



FOTO: N. KRAUSS

Schmidt happens

Als Privatmann von
Stütze zu Wohlstand.
Als Segler vom Versager
zum Weltmeister.
Als Unternehmer vom
Kommunisten zum
Vorstandsvorsitzenden.
Wie Michael Schmidt
Hanseyachts zu einer
der erfolgreichsten
Werften der Welt machte

Tausendsassa Schmidt hat allen Grund,
zufrieden dreinzuschauen.
Seiner Hanseyachts AG gelang ein
fulminanter Börsenstart

Sie flehen ihn an. Sie bitten und betteln. Und sie meinen es nur gut. Eine eindringliche E-Mail soll den Sturkopf im letzten Moment noch umstimmen. Du musst kommen, schreiben irritiert seine Finanz-Partner aus Frankfurt, du musst, die Presse wartet, es ist ein einmaliger Tag, dein Tag, er kommt nie wieder, ganz so, als ob dein erstes Kind geboren wird, Mann, Börsengang ist einmal im Leben. Sie hätten ebenso gut auf eine Kielbombe einreden können. „Keinen Bock auf den Scheiß!“

Michel Schmidt ist, sehr wohlwollend formuliert, kein Freund geschliffener Rhetorik. Worte sind Waffen, bekanntlich, er bevorzugt Keule und Morgenstern.

In der Minute, als sein Million-Dollar-Baby das Licht der Börsenwelt erblickt, steht Schmidt, 58, Chef von Hanseyachts, in der Wuhling seines Büros am

Fenster. Billighemd aus Amerika, die unvermeidliche Cordhose aus dem Schlussverkauf, ausgetretene Dockslides, in der Linken wie festgewachsen das Handy, in der Rechten ein Plastikbecher mit Kaffee, schwarz. Ab jetzt führt der einstige Revolutzler den Titel Vorstandsvorsitzender. Er hat es tatsächlich geschafft, seine Werft heute an die Börse gebracht, als erste deutsche überhaupt. Es gibt Wichtigeres.

„Das klingt vielleicht arrogant“, sagt Schmidt, der gewiss nicht wie ein Industriekapitän daherkommt, vielmehr wie einer, dem SPD-Chef Kurt Beck „waschen und rasieren“ ins Logbuch schreibt. „Aber ein Börsengang ist nichts anderes als Kreditaufnehmen. Und da stell ich mich ja auch nicht vor die Bank und lass mich groß mit dem Vertrag fotografieren.“

Dabei hätte er guten Grund, sich feiern zu lassen, ein wenig wenigstens. Wenn

nicht jetzt, wann dann? Verblüffend schnell nämlich, kreativ, innovativ und mit einer guten Portion Verrücktheit hat Schmidt eine marode VEB-Hinterlassenschaft tief im Osten in ein Hightech-Unternehmen von Weltrang verwandelt (s. Kasten Seite 54). Mit dem heutigen Datum ist die Auf-erstehung aus Ruinen manifest.

Die vergangenen Wochen waren extrem anstrengend. Schmidt, Branchenkürzel „Schmiddl“, tingelte durch die Finanzmetropolen Europas, um die Aktien von seiner Werft anzupreisen. „Das war wie Rheumadecken verkaufen.“ Sein legeres Standard-Outfit hat er dabei widerwillig um ein Jackett ergänzen müssen, zeitgleich brach in Shanghai die Börse ein. Den Rest seiner Goodwill-Tour zu den Vermögenden des Kontinents absolvierte er in den gewohnten Klamotten. Prompt erholte sich der Markt.

FOTO: N. KRAUSS



Viel Arbeit ist liegengeblieben in jenen Tagen, zu viel. Die Neuerscheinungen fürs kommende Jahr stehen als 1:1-Modelle aus Spanplatten in der Entwicklungshalle in Greifswald. Auf diesem Parkett ist er zu Hause. Was derweil nach der Emission in Frankfurt geschieht, versichert er, „interessiert mich nicht. Soll ich jetzt etwa den ganzen Tag auf den Computer glotzen?“ Mit seinem internationalen Entwicklungsteam inspiziert Schmidt die Modelle. Die Ideen sprudeln nur so aus ihm heraus. Gar kein Zweifel, das ist sein Metier, davon versteht er was.

Auch wenn er bei manchen Vorschlägen „die Scheiß-Püttinge“ oder andere

konstruktive Notwendigkeiten vergisst – von seinem Querdenken und schrägen Fantastereien („Mir ist grad beim Pinkeln Folgendes eingefallen ...“) bleibt immer irgendetwas hängen. Gut möglich indes, dass binnen Stunden jeder Beschluss wieder ins Gegenteil verkehrt wird. Was im Übrigen ständig passieren kann, selbst in der laufenden Serienproduktion. „Michael treibt einen an die Grenze“, sagt Mark Tucker, der renommierte englische Innenraum-Designer, der in Momenten wie diesen wieder von vorn beginnen darf mit seiner Arbeit. „Er kennt nur Schwarz oder Weiß.“ Tucker klagt nicht, er sagt das mit spürbarem Respekt.

