

## Und immer gegenan

### Leseprobe 1 (Seite 7 - 19)

Wer sich, wie Skipper Hans, ein halbes Berufsleben lang mit Schwererziehbaren, Arbeitsunwilligen, Drückebergern und sonstigen Problembeladenen herumgeschlagen hat – und das nicht in einem bundesdeutschen Großunternehmen, sondern bei einer Behörde, nämlich dem Arbeitsamt einer Landeshauptstadt –, der weiß, wie man die Menschen nehmen muss. Charly hatte mal am Telefon erwähnt, dass ihm die Art und Weise, wie neuerdings der praktische Segelunterricht gehandhabt wird, nicht sonderlich gefällt. Da ihn außerdem die Segelschule ausgetrickst hätte, wolle er in diesem Jahr vielleicht gar keinen eigenen Törn fahren. Die besten Törns waren nämlich bereits vor dem offiziellen Aushängen des Terminplanes unter der Hand vermauschelt worden. „Falls ich nix mehr kriege, fahr ich mit Dir nach England“, hatte Charly bei dem Telefonat erwähnt, und zwei Tage später hielt er einen Brief von Skipper Hans – also dem, der nichts anbrennen lässt – in Händen. „Viele Anfragen und auch schon mündliche Zusagen haben mich ermutigt“, schreibt Skipper Hans, „das Schiff zu chartern. Ich denke, Du bist mit dabei? Wenn ja, bestätige es mit einer Anzahlung von 500,- DM. Törnbesprechung ist am 10. April.“

Charly kann natürlich nicht wegen einer Törnbesprechung von Frankfurt nach Hannover fahren, und so fragt Hans, nachdem er eine Woche später den Scheck über 500,- DM erhalten hat, ob Charly irgendwelche Wünsche hätte, die er, Hans, bei der Törnbesprechung für ihn zur Sprache bringen solle. „Ja“, sagt Charly, „ich würde gerne den Törnbericht schreiben, und das Logbuch.“ Hans knurrt vor sich hin, wie jemand, der den Hörer zwischen Kinn und Schulter geklemmt hat, um etwas zu notieren. „Ja, is gut“, sagt er, „sonst noch was?“

„Ja“, sagt Charly, „auf die Navigation bin ich net so scharf. Da haste doch hoffentlich jemand, der das gerne macht. Ich wollt e bissi Urlaub mache bei dem Törn.“ Hans knurrt wieder und damit verfestigt sich bei Charly die Ansicht, dass alles bestens läuft. Die nicht nur verantwortungsvolle sondern vor allem schweißtreibende Arbeit des Navigators werden ihm Jüngere abnehmen. Aufgabe des Navigators ist es, durch Peilungen, Winkelmessungen, Funk oder GPS den aktuellen Standort zu bestimmen, den Kurs zum nächsten Ziel zu berechnen, bei der Planung der Route die Gezeiten zu berücksichtigen, den Kurs so zu legen, dass keine Grundberührung ins Haus steht, das Wetter zu beobachten und daraus eine Vorhersage zu machen. Für dieses Geschäft besitzt eine Segelyacht eine Navigationsecke, auch Kartentisch genannt. Dort befinden sich die Seekarten, unzählige Handbücher und Tabellen, Zirkel, Bleistifte und Zeichendreiecke sowie Peilgeräte und modernere elektronische Hilfsmittel. Sind die Verhältnisse knifflig, und das sind sie in Landnähe oft, muss der Navigator zuweilen im Minutentakt über das unbequeme Treppchen an Deck, um Peilungen durchzuführen und wieder an den Kartentisch, um sie auszuwerten. Das einzig Positive daran ist, dass davon der Bauch weggeht.

Auch wegen der Wettervorhersage muss sich der Navigator ganz schön abrackern. Wenn man Ihnen, sehr verehrter Leser, im Fernsehen die Wetterkarte präsentiert, dann wissen Sie hinterher allenfalls, ob Gnä Frau das Strickjäckchen mitnehmen müssen, oder ob sie ärmelfrei bis nach Mitternacht in der Laube hocken kann. Dieses Strickjäckchenwetter nutzt dem Segler wenig. Er will wissen, ob es Sturm gibt, oder, wenn es stürmt, wie lange noch, oder, wann er prächtiges Segelwetter bekommen wird. Am liebsten ist ihm dabei halber Wind (von der Seite) zwischen drei und fünf Beaufort. Beaufort ist die von 0 bis 12 eingeteilte Windstärke.

Wie macht der Navigator nun eine Bordwettervorhersage? Er notiert aus den Wettermeldungen, die ihm z. B. das Radio liefert, die Lage der Hochs und der Tiefs in seiner Nähe. Im Zentrum des Hochs und im Kern des Tiefs herrscht Flaute. Zwischen einem Hoch und einem Tief bläst es am stärksten. Die Richtung legt das Tief fest, denn auf der Nordhalbkugel strömt die Luft im Uhrzeigersinn aus dem Hoch heraus und gegen den Uhrzeigersinn in das Tief hinein. Aus dem Norden saugt der Wirbel des Tiefs kalte Luft an und aus dem Süden warme.

Weil kalte Luft schneller wandert als warme, holt die kalte Luft immer wieder die warme ein. An der Stelle des Aufeinandertreffens entsteht eine sogenannte Okklusion. Da, wo das Zusammentreffen noch bevorsteht, wandert die Warmfront und dahinter kommt immer eine Kaltfront. Während die Warmfront mit Nieselregen und verhangenem Himmel grüßt, geht es in der Kaltfront derber zu. Dort herrscht starker, böiger Wind. Wenn es irgend geht, trägt der Navigator bei jeder sich bietenden Gelegenheit die Fronten in seine Wetterkarte ein, und wenn er mehrere Wetterkarten in kurzer Zeitfolge bekommt, kann er aus der Wanderungsgeschwindigkeit der Fronten ausrechnen, wann es sein Schiff erwischt.

Die Törnbesprechung scheint nicht ganz in Charlys Sinne verlaufen zu sein, denn wenige Tage später trifft bei Charly ein Päckchen ein. Ein Päckchen, dem Skipper Hans offenbar die Aufgabe übertragen hat, um gut Wetter anzuhalten. Irgend etwas ist faul. Und zwar gehörig. Das signalisiert dem Skipper-Hans-Erfahrenen nicht nur der goldumrandete Aufkleber mit Hans' Absender, sondern vor allem drei wuchtige Sondermarken. Ordentlich geklebt, vorbildlich gestempelt. So schmeißt sich Hans nur ins Zeug, wenn er sich gezwungen sieht, jemand über den Tisch zu ziehen. Mal sehn, wo die Laus versteckt ist. Charly öffnet das Couvert und blättert gleich mal ganz hinten, bei den Seiten, die am unscheinbarsten aussehen. Trotz heftiger Sucherei ist keine Hinterfotzigkeit zu entdecken. Also muss der Brief genau gelesen werden. Seite für Seite. Zeile für Zeile. Wort für Wort. Möglicherweise muss man sogar auf Buchstaben und Satzzeichen achten.

Zunächst fällt Charly das Anschreiben in die Hand. Der nichtssagende Text endet mit den Worten: „und überweise mir noch die restlichen 385,- DM“. Nun ja. Auf dem nächsten Blatt darf Charly eine Erklärung unterzeichnen: „Beim Eintreten eines Versicherungsfalles wird von mir eine anteilige Kautio in Höhe von 150,- DM übernommen.“ Je nun, auch nicht ungewöhnlich. Dann folgt die Crewliste: Hans Borenfreund, Helmut Braun – genannt Charly –, Georg Mahler, Eduard Müller, Jerry Müller, Eckhardt Krause, Rüdiger Fellner, Hans-Gerd Narewsky, Wolfgang Eisenstein, Friedhelm Barthel – genannt Barthy – und Eberhard Winkelmann. Außer Hans kennt Charly niemand. Na ja, je nun, also das gibt nichts her. Dann ein Haufen Blätter, auf denen die Ankunftszeiten notiert sind. Ein handgezeichneter Plan des Hafens von Stavoren liegt bei. Außerdem Schiffspläne mit Kojenaufteilung sowie eine Tabelle: St. Katharina London mit Uhrzeiten für jeden Tag im Mai; darauf kann sich Charly vorläufig keinen Vers machen, denn die Grundinformation, um was es sich eigentlich handelt, steht nirgends; in die Kirche wird Charly aber nicht gehen, denn englische Gottesdienste sind unverständlich und ziehen sich ewig hin. Auch im Zeitplan vermag Charly nichts zu entdecken: Schiffsübernahme am 20. Mai 20.00 Uhr in Stavoren. Auslaufen aus Stavoren: 4 Stunden vor Flut – 8.47. Danach geht es mit einem minutengenauen Plan weiter: Stavoren – Lowestoft – London – Ramsgate – Oostende – Vlissingen – Scheveningen – Amsterdam – Enkhuizen – Stavoren. Schiffsrückgabe ist am Mittwoch, dem 2. Juni, 14.00 Uhr. Zwei identische Reisepläne, Linien mit Richtungspfeilen auf der Karte, von Stavoren bis London und zurück liegen bei. Nichts sonderlich Aufregendes. Auch der Plan der Erstverproviantierung, wobei nebensächlich die Namen derer stehen, die das Betreffende besorgen sollen, muss mit ‚what shoulds‘ quittiert werden. Anscheinend ist doch keine Kröte im Schlick versteckt. Die Seenotrolle – Charly soll im Notfall die Navigationsmittel bergen – lässt aufhorchen. Dass jemand zum Bergen der Navigationsmittel eingeteilt wird, ist an sich nichts Besonderes, aber in der Regel macht das der Navigator. Das nächste Blatt bringt es dann knüppeldick. Es ist ein – sagen wir einmal – eigenartig gefaltetes DIN A3-Blatt, das neben Wachplan und Backschafterteilung die Liste über die Einteilung der Verantwortlichkeiten enthält. Damit der Kahn nicht führerlos dahindümpelt, wenn gerade mal keiner Lust zum Steuern hat, wird ein Wachplan geschrieben. Und damit das Schiff nicht völlig versifft und die Crewmitglieder satt werden, muss jemand für Einkaufen, Kochen, Schiffsreinigung usw. zuständig sein. Das geht auch reihum und nennt sich Backschaft. Die Einteilung macht der Skipper, und er sorgt auch

dafür, dass jeder seine Wache- und Backschaftszeiten sowie seine Aufgaben kennt. Manchmal jedenfalls.

Den Wachplan braucht man, weil der Skipper bei mehrtägigen Fahrten nicht immer auf dem Posten sein kann. Der Wachplan legt fest, wer von wann bis wann Ruderwache geht, also das Rad bedient und damit die volle Verantwortung für alles übernimmt, was schiefläuft, und wer Wahrschau hat. Der für die Wahrschau Eingeteilte muss – vor allem nachts – besonderes Augenmerk auf alles richten, was für die Schiffsführung relevant ist. Zum Beispiel muss er auf Schiffe aufmerksam machen, die auf Kollisionskurs liegen, er muss dem Rudergänger Mitteilung machen, wenn an Bord etwas nicht so ist, wie es sein sollte, z. B. wenn das Schiff brennt oder sinkt, und er muss in der Regel in Vertretung des Navigators eine minimale Navigation betreiben sowie die Kladde – das ins Unreine geschriebene Logbuch – führen.

Es ist auch sicherlich kein Fehler, den Begriff Seenotrolle ein wenig auszuleuchten. Wenn Ungemach ins Haus steht, zum Beispiel das Schiff sinkt oder brennt oder sonstwie nicht seinen Dienst versieht, wäre es recht unpraktisch, wenn sich der Skipper unter der Mütze kratzt und dann sagt: „Jooh, Du könntest jetzt mal dies machen und Du könntest jenes machen.“ Diese Dinge werden vor dem ersten Auslaufen festgelegt, d. h. wer was in diesem oder jenem Falle zu tun hat. Die Zuständigen werden namentlich in eine Liste eingetragen und dahinter steht, was der Betreffende in diesem oder jenem Falle tun soll. Diese Liste nennt man seit alters her Seenotrolle. Wenn sie gut durchdacht ist, läuft im Gefahrenfalle die Rettung vollautomatisch an. Zumindest werden die bestmöglichen Maßnahmen in die Wege geleitet.

