebensstil dafür aufgeben muss. Anke hatte, während wir unterwegs waren, auch mit dem Schreiben begonnen und das als ihre wahre Berufung erkannt. Sie hatte sich daraufhin auf ein Volontariat in verschiedenen Verlagen in Hamburg beworben und nach vielen vergeblichen Versuchen auch eine Zusage bekommen. Das aber war das Aus für unsere, meine bisherige Lebensart gewesen. Unsere Absprache war zunächst, dass sie das Volontariat machte und dann noch ein Jahr, plus/minus, in Deutschland arbeitete, bevor wir wieder lossegeln würden. Ich hätte ahnen können, dass es so nicht mehr kommen würde. Erst dachte ich noch, eine Weile wieder in Deutschland zu bleiben wäre eine nette Abwechslung. Dann kamen die Kinder, erst eins, dann zwei, dann drei – und mein erst wenige Jahre zuvor entdecktes Leben als Liveaboard war vorbei. Immerhin, so ein Wohnschiff ist ein Kompromiss. Man lebt sozusagen semi-sesshaft – das Schiff bietet allen Komfort eines »normalen« Hauses, aber es ist eben auch immer noch mobil. Nicht unbedingt hochseetüchtig, aber mobil genug um,



»Libje« vor Anker auf der Haseldorfer Nebelbe





oben »Libje« auf der Haseldorfer Neben-
elbe; unten Salon auf der »Libje«;
unten rechts Der Autor mit seinem Sohn
auf der »Libje«



Der Autor auf der »Pippilotta«



Salon auf der »Pippilotta«



oben Kombüse auf der »Pippilotta«; unten »Pippilotta« am Liegeplatz Teufelsbrück



»Pippilotta« im City Sporthafen in Hamburg

Teil 2
PLANEN

nen Nebenfahrwasser der Elbe, auf der draußen im Hauptfahrwasser jenseits der Insel die Containerriesen und andere Schiffe vorbeiziehen. Wir sind in einer kleinen Welt für uns, vor allem wenn bei Ebbe das Wasser fällt, bis nur noch ein kleines Rinnsal übrig ist zwischen schwarzen Schlickbänken, die dann beiderseits aus dem Wasser auftauchen. Dann ist auch von der Welt jenseits der Insel nichts mehr zu sehen, nichts mehr zu hören, für wenige Stunden hört sie auf zu existieren. Wir sind nicht weit flussab von Hamburg, mit unserem Wohnschiff vielleicht zwei, drei Stunden Fahrt; mit den Jollen damals dauerte es länger, diese Strecke zu segeln, vor allem wenn der Wind nicht wollte. Dann konnten Hamburg und unser Hafen schon verdammt weit weg sein, das ist heute anders. Überhaupt – damals haben wir auf den Bodenbrettern der Jollen die Luftmatratzen und Schlafsäcke ausgebreitet, unter der Persenning, jetzt bin ich mit meinem schwimmenden Haus hier. Ist dies das maritime Äquivalent zum Hausbesitzer in Suburbia? Bin ich alt, arriert, angekommen?

Nein, sicher nicht – schon, weil ich heute, noch einmal zehn Jahre weiter, immer noch auf dem Wasser leben möchte, nicht sesshaft, sondern: segelnd. Dazu später mehr, aber damals waren dieser Moment und dieses Schiff, genau richtig. An diesem Tag hätten wir auch tatsächlich im Amazonas, im andalusischen Guadalquivir, im guatemalteckischen Rio Dulce oder wo auch immer ankern können, es hätte kaum einen Unterschied gemacht. Wir waren frei, lebten auf unserem fahrenden, mobilen Wohnschiff, Freunde waren angesegelt gekommen, die Gesellschaft war gut, die Sonne heiß, der Wein kalt und was morgen sein würde, kümmerte mich nicht. In einem Wort: perfekt.

Aber wie wohl jegliche Perfektion war auch dieser Zustand nicht von Dauer. Dabei war dieses Schiff mittlerweile ziemlich ideal umgebaut. Mit bordeigenem Klärwerk, nagelneuem Badezimmer inklusive Wanne, einem hölzernen Podest für den Esstisch und die sechs Stühle drum herum, damit man auch im Sitzen durch die Fenster hinaus auf das Geschehen draußen im Hafen oder auf dem Wasser blicken konnte. Die moderne und sehr effiziente Öl-Zentralheizung hatten wir einbauen lassen, Navigationslichter mussten wir ebenso nachrüsten wie die Terrasse über der Ladeluke, auf der wir so viele wunderbare Sommertage verbrachten. Das Steuerhaus hingegen blieb unverändert, die alte »Schifferunterkunft« ganz hinten ebenso; im Maschinenraum hingegen schafften wir es, noch neue Tanks für Heizöl irgendwo in eine Ecke zu quetschen. Für den großen, gemütlichen Wohnraum vorne unter der Ladeluke hatten wir einen neuen Kaminofen angeschafft, und das war es dann: So konnte man wunderbar an Bord leben. Mehr brauchten wir wirklich nicht, es gab sogar Rückzugsmöglichkeiten, wenn man mal für sich sein und ein Buch lesen wollte: auf der Bank im Steuerhaus oder in der Achterkabine. Und im Sommer natürlich auch immer an Deck.