Michael Schmidt hat kein Abitur, kein Studium, aber er ist alles andere als ein Dummkopf. Er stand sich allerdings, nie angepasst, nie berechenbar, vielfach selbst im Weg. Schmidt fliegt in Kiel von der Schule, weil er schwänzt, um auf der Förde zu segeln und seinen Kunstlehrer ein „Nazischwein“ nennt. „Schule fand ich doof“, sagt er. Manche Chance verbaut er sich damit, „und eine Zeitlang hat mich das später dann auch genervt“.

Mit acht Monaten kommt er zum ersten Mal auf See, auf der Stahlketsch seines Vaters Horst, Postbeamter und hochgeschätzter Vorsitzender des Schleswig-Holsteinischen Segler-Verbands. Opti,

Schmidt ist kein einfacher Boss. „Ich weiß, dass ich gehasst werde“

Sie haben es alle nicht leicht mit ihrem Boss. Aber sie wissen ihn zu nehmen, mittlerweile. Raue Schale mit gröbster Körnung. „Der ist wahnsinnig“, diagnostiziert hochachtungsvoll eine enge Vertraute. Schmidt explodiert förmlich wegen jeder Kleinigkeit, die ihm nicht passt, über den Delinquenten ergießt sich coram publico eine lautstarke Tirade äußerst unanständiger Vokabeln. Bei solchen Eruptionen braucht es eine Handbreit Hornhaut auf der Seele und das Wissen, dass der Orkan so abrupt endet, wie er losbrach. „Er bollert einmal mächtig rum“, erklärt lächelnd eines seiner Opfer, „und das war’s dann.“

Schmidt diskutiert nicht. Schmidt agiert nicht. Schmidt ist nicht einfach zugegen. Schmidt happens.

Diese Mixtur aus Genialität und Wahnsinn, die ausgeprägte Ambivalenz, kommt nicht von ungefähr. Sie zieht sich wie ein Leitmotiv durch seine abenteuerliche Vita. Und es ist kein Widerspruch, wenn der Vorstandsvorsitzende auf dem Höhepunkt seiner Karriere versichert: „Ich bin eine gescheiterte Existenz.“

Decks in der Hightech-Halle. Alle zweieinhalb Stunden entsteht hier ein neues Schiff

Jolle, Dickschiff – Schmidt bleibt zeitlebens beim Segeln. Nur logisch, dass er Segelmacher werden will oder Bootsbauer, aber da legt der gestrenge alte Herr sein Veto ein: „hat keine Zukunft“. So unterzieht sich der Filius einer Ausbildung zum Schiffsmakler. Sie triezten ihn bei Sartori & Berger in Kiel, bis zu 14 Stunden am Tag muss der Jungspund rackern. Er ist heute dankbar dafür: „Das hat mir in meinem ganzen Leben geholfen. Richtig gut, wie die mit mir umgegangen sind.“

Aus dieser Erfahrung erklärt sich sein Anspruch an die eigenen Untergebenen. „Ich weiß, dass ich dafür manchmal gehasst werde“, sagt er, „aber ich weiß auch, dass es so richtig und notwendig ist.“

Anfang der siebziger Jahre unternimmt er einen letzten Versuch einer weiterführenden Ausbildung. Zwei Tage hält er es an der Wirtschaftsakademie in Wilhelmshaven aus. In einer Zeit, als Rebellion und linkes Gedankengut unter Heranwachsenden zum guten Ton gehören, hat er sich dort vornehmlich eingeschrieben, „um zu demonstrieren und ein bisschen Scheiß zu machen“. Seine Kommilitonen fahren indes auf einem ganz anderen Dampfer, er mustert umgehend wieder ab. ➤



Unternehmen & Markt.

Wie gut Hanseyachts aufgestellt ist

Wenn es nach der Bewertung der Börse geht, hat Michael Schmidt Herausragendes geleistet. Hanseyachts, am Frankfurter Parkett unter dem Kürzel „H9Y“ gehandelt, wird höher eingeschätzt als BMW oder Porsche, zwei der weltweit erfolgreichsten Automobilhersteller im Premiumsegment. Mit einem Kurs-Gewinn-Verhältnis von 33 bezogen auf das zurückliegende Geschäftsjahr liegt der Aktienkurs der Bootsbauer in Regionen, die man sonst eher von Softwarefirmen oder Biotechnologie-Unternehmen kennt.