Charly soll – wunschgemäß – den Törnbericht schreiben. Er darf außerdem – und das sieht man erst, wenn man das Blatt auseinanderknuddelt –, gegen seinen ausdrücklichen Wunsch, die Navigation machen. Mal sehn, mit welchem Charme Skipper Hans das dem Chronisten schmackhaft machen wird, sobald der dagegen mosert. Und er hat beschlossen, dagegen zu mosern.

Ein gestochen scharfes Luftbild von London wird auf dem letzten Blatt abgebildet. Im Vordergrund der Yachthafen. Direkt neben der Tower Bridge. Keine fünf Minuten zu Fuß. Erstklassiger Köder für jemand, der ruhiggestellt werden muss. Der Skipper versteht sein Handwerk. Keine Frage.

\* \* \*

Charly Braun heißt eigentlich Helmut Braun, wird aber Charly genannt, seit ein Schlager in der Nachkriegszeit Reklame für seine unkonventionelle Denkweise machte. Charly werkelt als Chemiker in einer großen hessischen Chemiefirma, die seit Jahren ums Überleben kämpft. Genaugenommen kämpft die Firma nicht ums Überleben, sondern das Management setzt Himmel und Hölle in Bewegung, um den Laden zu ruinieren. Zuerst betätigte sich Charly in dem immer maroder werdenden Saustall als Forscher, dann als Entwickler und schließlich war er zuständig für Sicherheitsfragen. Weil die multinationale Großklitsche jeden Moment kippen konnte – was sie schließlich auch tat –, machte berufliches Engagement keinen Spaß mehr. Damit seine Talente nicht völlig brach liegen, hat sich Charly in die Segelei gestürzt und fährt Ausbildungstörns im Mittelmeer. Außerdem schreibt der große Blonde mit der langen Nase Reiseberichte, zum Beispiel Törnberichte von Segeltörns, sofern er nicht die Verantwortung eines Skippers trägt. Auch Glossen über die Arbeitswelt sowie Gott und die Welt gehören zu seinem Interessengebiet. Die Dinge müssen sich nur so formulieren lassen, dass es andere zum Schmunzeln bringt. Dass sein Humor zuweilen nicht ganz frei von einer gewissen Bissigkeit ist, liegt nicht an dem Autor, sondern an den Dingen.

Charly hat für die rund 500 km von Kriftel nach Stavoren fünf Stunden veranschlagt. Wenn er um 11 Uhr zu Hause abfährt und es gemütlich angehen lässt, ist er um 16 Uhr in Stavoren. Mit ein, zwei Pausen vielleicht um sechs. Den von Hans festgesetzten Termin, 20.00 Uhr, wird er locker halten können. Beim letzten Telefonat hatte er Hans gesagt, dass er gegen

18.00 Uhr beim Schiff einzutreffen gedenke. Die Autobahn dachte anders. Sie war voll. Schon als er sich kurz vor Wiesbaden in die Spur zwängt, will's nicht so recht. 80 ist das Schnellste, was hin und wieder gefahren wird. So geht das bis Köln, bis Düsseldorf, bis Oberhausen und bis Wesel. Dann verliert Charly die Nerven und verlässt die Autobahn. Vier Uhr ist es mittlerweile, und eine Pause hat er auch noch nicht gemacht. Über Borken, Südlohn, Stadtlohn, Ahaus und Gronau, allesamt hübsche, nette Städtchen, kommt er gut voran. Die Straßen sind gerade und breit, wenn auch nur zweispurig. Oft müssen Traktoren überholt werden, aber die haben die Angewohnheit, sich ganz weit nach rechts zu verdrücken, so dass sie kaum stören. Jetzt kommt man endlich ein paar Kilometer voran. Enschede hat eine Umgehungsstraße und Amelo auch. Dann aber wird's zäh. Wie in altem Schlick. Nicht nur, dass sich die Holländer viel stärker an den Straßenverkehrsvorschriften orientieren als die Deutschen, es sind auch viele Lastzüge unterwegs. Viel zu viele. Und die scheinen von den Vorschriften gar nicht genug kriegen zu können. Die kleben förmlich an den Geschwindigkeitsbegrenzungen. Es ist zum ... Charly hat reichlich Gelegenheit, in der viel zu alten Straßenkarte zu blättern. Den Dauerstau bei Kampen will er sich wenigstens ersparen. Dazu muss er quer durch Zwolle fahren und dann auf der gegenüberliegenden Seite kerzengerade weiter nach Ijsselmuiden. Ijsselmuiden ist in Zwolle aber nicht ausgeschildert. Man wird immer nur in ‚alle Richtungen‘ geschickt und befindet sich plötzlich auf der Straße nach Kampen. Der Stau ist noch da. Wie vor zwei Jahren, vor vier Jahren, vor sechs Jahren. Wie immer. Goldgelbe Halme frisch aufsprießenden Grases wiegen sich vor der untergehenden Sonne im Wind. Margeriten nicken mit ihren weithin leuchtenden weißgelben Blüten zwischen den Gräsern. Wie Wissende. Der Auspuff des Golfs, den der Vordermann fährt, könnte auch mal wieder eine Wurzelbürste vertragen. Ein Glück, dass die Auspuffgase von Dieselmotoren so schrecklich gesund sind. Zumindest für Leute, die gerne auf Benzpyrenen herumkauen. Herrgott, geht denn das gar nicht voran?

Benzpyrene sind polyzyklische, aromatische Kohlenwasserstoffe, die bei der unvollständigen Verbrennung von Diesel und Benzin entstehen, besonders aber von schlecht eingestellten Dieselmotoren in großen Mengen produziert werden. Sie rußen. Benzpyrene gelten unter Fachleuten als besonders stark krebsauslösend. Weil die Bündnis-Grünen diesbezüglich einer vorgefassten, aber irrigen Meinung anhängen, dürfen die Normalverbraucher das nicht wissen. Denn die Dieselabgase sind ja sooo gesund. Die Benzpyrene haben noch eine besondere Unart entwickelt: Sie verpuffen nicht einfach in die Luft, sondern setzen sich huckepack auf die winzigen Rußpartikel, wo sich ihre krebsfördernde Wirkung vervielfacht. Ruß ist an sich nichts anderes als besonders wirkungsvolle Aktivkohle, die wie ein Katalysator wirkt, der die Gesundheit tausendmal schneller ruinieren kann als frei in der Luft herumfliegende Benzpyrene. Es wäre an der Zeit, den Feinruß vor dem Auspuff herauszufiltern und zu verbrennen. Das wird man irgendwann auch machen – und die Grünen werden das dann pausbäckig als Erfüllung ihrer Forderungen feiern, nachdem sie es jahrelang hintertrieben haben – aber bis dahin hat's wieder ein paar Zigtausend Unschuldige in die Grube gerissen. Leute, die ohne die Unkenntnis der Grünen in Sachen Umwelt noch leben könnten. Nicht die Feinheit der Staubpartikel ist das Teuflische an der Sache, sondern die Verstärkerwirkung des benzpyrenen Krebsauslösers durch den Ruß.

Mit heißen Felgen erreicht Charly das entzückende Städtchen Stavoren. Stavoren ist die älteste der elf friesischen Städte und war bereits den alten Römern bekannt. In Stavoren ließen sich viele Seefahrer nieder. Dadurch entwickelte sie sich zu einer vornehmen Stadt, in der schließlich die friesischen Könige residierten. Handel und Schifffahrt florierten. Durch den Handel mit England, Frankreich und Skandinavien kam Stavoren zu großem Wohlstand. Abartig groß muss der Reichtum gewesen sein. Erst im Mittelalter, als der Hafen versandete, ging's bergab. Seit ein paar Jahren blüht der Wassersport. Die Stadt scheint sich berappelt zu haben. Jedenfalls werden die Kneipen mit gemütlicher Atmosphäre von Jahr zu Jahr zahlenmäßig mehr.

„Hallo Charly!“

Skipper Hans hat seinen künftigen Navigator auf der viel zu hohen Mauer der Pier erspäht. Skipper Hans muss man sich so vorstellen: Nicht sonderlich groß aber kompakt und kräftig. Stets korrekt und nach der neuesten Mode gekleidet. Und immer ein wenig auf Aktionen sinnend, auf die sonst keiner kommt. Normalität ist ihm ein Gräuel. Zuweilen sitzt ihm der Schalk im Nacken. Wenn sich die Lachfältchen neben den Augen zusammenziehen, weiß der Kenner, dass Hans wieder etwas ausgeheckt hat. Passt ihm jedoch eine Sache nicht in den Kram, dann zieht er sie ins Lächerliche, und wenn ihm etwas lästig ist, dann überhört er es ganz einfach. Er würde jede Weltmeisterschaft im Überhören von Unannehmlichkeiten gewinnen, jedenfalls wenn sie zum unpassenden Zeitpunkt geäußert werden. Menschenführung ist seine Stärke. Früher in der Libyschen Wüste als Bauleiter bei Ölbohrungen, später als Lehrer von problematischen Jugendlichen in Hannover und dazwischen in der Freizeit als Skipper auf Segelschiffen. Da macht ihm keiner was vor.

Bis zur ‚Zephyrus‘ sind es keine 20 Meter. Bei den alten Griechen hieß der Westwind – und natürlich auch der Gott des Westwindes – Zephyros. Den muss man wohl als Namensgeber ansehen. Es ist halb acht geworden. Die Sonne hat sich schon vor einer ganzen Weile versteckt.

\* \* \*

### **Leseprobe 2 (Seite 43 - 62)**

Freitag, der 21. Mai. Punkt 8.00 Uhr legt Hans von der Kaimauer ab. Mit einem Mischmanöver. Teilweise handelte es sich um ‚Ablegen längsseits‘ durch Abdrücken von der Mauer, teilweise ‚dampfte‘ Hans in eine nicht mehr ganz funktionsfähige ‚Spring‘. Man wird sich mit derartigen Manövern noch zu beschäftigen haben. Spring nennt man eine Festmacherleine, wenn sie von der Bug- oder Heckklampe auf einen Poller oder durch einen Ring in der Nähe der Schiffsmittle geht. Eine Spring entsteht aus der Vorleine, wenn der Rudergänger Gas voraus gibt und so tut, als wolle er die Mauer rammen. Das treibt das Heck von der Mauer weg, und er kann anschließend die Yacht achteraus ins freie Wasser ziehen. Selbst gegen Strömung und Wind. Springs werden aber auch gesetzt, wenn Schwell im Hafen herrscht, z. B. weil dauernd irgend welche größeren Schiffe vorbeirauschen. Dann kann man die Schlingerbewegungen der Yacht deutlich dämpfen, wenn man zusätzlich zwei Leinen legt, die von Bug und Heck aus zu einem Poller in der Mitte des Schiffes gehen. Klampe nennt man eine bügelähnliche Vorrichtung mit zwei Hörnern zum Befestigen einer Leine, z. B. die Bug- und die Heckklampe zum Festmachen des Schiffes an der Pier oder am Steg.

Der Himmel ist durchgehend bewölkt. 8/8-Bewölkung sagt der Meteorologe dazu. Kurz vorm Regen, der aber dann doch nicht kommt. Skipper Hans geht erstaunlich problemlos an der Tankstelle längsseits, obwohl die Crew noch weit vom Zustand eines eingespielten Teams entfernt ist. 102 Liter passen noch in den 500-Liter-Tank, dann ist er voll. Als der Skipper bezahlen will, sagt der Tankstellenbetreiber, dass das auf des Vercharterers Rechnung gehe. Das sei so abgesprochen. Nun ist Eckhardt, der Hüter der Bordkasse, aber noch rasch in eine Wechselstube gesprungen, um aus den am Vorabend eingesammelten 2000 DM holländische Gulden bzw. englische Pfunde werden zu lassen. Für Hafengebühren, Dieselmotoren, Lebensmittel- und Getränkeeinkäufe, Reparaturmaterial usw. gibt es eine Gemeinschaftskasse an Bord, die Bordkasse. Deren Verwaltung gestaltet sich meistens als ein recht aufwendiges Geschäft, weshalb der Skipper immer froh ist, wenn er diesen Job jemand aufs Auge hat drücken können.