»Libje« war, mit anderen Worten, perfekt zum Bewohnen. Gemütlich, komfortabel, kompakt, bezahlbar, einfach zu bewegen. Was sie leider nicht konnte, war segeln. Oder in freiem Wasser bei viel Seegang unterwegs sein. Gebaut worden war sie einst für die Binnengewässer und dort konnten wir nun, wie sich herausstellte, auch nicht fahren. Nicht legal, nicht auf den Binnenwasserstraßen Deutschlands, ja, streng genommen noch nicht einmal im Ausland. Wieder lernte ich etwas Neues, mit dem ich überhaupt nicht gerechnet hatte. Die Binnenwasser-

straßen sind nämlich noch weitaus stärker reglementiert und mit strengeren Vorschriften und Gesetzen belegt als die Seeschiffahrtsstraßen; also einfach gesagt die Küstengewässer. Mit meinem Sportbootführerschein durfte ich »Libje« binnen jedenfalls nicht fahren. Damals musste man für jedes Schiff von mehr als 15 Meter Länge auf den Binnengewässern ein »Sportpatent« haben, oder auch »Schifferpatent Klasse E«. Jedenfalls solange es unter 25 Meter lang war. Darüber musste man, auch für ein privat genutztes Sportboot, als Deutscher das volle Berufspatent der professionellen Binnenschiffer haben. Eine Berufsausbildung also, die eine mehr als vierjährige Fahrzeit auf Berufsschiffen voraussetzt und die man kaum neben dem selbst ausgeübten Beruf noch absolvieren kann.

So wild war es bei »Libje« mit ihren 24,5 Meter Länge zum Glück nicht, aber auch das Sportpatent wollte ich nicht noch extra machen: Ein findiger Veranstalter, der so eine Art private Seefahrtsschule betrieb, bot mir wiederholt entsprechende Kurse an, nachdem er erst einmal »Libje« gesehen hatte. Soweit ich mich erinnern kann, hätten die Kurse Wochen in Anspruch genommen, Vollzeit wohlgemerkt, und einige tausend Euro gekostet. Das war kein Spaß und vor allem keiner, den ich mir zeitlich oder auch finanziell hätte leisten können oder wollen. Zumal das dann sowieso nur die halbe Miete gewesen wäre. Denn auf vielen deutschen Binnengewässern muss man sich zusätzlich zum Patent noch eine sogenannte Streckenkunde aneignen. Nicht jede Binnenschiffahrtsstraße darf man so einfach mit dem Sportpatent befahren.

Beispielsweise auf der Elbe oberhalb des Hamburger Hafens, auf der Unteren Havel Wasserstraße, auf Abschnitten der Oder, Donau und Saale sowie auf dem Rhein müssen Streckenkennt-

Leben auf Schiffen: Fragen und Antworten

≈ ≈

Mobil oder immobil?

Ein fest liegendes Hausboot ist technisch einfacher, zumal wenn es an die Ver- und Entsorgungen an Land angeschlossen ist. Allerdings ist es sehr viel schwerer, solch einen Liegeplatz zu finden. Mobile Schiffe können einfacher einen Liegeplatz finden oder diesen auch wechseln, ganz abgesehen natürlich von der Möglichkeit, am Wochenende oder im Urlaub mit dem Schiff zu fahren.

Wo will ich wohnen - gibt es dort Liegeplätze oder kann ich einen bekommen?

Diese Frage sollte vor einem Schiffskauf unbedingt geklärt sein. Oft hilft es, ein Foto des Schiffes, welches man kaufen möchte, oder des Schiffstyps zu zeigen – vor allem in Stadthäfen oder Museumshäfen, wo es auch auf Ästhetik ankommt.

Gibt es Einschränkungen bezüglich der Schiffsgröße oder des Tiefgangs?

Das betrifft den Liegeplatz oder auch die Gewässer, die ich befahren möchte. Beispiel: Die meisten Schleusen der kleineren Kanäle in Frankreich sind höchstens 5 Meter breit. Ein Schiff für die europäischen Binnengewässer sollte daher lieber nicht breiter als eben unter 5 Meter sein. Auch beim Tiefgang gibt es

auf den Binnengewässern Einschränkungen, kleinere Kanäle haben oft kaum viel mehr als einen Meter Wassertiefe.

Falls ich mobil sein will, welche Gewässer möchte ich befahren können?