Erst vor 14 Jahren gegründet, zählt Hanse heute zu den fünf größten Serienyachtherstellern der Welt. Nur die Bénéteau-Gruppe, Bavaria, Hunter und Dufour erzielen höhere Umsätze. Seit 2001 liegt das Umsatzwachstum im Durchschnitt bei gut 40 Prozent per anno, zuletzt legte Hanse sogar um 57 Prozent zu. Diese Dynamik, weit besser als bei den größeren Wettbewerbern, erklärt die hohe Börsenbewertung. Die Werft gilt als lukrativer Wachstumswert und hat das Potenzial, kurz- bis mittelfristig Rang 3 unter den internationalen Segelbootproduzenten zu belegen.

Das Geschäftsmodell der Greifswalder ist solide. Im vergangenen Geschäftsjahr erlösten sie bei einem Umsatz von 66,3 Millionen Euro gut 6 Millionen Euro vor Steuern – eine Rendite von 9,1 Prozent. Und das trotz hoher Investitionen in eine neue Produktionshalle, die zu den modernsten weltweit zählt. So profitabel arbeiten in anderen Branchen nur ganz wenige Fertigungsbetriebe. Dabei nennt Finanzchef Frank Domeyer noch weit ambitioniertere

Kennzahlen. Bis Mitte 2007 will er das Ergebnis fast verdoppeln. Ein durchaus erreichbares Ziel, weil der Rationalisierungseffekt der neuen Taktfertigung und Skaleneffekte im Einkauf durch höhere Stückzahlen bisher in der Bilanz noch gar nicht voll zum Tragen kamen.

Auf Basis dieser Unternehmensdaten erscheint der Börsengang am 9. März eigentlich fast unnötig. Denn Wachstum hätte Hanse auch aus eigener Kraft finanzieren können. Dass Querdenker Michael Schmidt dennoch die Mühen und die bisher ungewohnte Transparenz eines Going Public auf sich nahm, hat andere Gründe: Der Markt ist, bis vor kurzem kaum wahrnehmbar, in Bewegung geraten.

Beteiligungsgesellschaften haben den Sportbootsektor als Investitionsgelegenheit ins Visier genommen. Dufour und Grand Soleil sind bereits in fremden Händen. Bavaria steht seit Monaten in Verhandlungen. Auch auf dem US-Markt gibt es Übernahmekandidaten. Das verändert den Wettbewerb und beschleunigt die ohnehin schon laufende Konsolidierung. Denn Ziel von Private-Equity-Gesellschaften ist es, Firmen rasch umzustrukturieren und mit Gewinn weiterzuverkaufen. Ein Szenario, in dem nur die Schnellen und die Großen überleben. „Fressen statt gefressen zu werden“, lautet für Hanse-Chef Schmidt die Devise. Mit den 60 Millionen Euro aus dem Börsengang ist seine Kriegskasse dafür erst einmal gut gefüllt.

Jochen Rieker



Stark und stetig. Hanse-Chef Schmidt hat Umsatz, Ertrag und das Image seiner Werft in den vergangenen Jahren kontinuierlich gesteigert

Umsatz in Euro und Ergebnis vor Steuern

2004	36,068 Mio. Euro 804 000 Euro
2005	42,276 Mio. Euro 2,466 Mio. Euro
2006	66,333 Mio. Euro 6,053 Mio. Euro

2004: Geschäftsjahresende 31. 12. 2004

Schmidt nimmt sogar den Bruch mit seinem verehrten Vater in Kauf, fünf Jahre herrscht Funkstille. Er zieht zu seinen Segelkumpanen nach Hamburg, in jene legendäre Wohngemeinschaft an der Elbchaussee, eine Art K1 des Segelns, aus der so prägende Charaktere hervorgehen wie Alinghi-Konstrukteur Rolf Vrolijk, die Jungblut-Brüder, YACHT-Herausgeber Jörn Bock oder der Autor Svante Domizlaff. Eine wilde Zeit, die darin gipfelt, dass die OK-Segler am 1. Mai 1969 im schwerbewachten Marinestützpunkt Olpenitz zur Hochzeit des Kalten Krieges die sowjetische Flagge hissen. Ein Eklat. „Eine Pflichtveranstaltung“, sagt Schmidt.

Teile jener Truppe schlägt es mehrmals zu Shark-Regatten nach Kanada. Auf dem Ontariosee nehmen sie an der Weltmeisterschaft dieser Kajüt-Kielboote teil, Schmidt steuert auf Rang zwei – und zersägt zum Entsetzen der Veranstalter noch während der Siegerehrung den Pokal, um ihn mit seiner Crew zu teilen.