Wenn der Kassenwart selbst hätten zahlen müssen, wäre die Sache in Ordnung gegangen. Der Tankwart hätte auf dessen Rückkehr warten müssen. Nun ist die ‚Zephyrus‘ aber abgefertigt, bevor Eckhardt die Wechselstube verlassen hat, und mehrere Fischkutter drängen an die Tankstelle. Man muss Platz machen. Hans legt um 8.20 Uhr von der Tankstelle ab. Wieder

mit einem Mischmanöver. Einem zaghaft, zögerlichen, sichtlich von der Hoffnung getragenen Manöver, dass Eckhardt doch noch rechtzeitig erscheinen möge. Das Manöver hat in der Schifffahrt noch keine feststehende Bezeichnung gefunden. Aber es ging nichts kaputt, und somit ist die Sache legal. Als Eckhardt endlich mehr oder weniger aufgeregt an der Tankstelle hin- und herläuft, hampelt die ‚Zephyrus‘ irgendwo im Hafen herum und zieht Kreise. Hans zeigt aber nun sein ganzes Können. Ohne mit der Wimper zu zucken, und ohne sich um die anderen Schiffe zu kümmern, fährt er den Bug knappe 20 Zentimeter an den Schwimmsteg der Tankstelle heran und lässt Eckhardt herüberklettern. Das funktioniert perfekt. Als der Skipper jedoch den Rückwärtsgang einlegt, taucht Rüdiger auf der Böschung auf. Er muss unbemerkt von Bord gegangen sein. Und nun möchte er auch mit. Das ist indessen weniger einfach, denn das hochgradig lobenswerte Manöver Skipper Hans’ ist im Eimer. Hans muss improvisieren, um auch Rüdigers noch habhaft zu werden, und improvisierte Manöver verlaufen selten elegant ab. So auch dieses. Es soll nicht weiter drüber geredet werden. Auch nicht über das Manöver, das Hans anschließend der Stavorener Bevölkerung zu bieten genötigt war, weil Georg und Hans-Gerd plötzlich von der Tankstelle aus winkten. Georgs Zigaretten waren alle, beziehungsweise die Vorräte so weit geschrumpft, dass er für die Überfahrt nach England Vorsorge zu treffen gedachte. Hans-Gerd begleitete ihn. Aus Höflichkeit sozusagen. Während Hans sich mit dem Einfangen der Crew abmüht, wird an und unter Deck klammheimlich gezählt. Damit man nicht plötzlich auf der anderen Seite der Nordsee feststellen muss, dass doch noch wer fehlt.

Nennenswert ist der Zeitverlust durch die Einsammelmanöver nun aber nicht. Ein paar Minuten höchstens. Die ‚Zephyrus‘ wird das ablaufende Wasser, das ihr helfen soll, schneller durch den Texelstrom in die Nordsee zu gelangen, noch gut erwischen. Sie muss jetzt nur zügig zur Stevin-Sluisen bei Den Oever hinübersausen und dann möglichst rasch geschleust werden.

Die Gezeiten kehren im zwölfstündigen Rhythmus wieder, und die Rinnen, die sie vor Urzeiten in den Schlick gegraben haben, dienen inzwischen der Seefahrt als Fahrwasser. Zur Erleichterung der Kommunikation hat man diesen Rinnen Namen gegeben. Das Fahrwasser, das zwischen dem Festland und Texel in die Nordsee führt, erhielt den Namen Texelstrom.

Das IJsselmeer ist ziemlich flach. Seit Jahrzehnten wird es leergepumpt, um weiteres Land für die immer noch zahlenmäßig wachsende, niederländische Bevölkerung zu gewinnen. Im südlichen Teil kam man bereits gut voran. Nur noch wenige Fahrrinnen ermöglichen den Schiffsverkehr. Im Nordteil dürfte es noch ein paar Jahrzehnte dauern, bis die Kühe grasen, aber auch jetzt ist die ehemalige nördliche Zuidersee bereits so sehr an Wasser verarmt, dass man an vielen Stellen den ausgetonnten Fahrrinnen folgen sollte, wenn man keine Grundberührung haben möchte. Bevor das IJsselmeer durch einen Damm von der Nordsee abgetrennt wurde, hieß es Zuidersee und brachte verheerende Überschwemmungen in die anliegenden Dörfer. Deshalb hat man diesen doch recht großen Teil der Niederlande zum Verlanden freigegeben, damit später dort einmal die Kühe holländischen Käse produzieren. Das gewonnene Land, Polder genannt, liegt dann immer noch tiefer als der Meeresspiegel, und muss – meistens per Windmühlen – ständig leergepumpt werden.

Zu der Stevin-Sluisen führt die Fahrrinne WV. Leider verläuft sie von Süden nach Norden. Die ‚Zephyrus‘ muss sich, weil sie von Osten kommt, seitlich in dieses Fahrwasser einfädeln. Die Fahrrinnen sind – nach Meinung des Autors in absolut lobenswerter Weise – so aufgebaut wie Autostraßen. Sie haben Bezeichnungen und sie werden in ähnlicher Weise befahren. Die rechten und linken Seitenränder markieren – statt der Leitplanken – am Boden an einem Betonklotz befestigte und mit einer Kette an der Stelle gehaltene, schwimmende Tonnen, auf denen die Abkürzung des Fahrwassers steht, und auf denen eine Nummer so etwas ähnliches wie den Kilometerstand anzeigt. Damit kann man sich in flachen Gewässern ziemlich sicher bewegen – was vor der Erfindung des GPS eminent wichtig war. Fährt man gegen die Nummerierung, gelangt man nach Passieren der Tonne 1 an das eine Ende der Wasserstraße.

Das andere Ende verliert sich erst bei ausreichender Wassertiefe. Damit man auch das findet, wird es von einer Ansteuerungstonne in der Fahrwassermitte markiert.

In flachen Gewässern werden die Fahrinnen nicht nur ausgetonnt, sondern auch, wenn nötig, per Bagger auf der angegebenen Tiefe gehalten. Steuerbord stehen die ungeraden Nummern und backbord die geraden. Die ‚Zephyrus‘ fädelt zwischen den Tonnen WV 14 und WV 12 ein, nachdem Skipper Hans einen heißen Ritt mit der 17 Tonnen schweren ‚Zephyrus‘ durch den Schlick des Ijsselmeeres absolviert hatte. Es fing natürlich harmlos an.

„Nicht so weit nördlich halten“, warnte der Navigator, „da oben sind flache Sandbänke.“

Aber der Skipper hatte anderes im Sinn. Er opferte den Göttern. Nein, nicht wie Sie denken. Skipper Hans isst nicht rückwärts, sondern er bittet verschiedene für Wind und Wellen zuständige Gottheiten des Nordens und des Südens um gute Fahrt. Eine Flasche Sekt schwenkend zelebriert er an der Backbordreling:

„Ein’ Schluck für Rasmus, und ein’ Schluck für den Skipper.“

Dabei plätschert er eine kleinere Anzahl von Tropfen ins Ijsselmeer und eine größere Anzahl von Tropfen unter seinen Gaumen. Danach wechselt er auf die Steuerbordseite und opfert:

„Ein’ Schluck für Rasmus, und ein’ Schluck für den Skipper.“

Auch jetzt plätschert wieder eine kleinere Anzahl von Tropfen ins Ijsselmeer und eine größere Anzahl von Tropfen unter Hans’ Gaumen. Dann ist der Nächste dran. Nein, nicht der nächste Segler, der nächste Gott wird geehrt. Auf Backbord plätschert Hans eine kleinere Anzahl von Tropfen ins Ijsselmeer und eine größere Anzahl von Tropfen unter seinen Gaumen, wobei er mit sonorer Stimme und feierlicher Miene spricht:

„Ein’ Schluck für Neptun, und ein’ Schluck für den Skipper.“

Nachdem die Opferung auf Backbord beendet ist, genießen Neptun und der Skipper auch den Sekt auf Steuerbord. Dann ist Poseidon dran. Auch ...

„ein’ Schluck für Poseidon, und ein’ Schluck für den Skipper.“

Auf Backbord und auf Steuerbord. Von achtern nach vorn gesehen heißt die linke Schiffsseite backbord und die rechte steuerbord. Viele Leute, besonders Sportschiffer, haben damit bereits vor dem Sekt ihre Schwierigkeiten.

Charly meldet sich zu Wort: „Mir sin zu weit nörd...“

„ein’ Schluck für den Steuermann, und ein’ Schluck für den Skipper.“

Als Charly wieder insistiert, lautet der nächste Spruch:

„ein’ Schluck für den Navigator, und ein’ Schluck für den Skipper.“

Charly nippt angesichts des Skippers Rüsselseuche nur an der Flasche und gibt sie dann weiter. Auch alle anderen müssen einen Schluck mit dem Skipper teilen. Keiner bleibt infektionsfrei.

Charly weist noch einmal darauf hin, dass man weiter südlich in das Fahrwasser einfädeln sollte, aber der Skipper sagt: „Oooch, nu sieh das doch mal nich so eng. Ich bin schon über hundert Mal hier gefahren. Da is noch nie was passiert.“

Charly zwingt sich hinter den Kartentisch und wird unsicher. Die Stelle, die als besonders kritisch in der Karte vermerkt ist, hat man soeben passiert. Ohne Probleme. Ob das GPS nicht richtig anzeigt? Charly saust das Treppchen hinauf und kontrolliert die Hand-GPS-Geräte, die dort in größerer Anzahl herumliegen. Aber alle zeigen dasselbe an. Da hat der Skipper wohl doch recht, und die Sache ist weniger dramatisch, als es die Karte weismachen will.

Erst um 10.17 Uhr, Georg steht gerade am Steuer, geht ein Ruck durch die Yacht. Es ist nicht der Ruck, den der Ex-Bundespräsident Herzog für das deutsche Vaterland eingefordert hat, sondern der Ruck, der entsteht, wenn man eine Segelyacht mit dem Kiel in eine Sandbank rammt.

„Rückwärtsgaaas!!!“

Georg ist viel zu perplex, um den Gashebel sofort herumzureißen. Aber Hans weiß, dass das eine oder andere auf dem Spiel steht, wenn hier nicht unverzüglich gehandelt wird. Kaum hat Georg, im Anschluss an eine wohlverdiente Schrecksekunde, den Gashebel nach hinten gelegt,

da verdrängt ihn auch schon Skipper Hans von seinem Platz. Mit abartigem Vollgas zerrt er die ‚Zephyrus‘ wieder in tieferes Wasser, und dann beginnt ein bemerkenswerter Ritt. Alle halten die Luft an.

„Nach Süden!“

„Aus der Gefahrenzone!“

Einige glauben, dass der Kurs nun geändert wird. Aber so handelt kein Skipper Hans. Nachdem er einen tüchtigen Anlauf geholt hat, bohrt er den Kiel der ‚Zephyrus‘ wieder in den Schlick. Diesmal aber mit wesentlich höherer Geschwindigkeit. Verbissen wie jemand, der sich im Unrecht weiß, steht Skipper Hans hinter dem Ruder und jagt die Yacht – mit ihren 17 Tonnen nicht gerade eine Flaumfeder – über die Sandbänke. Die Verzögerungen verspürt man bei jedem Schlickhaufen, der über die Durchschnittshöhe der Sandbank hinausragt. Wenn das Schiff jetzt im Schlick stecken bleibt, dann haben Hans und die Crew ein Problem. Nicht nur, dass der Törn sein vorzeitiges Ende fände, sondern auch, dass ein Schiff, das nicht mehr aus eigener Kraft seinen Weg fortsetzen kann, dem gehört, der es wieder zum Schwimmen bringt. Der Vercharterer will natürlich den ganzen Schaden ersetzt haben, und die Versicherung winkt ab, denn das, was Skipper Hans hier vollführt, ist schlichtweg grober Unfug. Der fällt nicht unter den Versicherungsschutz. Diejenigen an Bord, die sich mit den Bestimmungen auskennen, werden blass bis auf die Knochen, und die anderen wundern sich darüber, dass ein paar ihrer Kameraden von dem bisschen Geruckel so blasse Nasen bekommen. Eine gute halbe Meile pflügt Hans durch die ehemalige nördliche Zuidersee. Sie brauchen nur noch Tonnen rechts und links aufzustellen, dann haben sie eine neue Wasserstraße. Wenn es noch Gezeiten im IJsselmeer gäbe, würden die Strömungen die Rinne rasch verbreitern.

