

## **Skipper Hans / Mit Skipper Hans in die Waddenzee**

### **Leseprobe 1 (Seite 7 - 28 / 29 - 32)**

Man muss aus der Enge eines sechsfach belegten Liegewagenabteils kommen, um eine mit acht Personen belegte GIN FIZZ als geräumig zu empfinden. Die GIN aus der FIZZ-Serie der Jeanneauwerft ist an sich auch geräumig. Nur bei acht Leuten gleichzeitig an Bord wird's ein wenig eng. Aber es geht. Man arrangiert sich. Nach drei Tagen auf See ist das alles kein Problem mehr.

„Drei Tage auf See“, werden Sie sagen, „und nichts passiert?“

Nein. So war das nicht. Natürlich nicht. Man fährt keinen Segeltörn, bei dem drei Tage lang nichts passiert. Eine Segelcrew unter Skipper Hans jedenfalls nicht.

Es fing – wie immer – ganz harmlos an. In Frankfurt auf dem Hauptbahnhof. Am zweiten September, gegen vier Uhr nachmittags.

Manuela und Emilio, die Betreiber der Segelschule, langweilen sich in der großen Empfangshalle, hart steuerbord am Fuße der Haupttreppe zur Post, und versuchen mit Stielaugen ihre im theoretischen Unterricht frisch hergerichteten Segelschüler zu orten.

Nichts.

Doch. Gegen zehn nach vier schiebt der Erste sein Gepäckwägelchen mit unendlich gelangweiltem Gesichtsausdruck auf die beiden zu. Charly. Zünftige Begrüßung, dumme Sprüche, ersterbende Kommunikation. Dann wieder einer. Hans, der Skipper. Zünftige Begrüßung, dumme Sprüche, ersterbende Kommunikation. Dann zwei, und dann noch zwei. Siehe oben.

Um halb fünf wimmeln zehn Segler um die Organisatoren herum und fragen das Blaue vom Himmel. Hans und Jens brauchen noch Wegzehrung. Dann fällt 's dem und jenem ein – der eine braucht noch dies, der andere das. Kaum zu glauben, dass der ganze Verein um 16.52 Uhr im Kurswagen 104 nach Ventimiglia sitzt. Die GIN FIZZ-Crew hat ein eigenes Abteil: Plätze 91 bis 96.

Schon bei Darmstadt fängt das Chaos an, sich etwas zu lichten. Die großen Seesäcke sind in den Stauraum über dem Mittelgang gezwängt und die überhängenden Vorderteile an Deckenhaken vertäut. Kleinere Taschen finden auf unerklärliche Weise Platz in den Ritzen. Überall hindert baumelndes Gerät wie Beutel oder Plastiktüten im Türkenkoffer-Look Sicht und Bewegungsfreiheit. Wallensteins Lager auf Rädern. Bei Hempels unterm Sofa kann die Entropie auch nicht größer gewesen sein. Physiker, denen die Entropie bekanntlich als Maß für die Unordnung dient, hätten ausgiebige Studien treiben können.

Jens stört das alles nicht. Den Gemütsmenschen sieht man ihm schon von weitem an. Groß und massig an Gestalt lauert ein breites Grinsen ständig darauf, ihm in Sekundenschnelle ins rundliche Gesicht zu fahren. Ein nicht gerade ärmliches Bäuchlein verrät, dass ihm die Genüsse des Lebens nicht fremd sind. Mit breitestem Sächsisch, das auch in fünfundzwanzig Jahren Bundesrepublik kaum Milderung erfuhr, äußert er hin und wieder seine Meinung zu den Dingen. Meistens saugt er jedoch an einer seiner vielen Pfeifen, wobei zu jeder Situation nicht ohne Bedacht die passende Pfeife gewählt wird.

Jetzt tauscht er draußen im Gang vergnügt paffend seine Shag-Pfeife gegen die funkensichere Jägerpfeife aus, während die anderen drinnen im Abteil noch verbissen mit dem Chaos ringen. Trotzdem wächst das Vergnügen. Klammheimlich. Der Urlaub macht sich breit. Und natürlich Hunger und Durst. Zwei Liter Cola, drei Liter Selters und ein paar Dosen Bier haben das individuell unterschiedlich zusammengestellte Abendessen weggespült, als die Bürokratie der französischen SNCF die Reisenden hinter Straßburg auf die Liegen treibt. Man rumpelt über Frankreichs holprigen Schienenstrang durch die Finsternis gen Süden.

Hans weckt seine Begleiter mitten in der Nacht. „Marseille liegt schon hinter uns“, behauptet er. Hans ist der Erste. Hans ist immer der Erste. Wenn man glaubt, vom Gold im Munde der Morgenstunde noch ein Stückchen absägen zu können – und vier aus der Crew nehmen enga-

giert am Sägewettbewerb teil, man hört aber, wenn man aufwacht, immer nur drei –, hat Hans schon den Tag angeworfen. Rasieren, Zähneputzen und Waschen entfällt, weil den Deutschen die sanitären Einrichtungen der SNCF zu schmutzlig erscheinen. Die Ahnungslosen. Die Zukunft wird sie lehren, mit weitaus unappetitlicheren Zuständen zu leben.