Sharks wurden von der Firma Cuthbertson & Cassian (C&C) gebaut, und irgendwann fiel Schmidt und Rolf Vrolijk ein, „dass wir irgendwie mal arbeiten müssten. Das konnte ja nicht immer so weitergehen, unser Leben.“ Die beiden ertricksen sich bei C&C unter Vorspiegelung falscher Tatsachen den Auftrag, deren Yachten in Europa zu bauen. Sie siedeln den neuen Betrieb in Kiel an und scharen alte Weggefährten um sich. Vrolijk kümmert sich ums Technische, Schmidt übernimmt den kaufmännischen Part.

Schmidt macht die Shark wahrhaftig auch in Deutschland bekannt – auf seine Weise. Für Teilnehmer an der Nordseewoche ist eine Seereling vorgeschrieben. Schmidt bastelt kurzerhand eine aus Besenstielen zusammen. Und siegt mit dem Konstrukt („Shark von Persien“) sensationell beim Rennen Rund um Helgoland.

Ein Zerwürfnis mit den kanadischen Hausherren beendet diese Episode. Vrolijk macht sich als Konstrukteur selbstständig, Schmidt bringt seine Familie mit 1600 Mark (818 Euro) Arbeitslosenunterstützung über die Runden und versucht sich als Yachtmakler. „Ohne die Stütze



hätte ich nie eine Firma aufmachen können“, sagt er, „dann hätte es den Börsengang und das alles gar nicht gegeben.“

Er mietet sich in Wedel bei Hamburg in einer vormals gewerkschaftseigenen Werft ein, pachtet sie schließlich und eröffnet einen Reparatur- und Servicebetrieb in der Hoffnung, „nebenbei mal ein paar Regattaboote bauen zu können“.

Schon das erste Projekt aber gerät zu „einer ganz großen Katastrophe“. Die vom Dreiviertel- zum Eintonner umgemodelte „North Star“ läuft „nur bei null Wind tierisch schnell“. Das Eigner-Duo Vrolijk/Schmidt steht vor dem finanziellen Ruin. „Nach dem Desaster saßen wir auf Helgoland und haben überlegt, wie es überhaupt weitergehen soll“, erzählt Schmidt. „Und irgendwann kamen wir auf die Idee: Das Einzige, was hilft, ist ein Admiral's-Cupper.“

Schmidt pumpt seine Schwiegermutter an und verhökert heimlich einen Teil seines Grundstücks auf dem Lande. Seine Werftcrew beginnt schon mal, ein Deck zu bauen, für den Rumpf reicht das Geld nicht. Schmidt kommt wieder einmal eine bahnbrechende Eingebung. 1981 gibt es Sportsponsoring kaum, im Segeln schon gar nicht. Er antichambriert bei Abdul-Rahman Adib, dem Messemacher aus Düsseldorf, und baldowert eine Möglichkeit

aus, das Werbeverbot zu umgehen. Die neue Yacht würde „Düsselboot“ getauft werden, eine findige Suggestion der Marke boot, und die Messe macht im Gegenzug 60 000 Mark locker (30 677 Euro). Schadenersatz für einen rufschädigenden Artikel in der „Bild“ bringt noch einmal 30 000 Mark. Die Revolution kann beginnen.

Nichts Geringeres ist es. Vrolijk zeichnet die Yacht, in Wedel wird sie gebaut – der erste Admiral's-Cupper aus Kunststoff. Ein ungeheuer radikales Boot für damalige Verhältnisse, federleicht, eine Rakete. Jedenfalls, solange der Mast oben bleibt.

Er bricht des Öfteren, und immer zur Unzeit. Unmittelbar vor den Ausscheidungen für den Admiral's Cup 1981 zum Beispiel, der inoffiziellen Seesegel-Weltmeisterschaft, als das fahruntüchtige Schiff mit einer irrsinnigen Aktion von Helgoland nach Cowes gebracht werden muss und dort in sprichwörtlich letzter Minute eintrifft. Die eilends zusammengeschusterte „Düsselboot“ gewinnt die Qualifikation und als erstes nicht-englisches Schiff die prestigeträchtige Regatta Round the Island gegen etwa 1100 Konkurrenten.

Trotz ihrer nachweislich herausragenden Fähigkeiten heißt das Establishment Schmidts anarchistische Bande keineswegs willkommen. Hochseesegeln ist seinerzeit reichen Unternehmern und Herr-

Hanses Flaggschiff aus der neuen Linie. Die 630 ist Deutschlands größte Serienyacht

schaften vorbehalten. In diesem elitären Zirkel bleibt kein Platz für mittellose „Kommunisten“ (Schmidt). Nur einer ist zu klug, um sich an den offenen Anfeindungen zu beteiligen: Grandseigneur Hans-Otto Schümann, damals Chef des deutschen Admiral's-Cup-Teams.