Plötzlich verspürt man eine Art ‚Blub‘. Die ‚Zephyrus‘ schießt auf das Ufer zu, als wolle sie nun in den Niederlanden generell neue geographische Verhältnisse schaffen. Die ‚Zephyrus‘ hat das tiefe Wasser der Fahrrinne WV zwischen den Tonnen WV 14 und WV 12 erreicht. Hans reißt den Gashebel wieder zurück, und Holland behält seine Geographie. Vorerst jedenfalls.

\* \* \*

Der Himmel reißt rasch auf, und die Sonne zeigt ein verschmitztes Lächeln, als Yacht und Crew eine Dreiviertelstunde später in die Stevin-Sluizen bei Den Oever einlaufen. Es wird an Backbord festgemacht, weil das bei einer rechtsdrehenden Schraube von Vorteil sein kann. Barthy wird eingeteilt, auf den Laufsteg in der Schleuse hinauszugehen, die Leinen anzunehmen und über die pollerähnlichen Halterungen zu werfen. Charly weiß, dass das ein ganz heikler Punkt ist, und stellt sich mit der wurfbereiten Heckleine neben die Heckklampe. Anlegemanöver sind an sich unproblematisch, wenn man sie richtig ausführt. Wie das richtig gemacht wird, beschreibt Bobby Schenk in seinem absolut lesens- und beherzigenswerten Buch ‚Hafenmanöver‘. Gelesen scheint es aber kaum jemand zu haben, und beherzigen tut es erst recht keiner. Und dabei ist die Sache doch so einfach. Jollensegler beherrschen das recht gut, denn sonst kommen sie nicht mehr an Land. Eine Jolle hat meistens keinen Motor, weil ein Segelboot auf Binnengewässern auch ohne Flautenschieber zurechtkommt. Man fährt mit dem letzten Schwung, den man dem Wind mit einem Segel entnommen hat, langsam im 30°-Winkel auf den Steg zu, wirft die Heckleine über den Poller und bremst das Schiff mit der Heckleine ab. Dabei zieht die Leine das Schiff an den Steg heran, und man hat ausreichend Zeit, die Vorleine über einen Poller zu werfen und zu befestigen. Würde man dagegen zuerst die Vorleine festmachen – was kein vernünftiger Mensch tut –, dann würde das Heck außen herumschwingen, und man hätte keine Chance mehr, das Heck an den Steg zu bringen. Völlig logisch. Dem Chronisten ist es daher voll und ganz unverständlich, dass es so wahnsinnig viele Segler gibt, die partout mit der Vorleine anlegen wollen. Auch Skipper Hans gehört, wie



Charly seit Jahren weiß, zu den Vorleinenfetschisten. Deshalb wundert es ihn auch nicht, dass er Barthy gewähren lässt, als der die Vorleine an einen Poller hängt. Derweil versucht Charly, die Achterleine über einen Poller zu werfen. Wolfgang, der eigentlich kein Recht zum Eingreifen hat, denn der Skipper steht am Rohr und hat demzufolge das Sagen, Wolfgang also brüllt seinen Vereinskameraden Barthy an, dass er gefälligst erst die Achterleine übernehmen soll. Als das geschehen ist, ebbt die Hektik ab. Schade. Da weder für Leib und Leben noch für das Schiff die geringste Gefahr bestand, hätte man die Sache zu Ende bringen und dann eine Grundsatzdiskussion führen können. Das hätte vielleicht ein paar Ursachen für die Vorleinenhampelei zutage gefördert. So muss sich Charly weiterhin seinen eigenen Vers auf die Vorleine machen. Vielleicht hat das mit der Großschiffahrt zu tun. Genauer gesagt, mit den Fähren. Damit hat es nämlich folgende Bewandnis: Für Schiffe, die sehr häufig an- und ablegen müssen, zum Beispiel Fähren, wäre das klassische Anlegemanöver zu zeitraubend. Es würde ins Geld gehen. Deshalb ‚dampfen‘ sie in die ‚Spring‘. Das geht so: Man fährt in relativ spitzem Winkel an die Pier, wirft die Vorleine über einen Poller, ‚dampft‘ langsam weiter, bis die Leine nach hinten stramm sitzt und legt dabei das Ruder nach außen, also zur See hin. Da man weiterhin langsam Vorwärtsgas gibt, wird das Heck an die Pier gedrückt. Dazu muss jedoch eine Voraussetzung erfüllt sein, die bei Segelschiffen in aller Regel nicht erfüllt ist: Der Bug muss sich perfekt fendern, also mit Gummiwülsten schützen lassen. Die Buge heutiger Segelyachten sind nicht steil genug. Die Fender spratzen ab, und der Bug wird an der Mauer zerrieben. Fähren haben meistens einen steilen Bug und um den gesamten Bug herum eine dicke Fenderleiste, und dann ist die Sache einfach. Segelschiffe haben diese Fenderleiste nicht, und wenn man aus der Hand fendert, bekommt der Bug in zwei von drei Anlegemanövern hässliche Schrammen. Nach ein paar Wochen hätte man den durch. Wer also schon mal gesehen hat, wie eine Fähre anlegt, der neigt möglicherweise auch dazu, Segelschiffe zu ruinieren.

Um 11.30 Uhr verlässt die ‚Zephyrus‘ die Schleuse, passiert die mittlerweile geöffnete Autobahnbrücke und folgt den Tonnen nach Sicht. Zuerst der Tonnenreihe VG, dann der Reihe T und schließlich den TX-Tonnen. Das ablaufende Wasser schiebt bereits ganz schön, obwohl es noch lange nicht seine größte Geschwindigkeit erreicht hat. Gegenan hätte man mächtig zu tun. Leider kommt der Wind aus Westen, also fast genau von vorn.

Um 11.55 Uhr hört Charly den Wetterbericht. Früher war das einfach. Da brachte Radio Norddeich ausführliche Wettersendungen für die nördlichen Meere. Aber Radio Norddeich sendet keine Wettersendungen mehr. Nun hat Charly im Internet eine Seite aufgestöbert, wo die Sender samt Sendezeiten aufgeführt sind, die den Segler in der Nordsee mit Wetternachrichten versorgen. 11.55 Uhr stand da. Deutsche Welle. 6075 kHz. Leider konnte man nicht genau erkennen, ob Weltzeit, mitteleuropäische Zeit oder mitteleuropäische Sommerzeit gemeint war. Aber nachdem um 11.55 Uhr MESZ Wetter kommt, wird wohl Sommerzeit gemeint sein. Diesem Irrtum wird man noch viel Ärger verdanken. Gemeint war nämlich 11.55 Uhr UT1, also die alte Greenwichzeit. Nach MESZ wäre das 13.55 Uhr gewesen. Eine Woche später wusste Charly das auch. Diesmal brachten sie das Seewetter völlig unplanmäßig. Ein Tief wandert von Großbritannien nach Norwegen. Die zugehörige Kaltfront wird in der Nacht durch das von der ‚Zephyrus‘ befahrene Gebiet gehen.

Das ablaufende Wasser bringt die Yacht immer mehr in Fahrt. Um 13.30 Uhr notiert der Navigator, dass die Tonne T 8 querab gesichtet wurde, die Ansteuerungstonne Texel. Früher lag hier das Feuerschiff Texel und gab röhrende Laute von sich. Um 16.10 Uhr liegt die Tonne SG querab, und um 18.25 Uhr kann die ‚Zephyrus‘, ziemlich genau im Zeitplan, auf den Generalkurs nach Lowestoft gehen.  $266^\circ \text{ MgK} - 3^\circ \text{ Deviation} = 263^\circ$ ,  $- 3^\circ$  Missweisung =  $260^\circ$ .

Der Magnetkompass weist nicht exakt nach dem geographischen Nordpol (Rotationspunkt der Erdachse), sondern zum magnetischen. Dieser liegt weit über tausend Kilometer neben dem geographischen. Wenn sich Schiff und die beiden Nordpole nicht zufällig in einer Linie befin-

den, entsteht ein kleiner Fehler, die Missweisung. Sie ist in den Seekarten vermerkt und muss rechnerisch berücksichtigt werden, wie auch die Deviation. Diese entsteht durch bordeigene Eisenteile (Motor, ggf. Rumpf, Anker) und Magnetfelder (Lautsprecher, stromführende Spulen usw.). Die Deviation des Schiffes wird von Zeit zu Zeit vermessen und in einer Tabelle und/oder Kurve festgehalten.

Der Wind hat zurückgedreht auf SW, was in Seglerkreisen nicht gerne gesehen wird, denn dann legt er meistens auch zu. Man sagt, ‚der Wind krimpt‘. Um 18.25 Uhr hat das Krimpen der Yacht 5 Windstärken beschert, und um 18.30 Uhr lassen sich die Ersten, bei 7 Beaufort, noch einmal das Essen durch den Kopf gehen. Das Warsteiner war wohl gestern Abend doch nicht das Richtige. Charly schreibt gleichmütig, wenn auch ein wenig schadenfroh vor sich hingrinsend, ins Logbuch: ‚Tonne TX 1 qa. F/Gr 1R‘, was die Kurzform für ‚Tonne 1 des Fahrwassers Texel querab gesichtet, segeln unter Fock und Großsegel mit einem Reff im Groß‘ bedeutet. Fock und Klüver sind Vorsegel. Meistens fahren nur größere Yachten noch einen Klüver vor der Fock. Das Hauptsegel nennt man Groß und das achterliche Besan. Groß und Besan haben einen Baum, die Vorsegel in der Regel nicht. An dem Baum kann man das Unterliek (Unterkante) des Segels strammziehen, und mit dem Baum das Segel weit nach draußen über die Reling bringen (ausbaumen). Während man bei zunehmendem Wind die Vorsegel austauscht oder einrollt, kann die Segelfläche von Groß und Besan in Stufen verkleinert, gerefft, werden. Dazu gibt es bestimmte Leinen im und am Segel, die Schmeerreeps zur Straffung des Unterlieks (Unterkante) und die Reffbändsel zum Auftuchen des überschüssigen Tuches. Moderne Yachten haben Rollreffs, aber in den Niederlanden ist man noch nicht so modern.

Die sieben Windstärken halten sich bis zum nächsten Mittag. Dann deckt die englische Küste das Schiff mehr und mehr gegen den Wind ab, und die ‚Zephyrus‘ liegt ruhiger im Wasser. Aber so weit sind wir im Moment noch nicht. Jetzt wird erst mal gegenangeknüppelt und Fische gefüttert. Hoch am Wind und wenig Fahrt voraus.