Das ist natürlich maßgeblich für die Art von Schiff, nach dem ich suche: Binnen, Küste, See?

Was benötige ich an Raum?

Dazu die eigenen Bedürfnisse möglichst genau einkreisen, dann nochmal überprüfen: Wie viele Personen wohnen an Bord, wie viele Zimmer/Kabinen benötige ich, brauche ich ein Büro, arbeite ich an Bord oder an Land, und so weiter.

Wie hoch ist mein Budget?

Zusätzlich zum Kaufpreis fallen Nebenkosten an: Gutachter, dazu meist auch Kosten, um das Schiff zur Begutachtung aus dem Wasser zu nehmen. Bei der Übernahme des Schiffes entstehen gleich weitere Kosten – auf jeden Fall Versicherung, meist auch Liegeplatz, falls nicht anders vereinbart. Dann kostet natürlich auch die Überführung zum Heimathafen etwas ...

Wie hoch dürfen die laufenden Kosten pro Jahr sein?

Welche monatliche oder jährliche Belastung kann ich mir leisten – Liegeplatz, Versicherung, Reparatur/Pflege, Verbrauchskosten für Strom, Treibstoff und Wasser ...

Wie werde ich heizen?

Falls das Schiff im Norden liegt und hier rund ums Jahr bewohnt werden soll, ist dies eine entscheidende Frage. Bei klei-

neren Schiffen reichen oft eine Standheizung (Warmluft, mit Diesel oder Gas betrieben) oder Heizkörper an einer Dieselheizung. Ein Ofen (ein Schiffsofen für Diesel wie »Refleks« und »Dickinson« oder für Diesel und Petroleum wie »Taylor's« oder auch ein kleiner Kaminofen) verbreitet eine gemütliche und vor allem trockne Wärme. Bei größeren Schiffen kann, wie im Buch beschrieben, schon normale Haustechnik zum Einsatz kommen, beispielsweise ein Ölbrenner als Zentralheizung. Oder auch moderne Systeme: elektrisch, sofern man genug Strom selbst generiert (mit Solar und Wind), oder Pellets oder vieles andere – ob beispielsweise eine Wasser-Wärmepumpe auf Schiffen funktionieren würde, ist soweit ich weiß noch nicht ausprobiert worden.

Wie werde ich kochen?

Gas ist am einfachsten und wird von vielen Köchen bevorzugt, nicht jeder möchte jedoch eine Gasanlage an Bord haben. Die beste Alternative für den Dauer-Wohnbetrieb ist elektrisch, wiederum am besten, sofern man selbst genug Strom generiert oder meist immobil im Hafen liegt und an den Landstrom angeschlossen ist. Einige Yachten haben Petroleum- oder Spirituskocher, die sind jedoch im täglichen Betrieb eher mühsam und ich würde sie für den dauerhaften Liveaboard nicht unbedingt empfehlen.

Wie Ver- und Entsorgen?

Welche Kapazität haben die Wassertanks, wie oft werde ich also Wasser bunkern müssen? Gibt es einen separaten Heizöltank? Wenn nicht, wie meist bei Schiffen aus dem Ausland, muss man den bei Bedarf nachrüsten. Entsorgung im Schmutzwassertank

zum Auspumpen oder per bordeigenem Klärwerk? Solche gibt es beispielsweise bei Tom Logisch (<http://www.tomlogisch.com/enteron/>), Hamann Wassertechnik (www.hamannag.com) und von anderen Anbietern. Oder liegt das Schiff fest und kann an die lokale Kanalisation angeschlossen werden? (Vorsicht: Die Anschlüsse müssen dann winterfest sein.)

Kommunikation

Telefon, Internet, TV: Entscheidend ist guter Mobilempfang durch eine entsprechende Außenantenne, vielleicht auch mit einem bordeigenen WLAN. Dann ist die Kommunikation in Landnähe – wir sprechen hier nicht über Ozeanüberquerungen – gar kein Problem: Die meisten Küstengewässer werden auch schon von den Mobilfunknetzen erreicht. Viele Häfen haben ein eigenes WLAN, in das man sich einloggen kann; oft ist die Geschwindigkeit der Datenübertragung dort dann aber eher mittelalterlich.

Muss ich sehr viel Ahnung von Booten haben, um an Bord leben zu können?

Nein, ich muss nicht unbedingt mit Booten aufgewachsen sein, auch wenn das sicher kein Nachteil wäre. Mit gesundem Menschenverstand, Lernwilligkeit und Flexibilität kann ich mir alles Notwendige an Wissen und Fertigkeiten aneignen. Das Einzige, was wirklich wichtig ist: Enthusiasmus. Begeisterung für diese Art des Lebens, auch bei Rückschlägen oder ungemütlichen Situationen, denn die gehören dazu.