Im Channel Race bricht auf der „Düsselboot“ wieder einmal der Mast. Der Admiral's Cup ist verloren. Die wilden Kerle bergen die sechs Teile, schweißen sie notdürftig wieder zusammen und absolvieren in bemerkenswerter Manier die Königsetappe, das Fastnet Race. Anschließend erscheint Schümann auf der Crew-party, Getränke im Gepäck und eine erkleckliche Zuwendung – der Beginn einer Freundschaft zweier Männer, die unterschiedlicher nicht sein können.

Schümann tritt gar von seinem Rücktritt nach der Fastnet-Katastrophe 1979 zurück – wegen Schmidt. Der baut ihm eine neue „Rubin“ und skippert sie zum Sieg im Sardinia Cup und 1985 im Admiral's Cup. Fast alle deutschen Cupper jener großen Ära entstehen fortan in Wedel oder werden dort regattatauglich ausgebaut.

Vrolijk und Schmidt geben sich damit nicht zufrieden – sie wollen nach ganz ➤

Produkte & Produktion. Was die Yachten auszeichnet

Von außen betrachtet ist die Entwicklung der Hanse-Palette konstant und geradlinig, scheint einem langfristigen Konzept zu folgen, einem klaren Ziel. Tatsächlich sieht es anders aus. Die Stärke von Hanseyachts ist einerseits die Flexibilität, mit der man auf den Markt und Trends reagiert, und andererseits die eigene Innovationskraft. Die Werft hat es in kaum mehr als einer Dekade geschafft, sich vom Billiganbieter zum Hersteller mit starkem eigenem Profil und gutem Image zu wandeln. Den Beginn machte ein simples, abgespecktes 29-Fuß-Boot, das aus der betagten Form einer brachliegenden dänischen Werft entstanden war. Die Hanse 291 kostete 1993 bei ihrer Einführung 44 444 Mark, die Werft war in aller Munde. Die erste Generation wurde durch weitere Schiffe aus alten Formen komplettiert; es folgten die 331 und 401 sowie Modifikationen der 291. Diese frühen Yachten hatten eher schmale Rümpfe und waren durch kleine Hecks sowie weniger Volumen unter Deck geprägt. Damals war eine Hanse in erster Linie günstig. Die zweite Generation repräsentiert die ersten Eigenentwicklungen. Als Konstrukteure wurden Judel/Vrolijk verpflichtet, zu denen Michael Schmidt spätestens seit dem Bau seines legendären Admiral's-Cuppers „Düselboot“ eine besondere Beziehung pflegt. Für die zweite Entwicklungsstufe setzte Schmidt außerdem auf die Dienste der Hamburger Innendesignerin Birgit Schnaase. Die Palette umfasste sieben Typen, zwi-

schenzeitlich war auch eine Deckssalonversion der Hanse 371 dabei. Die Flotte sah erstmals sowohl an als auch unter Deck recht homogen aus. Die Boote waren immer noch günstig, aber nicht mehr in erster Linie. Auffällige Merkmale waren die bis heute beibehaltene Selbstwendefock, große, nach vorn durchgezogene Aufbauten mit Teakstreifen und ein retrostilistisches Interieur mit Peddigrohrgeflecht in den Schranktüren. Die Schiffe gerieten breiter und voluminöser. Mit der Hanse 531 baute Schmidt 2005 die größte Serienyacht Deutschlands und die erste Großserienyacht in Epoxidharz. Und begann, das Innere weniger maritim, sondern mehr im Stil eines modernen Apartments zu gestalten. Die dritte, heutige Generation startete 2006. Sie ist optisch recht modern gehalten und setzt auf viel Volumen. Die Schiffe wurden noch individueller, die Kunden können zwischen diversen Einbauvarianten, zwei Holzsorten und vielen Rumpffarben wählen. Dennoch konnte die Werft günstig bleiben. Möglich machte dies ein Investment von rund fünf Millionen Euro in eine neue hochmoderne Produktionsanlage. Der Umsatz pro Mitarbeiter stieg dadurch um 21 Prozent. In Epoxid werden nun alle größeren Yachten ab der 370 angeboten. Dies ist ebenso wie die Individualisierbarkeit bei günstigem Preis ein weltweites Alleinstellungsmerkmal. Als nächste Neuerung hat die Werft den Bau von Mittelcockpit-Yachten angekündigt.

Fridtjof Gunkel

oben. Auf den Olymp des Segelsports. Nie zuvor hat Deutschland am America's Cup teilgenommen, das soll sich ändern. Das Duo verschuldet sich abermals gegen jede Vernunft, erwirbt den schwedischen Zwölfer „Sverige“ und veranstaltet mit gesponserten Minizwölfen eine bundesweite Rennserie, um das Thema überhaupt erst hoffähig zu machen. Die Vokabel Matchrace ist in Deutschland so geläufig wie ein mittelmongolischer Dialekt.