Der Gezeitenstrom ist mittlerweile gekentert, d. h. er hatte etwa eine halbe Stunde stillgestanden und dann die Richtung gewechselt. Die ‚Zephyrus‘ wird stark nach Norden versetzt. Dort, wo man weder hin will, noch hin darf. Nördlich vom gegenwärtigen Standort liegt nämlich das ‚Helm Field‘, ein Gebiet, in dem Erdgas gefördert wird. Dort haben Leute, die möglicherweise leichtfertig mit einem Feuerzeug umgehen, nichts zu suchen. Auf Sportsegler sind die besonders scharf. Charly bittet den Skipper, den Motor zu Hilfe zu nehmen, um an dem Gasfeld vorbeizufahren. Wäre nur ‚ne Viertelstunde Motor zusätzlich. Aber Skipper Hans mag nicht. Er sagt „Oooch“. Dann wird die ‚Zephyrus‘ auf dem UKW-Kanal 16, der immer mitlaufen sollte, jetzt aber zufällig angeschaltet war, angesprochen:

„Unknown vessel, unknown vessel, please change your course!“

Nach der Wende hört man aus dem Lautsprecher:

„Unknown vessel, thank you for having changed the course!“

Nach der Wende gelangt die Yacht jedoch ziemlich weit nach Süden, und da herrscht wieder viel Schiffsverkehr. Der Himmel zieht sich weitgehend zu, und zwischen elf Uhr in der Nacht und Mitternacht zieht die angekündigte Kaltfront über die ‚Zephyrus‘ hinweg. Danach klart es auf. Die Wache wechselt nach Plan. Wer Wache hat, geht erst eine Stunde ans Ruder, dann klemmt er sich ein Fernglas vor die Augen und achtet auf den Schiffsverkehr. Die Positionslichter der ‚Zephyrus‘, vor allem das fehlende Dampferlicht, weisen das Schiff zwar als Segler aus, und außerhalb der betonnten Fahrwasser hat eine Segelyacht allen Nichtseglern gegenüber Vorfahrt, aber fordern Sie die mal gegen einen Tanker mit 10 Kilometer Bremsweg ein. Da ist es besser, man lässt es gar nicht erst zu Begegnungen kommen. Auf lange Sicht wird da der Kurs so korrigiert, dass es keine Nahbegegnung gibt. Ab und zu liest der Wachhabende die Position vom GPS ab und trägt sie in die Seekarte ein. Das GPS funktioniert zum Glück recht zuverlässig. Das erleichtert die Navigation erheblich. Früher legte der Navigator oft einen Kilometer oder mehr pro Wache zurück, um wenigstens einigermaßen zu wissen, wo

man sich gerade aufhält. Zu Fuß. Treppchen rauf, peilen, Treppchen runter, eintragen, zweifeln, Treppchen rauf, peilen, Treppchen runter, grübeln, Treppchen rauf, peilen, Treppchen runter, hoffen, dass es stimmt.

Morgens um 4.45 Uhr läuft die ‚Zephyrus‘ in die ‚Deep Water Route‘ ein. Bei  $\varphi = 052^{\circ} 35' N$ ,  $\lambda = 003^{\circ} 05' E$ . Sie erlitt nur einen unbedeutenden Stromversatz und korrigierte den mit dem neuen Generalkurs:  $276^{\circ} MgK -3^{\circ} Deviation = 273^{\circ}$ ,  $-3^{\circ} Missweisung = 270^{\circ}$ . Weil der Wind wieder auf Nordwest gedreht hat, wurde die Fock gegen die Sturmfock ausgewechselt, ein zweites Reff ins Groß gebunden und der Motor zur Unterstützung herangezogen. Die Welle jammert kläglich. Sie hätte gerne Fett. Bei dem rauen Seegang ist das mit dem Fetten jedoch so eine Sache, zumal noch keiner so recht weiß, wo das Schmierfett für die Stopfbuchse aufbewahrt wird, und wo man die Buchse stopft. Eberhard wird das später im Hafen alles herausfinden und in Ordnung bringen. Bis dahin bleibt der Welle nichts anderes übrig, als ihren kläglichen Singsang aus zwei Tönen anzustimmen. Schon ganz schön nervig, bei sieben Windstärken.

Die Welle, an dessen Ende der Propeller das Schiff antreibt, geht unter Wasser durch den Schiffsrumpf. Wenn die Durchtrittsstelle nicht völlig dicht ist, kommt allmählich Wasser in das Schiff. Um das zu verhindern, wird das Lager dick eingefettet, und zwar mit einer die Welle völlig umschließenden Vorrichtung, die man Stopfbuchse nennt. Weil beim Motoren aber auch immer wieder Fett aus der Stopfbuchse herausgelöst wird, muss ständig nachgefettet werden. Das kann, je nach Konstruktion, ein ziemlich unangenehmes Geschäft werden. Hat man die Stopfbuchse nicht ordentlich gefettet, kann der Kahn peu à peu anfangen, bei Motorfahrt ganz jämmerlich zu jammern. Das tat die ‚Zephyrus‘ auf der Überfahrt nach England. Fettet man dann nicht nach, kann Wasser eindringen und den Kahn peu á peu absaufen lassen. So weit war es noch nicht.

„Müssen wir jetzt außen um die Sandbank rum, oder können wir durch die enge Passage vorm Hafen?“ wird der Skipper gefragt, als sich der Hafen von Lowestoft in der Ferne deutlich von der Küste abzuheben beginnt. Keine zehn Meilen mehr. Die Sandbänke haben furchterregende Namen wie zum Beispiel ‚Shipwasch‘, ‚Sunk‘ oder ‚Deep Black‘. Die Karte ist mit Wracks nur so gespickt. Man sollte kein Risiko eingehen.

„Da könn'n wir durch“, sagt der Skipper. „Ich war schon x-mal hier.“ Sonst sagt er immer ‚hundertmal‘. Aber in englischen Häfen wird er wohl nicht so oft gewesen sein. „Da muss irgendwo eine Detailkarte sein.“ Nach längerem Suchen findet Charly die Detailkarte. Nicht, weil Wolfgang Tohuwabohu in seinen Navigationsunterlagen mitgebracht hätte. Nein. Wolfgangs Navi-Utensilien stecken mit einer beängstigend akkuraten Ordnung in seinem Pilotenkoffer, der stets neben dem Navigator auf dem Bänkchen hockt. Die Detailkarte befand sich als Unterkarte auf der Rückseite der Hauptkarte, und da hatte sie niemand gesucht. Die Ansteuerung von Lowestoft bietet keine Probleme. Zumindest nicht bei dem jetzt herrschenden Seegang. Nur mittelwild.

\* \* \*

### **Leseprobe 3 (Seite 72 - 78)**

Hans drängt aufs Tempo. Die Schleuse wird um 10.21 Uhr geschlossen. Woher er das weiß, verrät er keinen Augenblick. Stunden später wird sich herausstellen, dass St. Katharine keine Kirche, sondern eine Schleuse ist, und die angegebenen Zeiten weder Gottesdienst noch Gebet ankündigen, sondern die Öffnungs- und Schließ-Zeiten der Schleuse zu den St. Katharine Docks. Locking steht da. Die ursprüngliche Annahme, dass „zum Dienst am Herrn herbeigelockt werde“, war falsch. Locking heißt schleusen und bei den Zeitangaben handelte es sich um die ganz profanen Schleuszeiten. Am 23. Mai wird vormittags von 6.51 bis 10.21 Uhr und am Nachmittag von 19.12 bis 20.30 Uhr geschleust. Den entsprechenden Zettel hat Hans bereits seinerzeit zusammen mit den anderen Törnunterlagen an alle Teilnehmer verschickt. Da

die Angaben aber unter jedwedem Gesichtspunkt spärlich waren, konnte zumindest der Navigator absolut nichts damit anfangen. Leider sagte die Liste auch nicht, ob die Zeiten GMT, also Greenwich Mean Time, sind oder englische Sommerzeit. Mitteleuropäische Sommerzeit, also MESZ, kommt ja wohl an Albions Gestaden nicht in Frage.

Weil man den Globus in 24 Zeitzonen eingeteilt hat, gibt es auf einem Schiff, welches über eine derartige Zeitgrenze hinweg fährt, ein Problem. Man müsste bei jeder Zeitangabe dazusagen, welche Zonenzeit gemeint ist. Das macht natürlich niemand, denn die meisten Leute bleiben ja ortsfest, und wissen daher, welche Zeit gemeint ist. Auf dem Schiff selbst gäbe es früher oder später auch Kuddelmuddel. Für die Seefahrt hat man deshalb schon vor langem die Weltzeit eingeführt. Es ist die Zeit, die mit 12 Uhr mittags zu laufen beginnt, wenn die Sonne den Längengrad von Greenwich überschreitet. Diese Weltzeit hieß früher GMT (Greenwich Mean Time). Das Messen und Verteilen der Zeit kostet natürlich Geld. Als den Engländern die Sache zu teuer wurde, haben sie mit anderen Ländern zusammen eine Allianz gegründet, um diese Länder an den Kosten zu beteiligen. Sie nannten die Weltzeit von da an UTC (United Time Coordinated). Das hielt aber nicht lange vor. Es gab immer wieder Querelen. Auf sozialistische Art kann man keine Zeit machen. Das ist einfach zu teuer. Bezahlbar wird die Zeit nur nach einem kapitalistischen Modell. Und das gibt es inzwischen und es funktioniert hervorragend.

In Braunschweig hatte ein pfiffiger Mensch die zündende Idee. Er sagte sich: „Am besten wäre es, wir verkaufen die Zeit.“ Er hat dann natürlich nicht die Zeit verkauft, sondern Uhren, die per Funk an die Cäsiumuhr in Braunschweig gekoppelt sind. Zunächst war es mehr ein Gag, denn eine so genaue Zeit braucht kaum jemand. Es sind aber dann rasch Dutzende von Institutionen bereit gewesen, für die genaue Zeit zu zahlen, weil sie die doch gut gebrauchen konnten. Flughäfen, Verkehrsunternehmen, Industrien, Behörden usw. Diese Weltzeit heißt jetzt UT1 (United Time One) und hat die anderen, besonders die Engländer, dazu veranlasst, zu grollen. Weil sie nicht auf so eine lukrative, wenn auch sozial ungerechte Idee gekommen sind. Fünfzehn Grad östlich von Greenwich nennt man die Zeit MEZ (Mitteleuropäische Zeit), und wenn im Sommer in Deutschland die Uhren umgestellt werden, MESZ (Mitteleuropäische Sommerzeit).

\* \* \*

London fing als Keltensiedlung in der Gegend um die St. Pauls Cathedral an, plusterte sich aber rasch auf, als die Römer Nutzen aus der geographischen Lage an der Themse zogen. Im 5. und 6. Jahrhundert übernahmen die Angeln und Sachsen die Stadt, weil das Römische Reich mit Untergehen beschäftigt war. Um 1000 sausten die Wikinger durch die Stadt, und London zählte zu den bedeutendsten europäischen Weinanbaugebieten. Überhaupt war, als die Wikinger ihren Expansionsdrang stillten, das Wetter in Ostsee und Nordatlantik so wie heute im Mittelmeerraum. Es lebte sich recht angenehm.

Danach wurde das Wetter nebliger. Was weiter geschah weiß man aus Shakespeares Theaterstücken. Das goldene Zeitalter fand unter der Bezeichnung ‚industrielle Revolution‘ zur Regierungszeit der Königin Viktoria statt. Nachdem sich die Deutschen bis 1945 nicht gentlemanlike gegen ihre Inselnachbarn benommen hatten, sind Deutsche heute bass erstaunt, wie freundlich sie von den Engländern, insbesondere von den Londonern aufgenommen werden. Ja, und dann haben sie da noch einen Premierminister namens Blair, der so pfiffig ist, die von der eisernen Thatcher eingeführten, rigiden Gesetze nicht zu kippen. Den Londonern geht es sichtlich gut, und die Stadt ist eine schöne Stadt geworden. So eine Regierung hätten andere auch gerne. Leider ist es nicht überall so, dass die Konservativen das Land in Schuss bringen, bevor es die Verschwender zu ‚regieren‘ beginnen. Und dass die Linken ihnen Anvertrautes heil lassen, das ist erst recht ungewöhnlich. England war ein Glücksfall der Geschichte. Kaum anzunehmen, dass sich so etwas irgendwo auf der Welt noch einmal wiederholt.