Alles läuft perfekt nach Plan. Namhafte Geldgeber kommen an Bord, Blaupunkt, BMW, Porsche, Lufthansa, Neckermann, Hugo Boss, VDO. Es mangelt an nichts. Am 27. September 1983 aber platzen jäh die Träume. Australien entführt den Cup aus den USA, zum Teufel, ausgerechnet jetzt, nach 132 Jahren. Umgehend springen die Sponsoren ab. Investitionen in einen Segelwettbewerb Down under erscheint wie Geldverbrennen. „Wir haben dann den Rest aus der Kasse versoffen“, sagt Schmidt, „und das Thema beerdigt.“ Erst mehr als 20 Jahre später wird ein deutsches Projekt so weit kommen, wie Schmidt & Co. es damals schon waren.

Trotz aller Erfolge und Verdienste: Gut möglich, dass der Abschied vom aktiven Sportgeschehen mancherorts durch-

Schnell nach oben. Hanse startete auf der Hamburger Bootsausstellung 1993 mit der 291 zum Sensationspreis (l.). 2005 erhielt die 400 (M.) den begehrten Titel „Europäische Yacht des Jahres“. Ein Jahr zuvor war mit der 531 das erste Großserienboot aus Epoxid entstanden. Heute sind alle größeren Modelle in der zukunftsweisenden Technik zu haben





Gute Nachrichten von der Börse. Emittiert für 33 Euro, steigt die Aktie am ersten Tag auf 36

aus mit Wohlgefallen aufgenommen wird. Schmidt happens, das galt nämlich schon immer, insbesondere auch auf Regattabahnen. Die „Schmidt-Show“ ist unter Seglern längst ein gängiger Begriff, als der gleichnamige Harald bei seinem Debüt an den Städtischen Bühnen in Augsburg in Lessings „Nathan der Weise“ drei Worte sagen darf. 1984 starten Schmidt und Jörn Bock als aussichtsreiche Titelanwärter bei der Dreivierteltonner-WM vor Kiel. Schon an der ersten Luvtonne aber ignoriert Schmidt dreist das Wegerecht seines Freundes, die Schwesterschiffe „Blue-point“ und „Gaviota“ kollidieren in voller Fahrt. Für beide ist die Weltmeisterschaft zu Ende, bevor sie recht beginnt.

Bei anderer Gelegenheit, während einer Nordsee-Regatta, führt „Schmidl“ in Rage einen seiner Veitstänze auf, worauf die Rettungsinsel im Cockpit auslöst, sich aufbläst und die Pinne blockiert. Erst als Schmidt, schlagartig beruhigt, das Monstrum mit einem Kugelschreiber massakriert, kann das Rennen fortgesetzt werden. Bücher ließen sich füllen mit derlei Anekdoten.

Schmidt konzentriert sich fortan auf seine Werft in Wedel. Er hat sich einen exzellenten Ruf erworben. Sein Unternehmen gedeiht prächtig, eine Erweiterung der Anlagen ist notwendig, anders lässt sich die Auftragsfülle nicht bewältigen. Der unumgänglichen Expansion indes stehen mehrere Dinge im Wege, namentlich die schleswig-holsteinische Bürokratie, die Stadt, Posten- und Bedenkenträger sowie die ansässige Rohrdommel. Dann vereinigen sich Deutschland Ost und West, und der Zufall verschlägt Schmidt während einer Dienstreise an die polnische Grenze.



WEHRING & WOLFES
YACHTVERSICHERUNGEN

Wir nehmen Kurs auf Ihre Ansprüche!

Wehring & Wolfes GmbH · Assekuranzmakler für Yachtversicherungen
Meßberg 1 · 20095 Hamburg · www.wehring-wolfes.de
Telefon +49 (0)40/87 97 96 95 · Fax +49 (0)40/30 96 78 59



Unsere Leidenschaft : SEGELN

YACHTCHARTER



**Erfüllen Sie sich mit
Sunsail einen Traum!**

Chartern Sie eine Sunsail Yacht, mit oder ohne Skipper, und stellen Sie sich Ihren Traumurlaub in einem unserer weltweit vertretenen Reisegebiete zusammen.

Für einen unvergesslichen Urlaub: ...Sunsail

Eine kompetente Beratung für Ihren Yachturlaub erhalten Sie bei:

Argos Yachtcharter	0611 660 51	Master Yachting	093 03 90 88 0
Charterwelt	089 82 99 88 0	SALT	0800 96 707 96
KH+P Yachtcharter	0711 638 282	Scansail Yachts	040 388 422

Mehr Informationen finden Sie auch unter www.sunsail.de

Sunsail
YACHTCHARTER

Das Handy ist das wichtigste Werkzeug des Chefs. Ständig ist irgendetwas zu regeln

Dort in Greifswald gibt es reichlich Platz, Zugang zum Wasser, staatliche Zuschüsse und einen Ableger der Volkswerft Stralsund. Schmidt zaudert nicht lange, und als er gegen die Zusage, 30 der 130 Arbeitsplätze zu erhalten, den Betriebsteil übernehmen darf, greift er zu. So beginnt die schlimmste Zeit seines Lebens.

Er betreibt zunächst eine Vertretung für Motorboote, eine Marina mit Reparaturbetrieb, kauft gebrauchte Formen für Segelyachten, backt darin die ersten Hanses und vermarktet Schiffe über sieben europäische Dependancen, da steigt er zum Branchenprimus auf. Aber er kriegt „ordentlich auf die Fresse“. Ein Geschäftsführer im Ausland betrügt ihn um eine sechsstelligen



Schmidt ist seit je ein Kämpfer. „Wenn ich will, kann ich alles“

Summe. Nach Fehlern in der Buchführung in Greifswald offenbaren sich existenzgefährdende Lücken auf dem Konto. Sein Werftleiter fällt nach dem Bruch beider Beine ein Jahr lang aus. Er hat derart viele Brände zu löschen, dass er sich um den Betrieb nicht hinreichend kümmern kann. „Dadurch ging schließlich auch hier alles drunter und drüber“, sagt er. Mitte der Neunziger muss er „einen guten siebenstelligen Betrag“ berappen, „um alles wieder glattzuziehen. Ich habe verflucht, dass ich hier jemals angefangen habe.“

Dazu drücken private Probleme. Bislang hauste Schmidt während der Woche in einer Hütte auf dem Werftgelände. Nun aber ist Dauerpräsenz vonnöten. Die Familie siedelt 1996 von Hamburg um, aber eine seiner beiden Töchter, damals 16 Jahre alt, verweigert sich dem Umzug in die Provinz mit pubertärer Vehemenz. Schlechten Gewissens wird sie bei Verwandten an der Elbe untergebracht. „Alles Scheiße damals“, grantelt Schmidt, „aber ich habe mir geschworen zu kämpfen.“

Kämpfen ist er gewohnt. Schmidt führt diesen Wesenszug explizit auf Erlebnisse in früher Jugend zurück. Seine Liebe zum Segeln brachte den Jungen aus bescheidenen Verhältnissen mit Kindern gehobenen Standes zusammen. „Die hatten viel Geld, ich keins“, sagt er. „Das haben sie mich immer spüren lassen. Die haben mich niedergemacht.“ Untergekrigelt haben sie ihn nicht. „Das hat viel mit gekränkter Eitelkeit zu tun. Ich habe immer gesagt: Wenn ich etwas wirklich will, kann ich alles. So war das diesmal wieder. Ein fortwährender Kampf.“

Tatsächlich schafft er so die Wende. Die kleine Keimzelle der Werft vergrößert Schmidt wie ein Patchwork um weitere Grundstücke. Ein geschickter Verkauf eines Teils davon spült „ordentlich Geld“ in die klamme Firma. Zur selben Zeit, 1998, rät ein Freund: „Mensch, Schmidt, mach doch mal was Seriöses.“ So beginnt die beste Zeit seines Lebens.

Ein kometenhafter Aufstieg. Schmidt, der eigentlich „niemals Serienboote bau-

en“ wollte, investiert nun gezielt, lässt sich von seinem alten Kumpel Rolf Vrolijk eigene Yachten zeichnen und erfindet den Serienbau neu, indem er Methoden entwickelt, die bei Yachten von der Stange ein Höchstmaß an Individualität ermöglichen (s. Kasten Seite 56). Alle zweieinhalb Stunden entsteht ein neues anderes Schiff. Hanseyachts steigt zum größten Arbeitgeber der Region auf. Und zur fünftgrößten Serienwerft der Welt.