\* \* \*

Man befindet sich nun in einer wunderschönen Umgebung, direkt neben der Tower Bridge. Drei Hafenbecken. Eines davon für Museumsschiffe reserviert. Man ist gerade mit Eifer dabei, einen Dreimaster herzurichten. Vor dem Museumsbecken, in dem auch schon viele kleinere Oldtimer liegen, steht ein Pavillon, den Queen Elizabeth II anlässlich ihres 25. Dienstjubiläums persönlich einweihte. Die Inschrift davor, in schwarzen Marmor gemeißelt, lautet: „This stone records the visit of her gracious majesty Queen Elizabeth II to St. Katharine by the Tower and the unveiling of a cristal crown in celebration of her silver jubilee 1977 which occasion is marked by this coronarium“. Lizzy zwei hat also den achteckigen Rundtempel, in dem jetzt ein Café ist, an ihrem 25. Dienstjubiläum eingeweiht. Die anderen beiden Becken, also auch das, in dem die ‚Zephyrus‘ liegt, gehören dem Royal Yachtclub. Wenn der Platz ausreicht, finden auch Hinz und Kunz bei den Royals Unterschlupf. Jedenfalls, solange man sich anständig benimmt und das Schiff nicht aussieht, als käme es von der Müllkippe.

Man muss nur hinreichend früh am Tage Einlass begehren, damit die Chance, einen freien Platz zu ergattern, ausreichend groß ist. Dank des Skippers ständiger Drängelei waren die Deutschen die Ersten, die an diesem Tage einen Liegeplatz beehrten, und so nimmt es nicht Wunder, dass sie einen besonders schönen bekamen.

Eckhardt bringt von der Hafenmeisterei eine Magnetkarte mit, deren Hilfe man bedarf, um die Tür zu den sanitären Einrichtungen zu öffnen. Äußerst edle sanitäre Einrichtungen. Jedenfalls die, die zu dem Becken gehören, in der die ‚Zephyrus‘ liegt. Vielleicht nicht ganz so edel, wie in Windsor Castle, aber doch sichtlich prächtiger, als alles, was Charly bisher bei Segeltörns angetroffen hat. Das andere Becken, dort wo die Schiffe mit längerer Aufenthaltsabsicht festgezurt werden, ist etwas einfacher gehalten, aber auch tipp topp in Schuss und vorbildlich sauber. Woher der Chronist das weiß? Nun, am ersten Tag gelangten die Segler der ‚Zephyrus‘-Crew in den Waschraum, weil ihn bei ihrer Ankunft gerade ein Segler von einer anderen Yacht verließ. Sie brauchten die Magnetkarte nicht. Später öffnete ihnen jedoch niemand die Tür, und mit der Magnetkarte ließ sie sich nicht öffnen. So gelangten sie zu der Ansicht, die prachtvolleren sanitären Anlagen dürften nur von den Royals benutzt werden. Deshalb ist der ganze Verein am nächsten Morgen einen Dreiviertelkilometer bis zu dem anderen Klo gedappt – und auch wieder 8 Minuten zurück. Nachmittags stellte sich dann heraus, dass die Magnetkarte doch funktionierte und auch für die edelsten aller Einrichtungen in den St. Katharine Docks gültig war. Irgendwer muss die Karte wohl etwas zu hastig durch den Schlitz gezogen haben, und so gerieten die Royals mal wieder völlig unverschuldet in Verdacht.

#### **Leseprobe 4 (Seite 105 - 111)**

So kamen Hans und Charly pünktlich um 14.00 Uhr zum vereinbarten Treffpunkt. Am Kanal. Mit zwei Minuten Verspätung. Und das aber auch nur, weil Hans nicht so schnell rennen kann wie Charly. Also Charly stand zwei Minuten nach zwei an der Ablegestelle der Sightseeing-Boote, bereit, allen mitzuteilen, dass der Skipper gleich kommt. Der kam auch gleich darauf, weil er Unpünktlichkeit zu den schlimmsten Vergehen zählt, die man sich gemeinhin vorstellen kann. Hans und Charly wechseln Blicke. „Also die zwei Minuten, die hätten die doch auch noch warten können.“ Unmut hängt in der Luft. Als man gestern beim Bummel über den Chalk Farm Market feststellte, dass auf dem Kanal relativ reges Leben herrscht, und der eine oder andere das ganz nett fand, schlug London-Kenner Wolfgang vor: „Wir können ja mal so ne Rundfahrt mitmachen. Kostet nur fünf Pfund.“ Am Abend wurde dann auf der Yacht beschlossen, dass man sich am nächsten Tag um 14.00 Uhr vor der Ablegestelle treffen will.

Hans' und Charlys Vermutung, dass die anderen ohne sie abgefahren seien, erwies sich als irrig. Sie wussten nur noch nicht, dass Hans schon bei geringsten Zeitüberschreitungen krisen-

anfällig wird. Man sah sich genötigt, auf den immer noch etwas humpelnden Wolfgang Rücksicht zu nehmen. Das warf den Zeitplan etwas durcheinander. Und deshalb tauchten die anderen erst eine Viertelstunde später am vereinbarten Treffpunkt ein.

Die Tore der Schleusen der Kanäle in Camden Town werden selbstverständlich auch heute noch von Hand bedient. Ein Crewmitglied muss aus dem Boot klettern, das Tor auf- oder zukurbeln, warten, bis das Wasser ein- oder ausgelaufen ist und wieder zu- bzw. aufkurbeln. Das Manövrieren der Schiffe geht relativ einfach. Man rempelt mit der Schnauze irgendwo gegen, und dann geht die Schleuse auf oder zu. Ob man sich auch auf diese Weise unliebsame Nachbarn vom Leibe hält, ließ sich auf die Schnelle nicht herausfinden. Die Hausboote, ‚narrowboats‘ genannt, sind alle ungefähr gleich lang und gleich breit. So passen sie von der Länge her genau in die Schleusen, und so können sich immer zwei an jeder Stelle des Kanals begegnen. Mit über zehn Zentimetern Abstand. Zueinander und zum Ufer. Viele der Hausboote sind offenbar bewohnt. Einige wirken auch unbewohnt, oder vergammelt. Aber nur wenige. Die weitaus meisten hat man liebevoll hergerichtet. Mit Schutz über den dicken Puffern an Bug und Heck. Die Puffer sind so ähnlich geformt, wie die Puffer von Eisenbahnwagen, nur dreimal so groß. Makrameeartig geflochtenes Tauwerk schützt die Puffer der ansehnlicheren Schiffe. Bei einigen der Boote steht zu vermuten, dass man sie innen kuschelig eingerichtet hat. Viel Edelholz wurde verarbeitet. Das Äußere liebevoll bemalt. Phantasievoll gehäkelte Deckchen an den großen Bullaugen. Manche sehen aus wie geklöppelt. Sehr viele Hausboote haben zusätzlich noch ins Glas der Bullaugen eingeritzte bzw. gefräste Verzierungen. Die Hausboote kann man kaufen oder mieten. In jedem Fall muss für das Boot eine Steuer entrichtet werden, und die Steuermarke klebt man außen dran. Gut sichtbar. Für jedes Jahr eine Steuermarke. Die vergammelten Schiffe haben keine Steuermarken. Vielleicht wurde man die nicht los? Auch die Namen der Hausboote geben einen Eindruck davon, dass man sich die Sache nicht leicht gemacht hat. ‚Sophie‘ und ‚Else‘ zeigen zugegebenermaßen wenig Phantasie. ‚Nemesis‘, ‚Royal Ruby‘, ‚Romulus‘, ‚Gryphon‘, ‚Kismet‘ oder ‚Willow‘ deuten darauf hin, dass ihre Namensgeber als gebildete Leute erkannt werden wollen. Auf so Namen wie ‚Fellowship London‘, ‚The Castle‘, ‚Bishop Mackenzie‘, ‚Symposium Cumberland Basin‘, ‚Southern Star Camden‘ oder ‚Haroon Edmund Schaarf‘ kann sich der Außenstehende beim besten Willen keinen Vers machen. Der Namensgebung müssen Ereignisse vorausgegangen sein, die man sich in dicken Filzpantoffeln, eine Pfeife vor offenem Kamin rauchend, von Zeit zu Zeit erzählte. Aber die deutschen Segler kennen sie nicht, die Kamingeschichten. Schade.

Rechts und links des Kanals wächst viel Grün, durch das hin und wieder eine Villa neugierige Blicke zu dem gemächlichen Treiben auf dem Kanal hin wirft. Die meisten Häuser hat man sehr prachtvoll konzipiert, und alle sind bestens in Schuss. Hier lässt sich London genießen. Sogar Feigen wachsen im Freien. Prachtvolle, parkähnliche Gärten mit ebenso prachtvollen Villen erlauben nur bevorzugten Personen Zutritt zum Kanal. An manchen Stellen säumt ein Fahrradweg das Ufer. Mit Parkbänken, auf denen Rentner ihre Meinung zu allerlei Dingen austauschen können. An mehreren Stellen führt rechts und links je eine platanenbestandene Allee am Kanal entlang. Mit Straßencafés bis ans Geländer. Und wenn eine Brücke über den Kanal führt, ist sie immer von Efeu überwuchert, und meistens hört man lärmendes Lachen aus einem Pub, Inn oder Café. Cafés in einem Stil, den sie für die Kulisse des Musicals ‚My Fair Lady‘ nicht hätten umbauen müssen. Eine ältere Bleibe nennt Jerry die ‚Freddy-Eynsford-Hill-Villa‘. Ein ‚Chinesisches Teehaus‘ ist auch dabei. Im Snowdown Aviary, einer riesigen Voliere aus Stahlröhren mit Maschendraht, werden exotische Vögel gehalten. Ibis, Pfauen, Beos und was so ein Vogelliebhaber alles sammelt. Sie veranstalten einen Heidenlärm. In der sonstigen Stille am Kanal fällt das besonders auf. Das Ziel der Rundfahrt nennt sich ‚Little Venice‘. Der Kanal weitet sich zu einem See mit vielen Enten, Gänsen, Schwänen, Blesrallen und sogar einem Haubentaucherpärchen. In der Mitte eine Insel mit Trauerweiden und ein paar Häuschen für das Federvieh. Das Wasser im Kanal wechselt auch von Schlamm-

grün zu Entengrützengrün. Kurz, bevor das antike Ausflugsboot in ‚Little Venice‘ umdreht, glaubt Wolfgang, auf der ‚The Flying Pig‘ fünf ältere Damen eine Party feiern zu sehen. Das täuscht indessen. Die Mädels, ihr Alter wird auf 79 bis 80 geschätzt, machen das Schiff klar zum Ablegen. Offenbar hat keine der Damen bei Skipper Hans gelernt. Die regen sich überhaupt nicht auf. Alles geht so beiläufig von der Hand. Motor anwerfen, Leinen losmachen, auf die andere Kanalseite fahren und sich in die Prozession der leise dahintuckernden Schiffe einreihen. Man fährt in England übrigens rechts und überholt links. Auf sämtlichen Wasserstraßen. Nur mit den Autos hapert es noch. Aber auch da wurden schon Vorstöße unternommen. Auf den Antrag der Tories hin, die Straßenseite dem größeren Teil der Welt anzupassen, schlug ein Mitglied des Oberhauses vor: „Am besten erst mal nur die Lastwagen. Zur Probe.“ Es kann aber auch ein Unterhausabgeordneter gewesen sein. Der Erzähler wusste es nicht mehr so genau, denn der Vorschlag wurde abgelehnt. Typisch englisch. Dass die ‚The Flying Pig‘ etwas Besseres ist, sieht man daran, dass sie Fender besitzt. Andere Schiffe in Fahrt hatten keine Fender und schon gar nicht der Ausflugsdampfer mit Namen ‚Jenny Ren‘, auf dem die ‚Zephyrus‘-Crew lernt, wie man ein Schiff rüpelhaft fortbewegt. Auf der Rückfahrt holt der Ausflugsdampfer die fünf älteren Damen vor der Schleuse ein. Das Alter wird revidiert. Erstens, weil die das mit dem Schleusen so professionell machen, wie das die Deutschen nie gekonnt hätten, und zweites, weil diskuitiv geklärt wurde, dass Engländerinnen möglicherweise vom Alter her anders eingeschätzt werden müssen, als man das aus Kontinentaleuropa gewöhnt ist. Vielleicht waren sie auch erst 75. Im Schnitt.

\* \* \*

#### **Leseprobe 5 (Seite 121 - 129)**

Nach dem Tanken geht's themseabwärts. Wieder an Greenwich und den neuen Stadtvierteln vorbei durch das Sperrwerk; in der Karte steht ‚tidal barrier‘. Wolfgang hat die ‚Zephyrus‘ in unnachahmlich echt klingendem Englisch auf Kanal 14 beim Sperrwerk Woolwich angemeldet und um Durchfahrterlaubnis gebeten. Er sagte: „Woolwich Radio, Woolwich Radio, this is sailing vessel ‚Zephyrus‘ outward bound, over.“ Die ‚Zephyrus‘ soll sich noch mal melden, sagt der hörbar freundliche Herr am anderen Ende des Kanals 14, und zwar, sobald man das Sperrwerk zu Gesicht bekommt. Seegehende Schiffe, also die outbound vessels, melden sich bereits hinter der Tower Bridge an und melden sich dann noch mal, sobald sie das Sperrwerk sehen. Bei unsichtigem Wetter ist das der Blackwall Point. Ohne die Mitteilung, welches Schiff das Sperrwerk zu passieren wünscht, darf man das Sperrwerk nicht passieren. Keine Ahnung, was sie mit einem machen, der versucht, ohne Anmeldung hindurchzufahren. Nach dem Passieren muss man sich noch einmal melden und sagen, dass man nun hindurch ist.

Bei dem Gezeiten-Sperrwerk handelt es sich um eine riesige Konstruktion aus neun oder elf Walzentoren, also halbrunden Toren, die im Untergrund der Themse verschwinden, so lange kein Grund zum Schließen der Tore besteht, die aber in Minutenschnelle geschlossen werden können, wenn die Flut, zum Beispiel bei Sturm, mehr Wasser die Themse hochschiebt, als den Londonern recht ist.

Kaum mehr als 3 Stunden braucht die ‚Zephyrus‘ von der Tankstelle hinter der Tower Bridge bis zur Themsemündung. Rasant, wenn man bedenkt, dass die Yacht themseaufwärts eine ganze Nacht tuckern musste. Mit elf Knoten, von denen das ablaufende Wasser drei beisteuert, schießt die ‚Zephyrus‘, wie von der Sehne geschnellte, dahin. Meistens bei 6 Bft. Gegenwind. Meistens deshalb, weil die Themse viele Kurven macht. Leider kommt der Wind von Osten. Und da wollte man heute hin.

Man drückt allenthalben seine jeweilige Verwunderung über die Macht der Gezeiten aus. „Das ist ja unglaublich, wie viel Zeit man sparen kann, wenn man das mit den Gezeiten richtig

beherrscht.“ Ob irgendwer eine Vorstellung davon hat, welche gigantischen Wassermassen zweimal täglich von Sonne und Mond hin- und hergeschoben werden?

„Die Engländer kennen sich damit am besten aus“, sagt Hans, und fügt hinzu: „Die haben jahrelang jede Regatta in ihrem Küstenbereich gewonnen. Andere Nationen kriegten erst eine Chance, als sie ganzjährig Beobachter an der Strecke postierten. Und die sind auch erst peu à peu dahintergekommen, wie die Gezeitenströme wann unter welchen Bedingungen wie laufen. Das ist oft ganz verrückt. Wenn Du da nicht aufgewachsen bist, dann lernste das nie richtig.“

Um 16.00 Uhr MESZ erreicht die ‚Zephyrus‘ die Tonne West Bligh, die das Ende der Themse markiert. Nun schwimmt sie wieder im Themsedelta. Heute kommt sie dichter an den Flakstellungen aus dem zweiten Weltkrieg vorbei. Eine davon, den Shevoring Sand Tower, passiert die Yacht in kaum 100 Metern Abstand. Auf Stahlgerüsten, die aussehen wie die Füße von Überland-Strommasten, ist ein Verschlag, ähnlich einem Hochsitz, nur sehr viel größer. Zwischen den Hochsitzen scheinen früher Stege eine Laufverbindung hergestellt zu haben. Es existiert aber keiner der Stege mehr, jedenfalls kein intakter. Auch die Stangen der Füße scheinen immer mehr wegzubrechen, und von einigen sieht man nicht einmal mehr den Hochsitz. Offenbar lässt man das alles vergammeln. Hin und wieder taucht in der Nähe ein Fischerboot auf. Vielleicht dienen die Flakstellungen irgendwelchen Meerestieren als Schutz oder Brutstätte.

Eine halbe Stunde, bevor man das ausgetonnte Fahrwasser verlässt, beginnt sofort wieder die Diskussion, ob Segel gesetzt oder gegen den Wind motort werden soll. Es dauert aber keine zehn Minuten, bis sich der Skipper durchgesetzt hat. Unter Klüver und Fock sowie Groß und Besan mit je einem Reff bolzen die Segler nach Ost-Süd-Osten. Gewitter machen sich auf den Weg zu ihnen. Man erkennt es am zunehmenden Wetterleuchten. Der Wind flaut auf 4 Bft. ab, und die See geht nicht sehr hoch. Um gegen die stärker werdende Strömung anzukommen, und nicht mit den Untiefen vor der englischen Küste zu kollidieren, knüppelt man erst einmal weiter nach Ost-Süd-Ost. Ideal, wenn man nach Südosten will. Aber so erfordern es die Verhältnisse.

Wenn man gegen den Wind vorankommen will, ist das oft recht mühsam. Man muss die Segel ganz dicht nehmen und wahnsinnig präzise steuern. Das kann ziemlich ermüdend werden, besonders bei zunehmender Windstärke. Die Versuchung ist groß, um einer schnelleren Fahrt willen ein wenig Höhe zu verschenken, und wenn man so richtig Fahrt in das Schiff bringt, genügt die Abdrift, um das Ergebnis negativ ausfallen zu lassen. Man segelt rückwärts. Liniensegeln ist gerade noch neutral; man kommt zwar nicht voran, aber man fällt auch nicht zurück. In der Fachsprache nennt man das Segeln hoch am Wind auf wechselnden Bugen, bei dem Strecke gegen den Wind gutgemacht wird, ‚kreuzen‘. Gekreuzt ist die ‚Zephyrus‘ aber nur am Anfang. Von Den Oever nach Lowestoft.

Nach Plan sollte das Schiff abends um Neun in Ramsgate ankommen. Tatsächlich hampeln die Segler um neun Uhr etwa in der Hälfte zwischen der Themsemündung und Ramsgate hin und her. Die Gewitter werden heftiger. Ein Regenschauer treibt den nächsten vor sich her. Erst nachts um 2 Uhr klart der Himmel auf, und der Wind verstärkt sich auf 6 Bft.

„Wenn wir jetzt Ramsgate anlaufen, sind wir nachts um eins da“, hatte Hans um halb zehn doziert und die Crew davon überzeugt, dass man gleich nach Oostende durchsegeln sollte.

„Das mit Ramsgate bringt nichts“, hatte er argumentiert, „weil wir morgen früh wieder zeitig raus müssten.“

Also setzt der Navigator nach einigem Hin und Her Kurs auf Oostende ab. Zwei Stunden wird unter Segeln gehampelt, bis jemand den Skipper überzeugen kann, das die Yacht rückwärts segelt.

„Weiß jemand, wo die Rettungsinsel ist?“ hatte sich Charly mal vorsorglich umgehört, und der Skipper war erschrocken.

„Was willst du denn jetzt mit der Rettungsinsel?“



Charly hatte geantwortet: „Die werden wir brauchen, wenn wir so weitermachen. Bis zu den Klippen da vorn ist es nicht mehr weit.“

Um die Haltung zu wahren, nörgelte Hans noch eine Weile herum, bis er endlich gestattet, den Motor anzuwerfen und wieder Strecke zu machen. Aber dass die Crew doch zum Segeln gekommen war, das verdankte sie des Skippers Hartnäckigkeit.

\* \* \*

### **Leseprobe 6 (Seite 161 – 174 / 203)**

Weil ein Schiff mitunter Tag und Nacht unterwegs ist, kann der Skipper nicht ununterbrochen auf dem Posten sein. Während seiner Pausen muss die Schiffsführung delegiert werden. Die Verantwortung hat, wenn der Skipper nicht unmittelbar zum Eingreifen bereitsteht, der jeweilige Steuermann, also derjenige, der gerade am Ruder steht. Der aber kann eigentlich nicht viel mehr machen, als am Ruder drehen und was sagen. Weglaufen darf er nicht, und damit ist sein Aktionsradius begrenzt. Wenn Segelstellungen zu ändern sind oder sonstige Manöver anstehen, muss der Steuermann seinerseits die entsprechenden Aufgaben weiterdelegieren. Und damit er das nicht mit irgendeiner Prosa macht, die der Befehlsempfänger vielleicht nicht versteht oder anders interpretiert, hat man die Kommandosprache erfunden. Vor mehreren tausend Jahren schon.

Die Kommandosprache war früher wie in einem Vokabelheft festgeklopft, und jeder, der auf einem Segelschiff Dienst tat, wusste, was dieser oder jener Befehl bedeutet. Außerdem hatte man die Kommandos so formuliert, dass man aus der Vokalfolge auf den Befehl schließen konnte, weil bei dem Getöse einer schwer rollenden See die Vokale besser durchkommen als die Konsonanten. Leider hat man das inzwischen ziemlich verschludert. In Deutschland jedenfalls, und zwar gründlich. Skipper Hans wendet sich mit Grausen von den verbliebenen Resten ab. Es ist in hohem Maße schade, dass eine so tolle Erfindung wie die Kommandosprache auf See nicht pfleglicher behandelt wird. Keiner bedauert das mehr als der Autor Charly Braun. Aber so ist es nun mal.

Auf der Basis, dass der Kommandosprache jedwedem Prosagesabbel der Vorzug zu geben sei, hatte die Crew beschlossen, dass die Yacht von drei oder vier Mann seeklar gemacht und auf Kurs gebracht werden könne. Wolfgang war dabei, Jerry und Barthy. Hans sollte ausschlafen. Aber wie lief es? Hans stand am Morgen als Erster an Deck. Um halb acht. Traute den Mitseglern offenbar doch nicht so viel zu, wie er eigentlich gesollt hätte. Als die ‚Zephyrus‘ gegen acht in den schmalen Buoyed Channel einlief, saß die gesamte Crew am Frühstückstisch.

Charly hatte als gelernter Langschläfer noch keinen Hunger, und so saß er schließlich mutterseelenalleine am Ruder. Das Frühstück wich sowieso von Altgewohntem ab, denn zwei Laib Brot hatten Schimmel angesetzt und mussten fortan als Fischfutter dienen. „Gibt mir mal einer ‘ne Seekarte rauf!“ meldet sich Charly zu Wort. Nach drei Überhörungen erbarnt sich Wolfgang und versucht auch gleich, sich in der Karte zu orientieren. Nichts stimmt. Keine der vor frischer Farbe strotzenden Tonnen ist in der Karte verzeichnet. In der Karte, die Georg mitgebracht hat, auch nicht. Beide Karten weisen als Ausgabejahr 1995 aus. Vier Jahre zu alt. In der Zwischenzeit hat man sich in den niederländischen Gewässern ganz schön ins Zeug gelegt. Lauter neue Tonnen. Bevor Panik an Bord ausbricht, empfiehlt Wolfgang, doch erst mal etwas Abstand vom Land zu gewinnen und die grünen Tonnen außen zu umfahren. Das bringt aber nicht viel, denn die Tonnen scheinen zu einem anderen Fahrwasser zu gehören. Wenn man einen Entenkompromiss machen würde, dann säße man auf der nächsten Sandbank. Entenkompromiss nennt der Statistiker einen speziellen Zustand, nämlich den, wenn ein Jäger im ersten Schuss einen Meter vor der Ente vorbeischießt, und im zweiten einen Meter dahinter. Statistisch gesehen ist die Ente dann tot.

Charly und Wolfgang beschließen, auf jedweden Kompromiss zu verzichten und konsultieren das GPS. Weil mindestens fünf mobile GPS-Geräte an Bord verteilt sind, legt sich das bord-eigene ordentlich ins Zeug. Es hat noch nicht ein einziges Mal Unsinn behauptet. Deshalb glauben sie ihm. Besonders jetzt, wo sie keine andere Wahl haben.