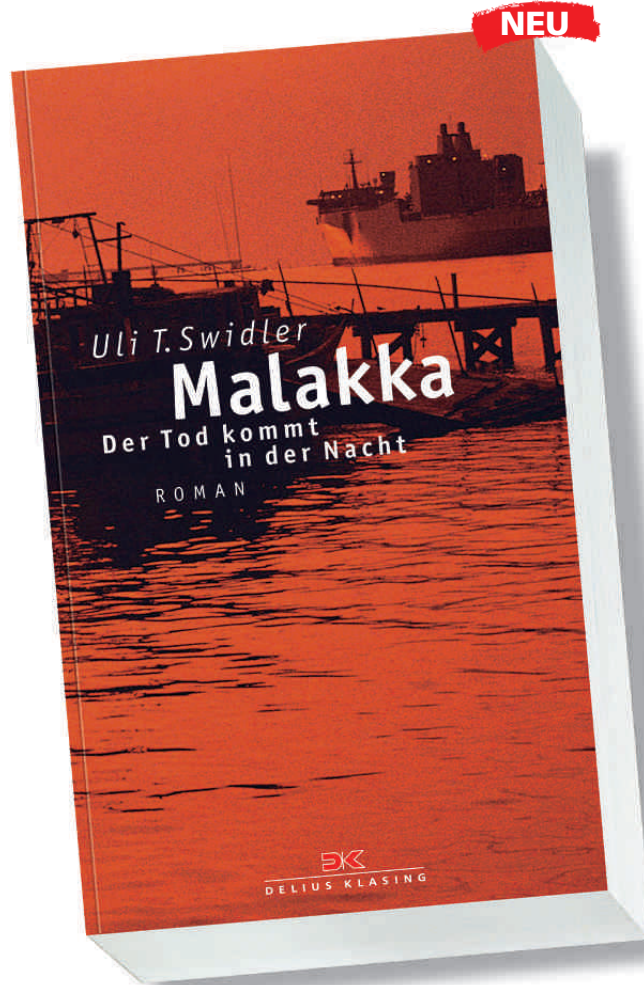
Dieses moderne Märchen weckt zwangsläufig Begehrlichkeiten. Ein Private-Equity-Unternehmen bietet ihm Hunderte Millionen für die Werft. Einen Moment lang ist er versucht, sie anzunehmen. Er hätte ausgesorgt auf ewig. „Aber was dann? Soll ich mich in den Garten setzen und Geld zählen?“ Es gibt Schlimmeres, oder? „Wissen Sie, mein Konto war mein Leben lang in den Miesen“, sagt Schmidt in typisch gedehntem Tonfall. „Jetzt ist es im Plus, aber glücklicher bin ich auch nicht. Das hört sich doof an, aber daraus folgt doch nur, dass Glück nicht vom Kontostand abhängt.“

Schmidt definiert Glück über Arbeit. Sein Job beginnt frühmorgens mit dem Aufstehen – er wohnt nach wie vor auf der Werft – und endet irgendwann nachts.



DAS REVIER DER GESETZLOSEN

NEU



Jetzt im Buch- und Fachhandel

Ein atemberaubender Krimi mit realem Hintergrund: Jedes Jahr entführen Piraten Schiffe, töten Seeleute und richten einen Schaden an, der in die Milliarden geht – und werden nicht verfolgt, denn in internationalen Gewässern gibt es keine Polizeigewalt. Am Rande der Legalität versucht eine Londoner Spezialfirma, entführte Schiffe zurückzuholen. Ihr Chef ist allerdings auf einem privaten Rachefeldzug und droht genauso zu verrohen wie die Piraten. In der Straße von Malakka kommt es zum verhängnisvollen Showdown...

ULI T. SWIDLER

Malakka
Der Tod kommt in der Nacht
400 Seiten,
Format 13,5 x 21,5 cm,
kartoniert
€ 12,- [D]
ISBN 978-3-7688-1912-1

Den ersten Urlaub hat er sich im vergangenen Sommer gegönnt, einen Ostsee-Törn auf seiner Herreshoff-Ketsch „Bounty“, gebaut in den Dreißigern. Er lebt segeln. Er kann nicht anders.

Am Tag, als sein Baby das Licht der Börse erblickt, hat Hanses Marketingchefin zwecks Schadensbegrenzung eine spontane Pressekonferenz für die erzürnten Journalisten einberufen, die nach Schmidts Absage Flüge und Zimmer in Frankfurt kurzfristig stornieren mussten. Jemand zeigt dem Chef noch rasch, wie er sich auf den Stand der Dinge bringen und im Internet den Kurs verfolgen kann. „Geht ja gar nicht nach oben“, nölt Schmidt, hackt Zahlen in den alten Tischrechner und verkündet ohne sichtbare Regung: „Wir sind jetzt acht Millionen mehr wert.“ Über der Grafik verkündet ein Werbeslogan: „Das Leben ist ein Spiel.“

Die Audienz findet im werfteigenen Restaurant „Tischlerei“ statt, wo Schmidt den Tag gewöhnlich bei mindestens einem erstklassigen Rotwein ausklingen lässt. „Ein besonderer Tag für Sie?“, fragt die Dame von der Zeitung. Er stopft sich ein Stück Thunfisch in den Mund. „Nö“, nuschelt er. „Oder doch, natürlich: Die Sonne scheint!“

Nein, man muss Michael Schmidt nicht mögen. Aber man kann. *Uwe Janßen*