Um 9.30 Uhr liegt der Buoyed Channel im Kielwasser, und vorn schäumt die See. Sechs Windstärken bauen Wellen auf, natürlich präzise von vorn. Immer höher und höher laufen die Wellen. Und der Wind legt noch zu. Die Sache wird insofern unangenehm, als die Zufahrt nach Rotterdam überquert werden muss. Und querende Schiffe haben keine Vorfahrt. Vorfahrt haben nur Schiffe, die die ausgetonnte Wasserstraße in Fahrtrichtung benutzen. Rechts wird gefahren und links überholt. Wie auf bundesdeutschen Autobahnen. Das gilt sogar für englische Schiffe.

\* \* \*

Die hochschäumende See war auch ziemlich unvorbereitet gekommen. Dürfen Sie dem Autor glauben. Ehrenwort. Eigentlich hört man ja auf See den Wetterbericht und macht sich dann so seine Gedanken. Dass die Deutsche Welle irgendwann Wettermeldungen sendet, das hatte man aus dem Internet mitgebracht. <http://www.wetter.de>. Ist ja kein Kunststück. 11.55 Uhr gibt's Wetterprognosen auf 6075 kHz. Manchmal steht auch dran, ob Weltzeit, Ortszeit oder MESZ gemeint ist. Meistens steht's nicht dran, und wenn's dransteht, ist es mit fünfzigprozentiger Wahrscheinlichkeit falsch. Erfahrungsgemäß jedenfalls. Dummerweise hatte Charly einmal das Wetter um 11.55 Uhr Ortszeit empfangen, und da hatte sich die Meinung festgesetzt, dass das Seewetter immer um 11.55 Uhr Ortszeit gesendet wird. Sie hatten sogar erzählt, wann Sonnenschein in Sibirien zu erwarten ist, und wann es in Bangladesch regnet. Aber das hatten die Segler nur mit halbem Ohr zur Kenntnis genommen. Dass das Seglerwetter um 11.55 Uhr UT1, also der guten alten Greenwichzeit, nach Ortszeit also um 13.55 Uhr abgehört werden muss, das wurde erst gegen Ende der Reise zur Gewissheit.

Haben Sie schon mal erlebt, wie sich auf See schweres Wetter bemerkbar macht? Nein? Dann soll Ihnen das nicht vorenthalten werden. Zuerst kommt da so eine Welle, die ist ein wenig höher als die anderen. Nicht viel, aber doch so, dass erfahrene Seeleute ihr Ölzeug schon mal zurechtlegen. Dann sieht wieder alles friedlich aus. Der Wind legt vielleicht auch ein wenig zu, aber da der nie konstant weht, misst man dem wenig Bedeutung bei. Er flaut auch immer wieder mal ab. Aber immer seltener und für immer kürzere Zeit. Das Schiff beginnt zu rollen und zu stampfen. Anfangs kaum merklich, aber mit der Zeit immer heftiger.

Bei schwerer See führt das Schiff zwei Bewegungen aus, die sich in der Regel überlagern. Das Auf und Ab des Buges nennt man stampfen und die rechts-links-Schaukelbewegung rollen. Manche Schiffe verhalten sich bei Seegang recht manierlich, andere klatschen bei jeder Welle auf die See, als würden sie dafür bezahlt. Es scheint aber kein Rezept zum Bau manierlicher Rümpfe zu geben. Ob sich ein Schiff wild gebärdet oder lammfromm verhält, erfährt auch der Konstrukteur erst, wenn sein Produkt zum ersten Mal in schwere See gerät.

Wenn bei einem gestandenen Segler sämtliche Alarmglocken schrillen, weil die typischen Roll- und Stampfbewegungen eingesetzt haben, dann wiegt sich der Anfänger noch immer in Sicherheit und meint, „Ooch, das geht doch gleich wieder vorbei.“ Geht es auch, es kann nur 'ne Weile dauern. Bis dann einer sagt: „Vielleicht sollten wir mal Ölzeug anziehen“, da vergeht schon viel zu viel Zeit. Wenn sich dann die Ersten in GoreTex und Gummistiefel zwängen, dann müssten sie eigentlich schon eine gute halbe Stunde in voller Montur über Deck und durch das Schiff gewuselt sein, alle Löcher dicht machen und alles lose Herumbaumelnde festzurren.

Skipper Hans kennt die Symptome aus vielen, vielen Törns. Und er weiß auch, auf wie viel Unglauben er stößt, wenn er sagt: „Jetzt sollten alle ihre Schwerwettersachen anziehen.“ Um zehn stapfte Hans in Schwerwetterkleidung das Treppchen hoch in die Plicht und gab Charly

einen Wink, sich der Navigation mit besonderem Eifer anzunehmen. Charly wusste natürlich, warum. Auch Charly traf alle notwendigen Vorbereitungen, und dann konnte der Tanz beginnen. Er war nicht weiter schlimm, dieser Tanz. Ein ganz normaler Sturm in der Nordsee, aber es gab durchaus wieder Neues zu erfahren. Man lernt bei jedem Sturm dazu, sonst könnte man ihn ja auch gleich weglassen.

Diesmal waren für den Chronisten zwei Dinge neu. Um 12.50 Uhr hörte er einen Notruf auf Kanal 16. Der Sturm war noch gar nicht richtig zur Entfaltung gekommen. Das Logbuch wird später berichten, dass zu diesem Zeitpunkt erst 6 Bft. herrschten. Die Buzzy Lizzy funkte MAYDAY. Sofort antwortet eine Art Behörde, vermutlich eine Küstenfunkstelle. Der weitere Funkverkehr wurde auf Holländisch geführt, weshalb man die Sache weder mitverfolgen noch Hilfe anbieten konnte. Keine zwei Minuten später bollert ein Hubschrauber über die ‚Zephyrus‘ hinweg und nähert sich dann ganz in der Nähe der Wasseroberfläche. Offenbar konnte man die Besatzung der Buzzy Lizzy aus Seenot erretten. Um 14.30 Uhr meldet jemand auf Kanal 16: „MAYDAY fini“. Damit gilt die Rettungsaktion als abgeschlossen. An Bord der ‚Zephyrus‘ hält man sich nicht lange mit dem Thema auf, denn vermutlich handelte es sich bei der Buzzy Lizzy um ein Motorboot, und das kommt ja schon bei den geringsten Wehwehchen in Bedrängnis. Bei einem Segelboot kann man sich meistens mit den weißen Tüchern irgendwie behelfen, wenn der Kahn nicht gerade brennt oder absäuft.

Eine neue Erfahrung für den Autor dieses Berichtes war der Regen. Eine wahnsinnig dicke, dunkle Gewitterwolke trieb langsam aber unaufhörlich auf die ‚Zephyrus‘ zu. Blitze zuckten, im Näherkommen immer eindrucksvoller beziehungsweise furchterregender werdend. Gegen halb vier Uhr herrschen volle acht Windstärken, und die Wellen türmen sich entsprechend auf. Nun gibt es ja Segelschiffe, die so einen Wellengang elegant wegstecken. Man fährt zwar Achterbahn, aber es ist nicht sonderlich unangenehm, und man gewöhnt sich rasch daran. Die ‚Zephyrus‘ gehört leider nicht zu dieser Art von Schiffen. Sie bockte wie eine brünftige Ziege, knallte alle paar Sekunden mit Getöse in ein Wellental und gab sich auch ansonsten redliche Mühe, dem einen oder anderen das Rückwärtsessen zu erleichtern. Vermutlich ist hie und da auch die letzte Strophe des Corenwyns nicht vertragen worden. Jedenfalls greift der Skipper tröstend ein, indem er sagt: „Der Seegang wird gleich flacher. Wartet mal ab, bis der Regen niedergeht.“

Darauf musste man keine fünf Minuten mehr warten. Die schätzungsweise bis zu walnussgroßen Tropfen des Wolkenbruches prasselten derart heftig hernieder, dass die Bezeichnung ‚weltuntergangsmäßig‘ nicht übertrieben schien. Weil die Fenster der ‚Zephyrus‘ nicht so dicht sind, wie sie eigentlich auf einem Segelschiff sein sollten, standen am Ende des Regenschauers so an die 20 Zentimeter Wasser in der Pantry. Süßwasser. Und natürlich in den Schlafkojen. Auch Süßwasser. Wer seinen Kram nicht rechtzeitig höheren Orts befestigt hatte, der brauchte anschließend viele Wäscheklammern. Sehr viele Wäscheklammern wurden gebraucht. Auch die Toilette schwamm bis zu den Knöcheln, weil die Windhutze, die eigentlich für Abluft sorgen sollte, kaputt war. Sie sorgte auch dann für frisches Wasser, wenn’s gar nicht regnete. Jeden überkommenden Brecher lenkte die Windhutze ins Klo. Salzwasser. Hans saß gerade zur Brille, als ihn ein voller Strahl im Nacken traf und die am Vortag möglicherweise nicht in hinreichendem Umfang vollzogene Dusche nachholte. Nasal gesehen jedenfalls. Heute dümpelt Brackwasser in der Toilette. Trockenes Toilettenpapier wird es übermorgen wieder geben. Hoffen die Segler wenigstens. Der Gestank wird jedoch nicht mehr abziehen, weil sie nun die Windhutze nach Kräften abdichteten. Es kam zwar noch Wasser herein, aber die Düfte zogen nicht mehr ab. Brackwasser ist eine Mischung aus Süß- und Seewasser, wie sie z. B. in Mündungen von Flüssen angetroffen wird, die ins Meer münden. Man kann Brackwasser natürlich auch künstlich herstellen, oder aus Versehen, z. B. wenn eine Windhutze und/oder ein Deckenfenster undicht sind und abwechselnd oder gleichzeitig Regen und Seewasser hereingspült werden.

Erst später hat man Zeit, die Schäden des Sturms in Augenschein zu nehmen. Am Schiff war nichts kaputtgegangen, was nicht schon vorher dringend der Reparatur bedurft hätte. Aber es war erschreckend viel verschwunden. Der Wasserkessel, die Teekanne und viel privates Hab und Gut. Erst im Laufe des Vormittags häufen sich die Funde, und am Schluss ist alles wieder da. Irgendwer hatte, als der Sturm anfang, in den Drähten zu singen, alles, was ihn störte oder hätte erschlagen können, in die erste beste Öffnung gesteckt und zugemacht. Wie das zu Beginn eines Sturmes halt so üblich ist. Wasserkessel und Teekanne kullerten aus dem Handfeger-und-Kehrschaufel-Schapp, als der Handfeger gebraucht wurde. Es konnte sich aber niemand mehr erinnern, die Gerätschaften dort deponiert zu haben.

„Wo wolle mir eigentlich hin?“ fragte der Navigator, als man wieder im Ijsselmeer schwamm, um wenigstens einen glaubhaften Kurs ins Logbuch eintragen zu können.

„Enkhuizen“, sagte der Skipper und rieb eifrig die letzten Kartoffeln für das Mittagessen. Hans-Gerd schälte derweil Knoblauch. Beide achteten akribisch darauf, dass keine der Ijsselmeermücken in den Kochtopf gerieten. Die Viehcher sind unvorstellbar zahlreich und ungemein lästig, stechen aber nicht. Nur, wenn man sich draufsetzt, gibt es hässliche Flecken. Grüne. Auf der Bank und auf der Hose. Das Essen war, wie gewohnt, vorzüglich. Sailersteaks, die Hans-Gerd fast eine Stunde lang mit verbissenem Eifer buk. Zuerst in Sonnenblumenöl, und als das aufgebraucht war, in Olivenöl. Auch das Apfelmus war irgendwann aufgegessen. Als Ersatz musste deshalb gegen Ende der Mahlzeit Brombeermarmelade herhalten.

Wenn die Schiffsrückgabe naht, werden die Bestände oft knapp. Weil am nächsten Morgen keine Marmelade mehr verfügbar sein wird, beschließt man, mit Wurst und Käse überbackenen Toast zu frühstücken. Mit den Getränken haperte es auch. Mineralwasser wurde noch im Überfluss gefunden, und ein paar Dosen Cola.