Der Tag beginnt mit Anziehen, Vernaschen der mitgebrachten Brote und der lauwarmen Limonade, Beobachten der nebligen Landschaft und Abschätzen der Windverhältnisse auf dem Meer, wenn die Häuser und der Nebel mal einen zusammenhängenden Blick von mehr als zwei Sekunden zulassen.

Blei.

Manchmal auch Blei mit Nebel darüber.

Oder nur Nebel.

Und das soll ein Segeltörn werden?

„Hätt’ ich doch mein Nebelhorn mitgebracht“, äußert Hans mit bekümmelter Miene.

„Damit kriegst ’n auch net weg“, klärt ihn Jürgen mit absolut ernster Miene auf.

„Wär’n mer wohl Modorboot fahrn müssen“, sagt Jens mit melancholischem Gesichtsausdruck in unverfälschtem Sächsisch und hüllt sich in eine Wolke aus seiner unentwegt qualmenden Pfeife.

„Abwarten!“ brummt Charly. „Kann sich alles noch ändern“.

Simone und Arthur sagen gar nichts. Das tun sie eigentlich immer. Daran müssen sich die anderen im Laufe des Törns wohl oder übel gewöhnen.

\* \* \*

Sich Skipper Hans als quirligen Unruheherd vorzustellen, trifft die Sache in keinster Weise. Das etwas gedrungene, ein wenig kahlköpfige Kraftpaket nörgelt am liebsten quengelig vor sich hin und nimmt diejenige Sache in die Hand, die als nächste zum Erledigtwerden ansteht. Dabei stellt er sich so erbarmungswürdig hilflos an, dass man es kaum mit ansehen kann. Irgendwer verliert irgendwann die Geduld, nimmt dem Skipper die Sache aus der Hand und erledigt das für ihn. Derweil greift der Skipper das nächste Problem auf und flattert wieder hilflos mit den Flügeln. Mit dem gleichen Erfolg. Nach zehn Minuten hat er alle anderen dazu gebracht, die Dinge mit Eifer zu erledigen, und während nun alles flott vonstatten geht, überwacht der Skipper mit stark unterdrücktem Grinsen seine Schar. Weil Skipper Hans bei dieser Vorgehensweise zwangsläufig den Vorreiter spielen muss, ist er auch zwangsläufig der Erste, der den Tag anwirft und die Dinge ins Rollen bringt. Logisch.

Jürgen Rieder, groß gewachsen und schwarz gelockt, ist der Jüngste an Bord – wenn man mal von seiner Verlobten Simone absieht. Er versteht es ebenfalls meisterlich, bei anfallenden Arbeiten beratend tätig zu werden. Es sei denn, ein Draht oder sonstiges Metallteil könnte in die Lage versetzt werden, Elektronen fließen zu lassen. Dann greift Jürgen entschlossen zum Lötkolben. Jetzt merkt man ihm an, dass ihm als gelerntem Lötbudenhocker die elektronische Herausforderung fehlt. Mit provozierenden Redensarten versucht er ständig irgendwen in ein Gespräch zu verwickeln und dann durch verblüffende Schlussfolgerungen die Lacher auf seine Seite zu ziehen. Eine Minute ohne spitzfindige Argumentation erscheint ihm als vertane Zeit. Seine Braut, Simone, lächelt zu alledem weise, denn das Reden ist ihre Sache nicht. Sie wirkt eher etwas häuslich, ist aber eine tüchtige Hochseeseglerin, wie sie später noch oft beweisen wird. Ein absolut zupackender Typ, ohne dabei energisch oder verbissen zu wirken. Dass sie einen Kopf kleiner als ihr Zukünftiger ist, merkt man nicht auf den ersten Blick, weil eine pralle, schwarze Lockenpracht sie um einige Zentimeter größer erscheinen lässt.

Auch Arthur zählt zu den Schweigsamen. Zu seiner großen, kräftigen Statur passt der ernste Gesichtsausdruck. Ein Lächeln ist ihm nur schwer zu entlocken. Alle Arbeiten verrichtet er gewissenhaft. In Ruhe und mit Bedacht. Hastige Bewegungen liegen ihm fern. Wenn er sich zu Wort meldet, dann hat er auch etwas zu sagen, das keiner mit der linken Hand wegwischt. Er ist der Typ von Segler, dem Unregelmäßigkeiten oder Ungereimtheiten bereits auffallen,

wenn andere sich über mögliche Beschwerlichkeiten noch keine Gedanken machen. So ein Crewmitglied wünscht sich jeder Skipper, denn er nimmt ihm eine Menge an Routine ab und bleibt dabei stets wachsam.

Über den zappeligen Charly ist nicht viel zu sagen, außer dass er ein wenig vorlaut wirkt und im übrigen zum Schreiben des Törnberichtes eingeteilt wurde.

\* \* \*

„Saint Raphaël! – Saint Raphaël!“ Die quäkende Stimme aus dem Lautsprecher ist nur zu verstehen, weil an dem Bahnhof dransteht, wie er heißt. Das Gepäck wird routiniert durchs Fenster gereicht und dann vor den Bahnhof gezerrt. Dass es auch hier Kofferwägelchen gibt, hat in der Eile des kalten Morgens auf dem zugigen Bahnsteig keiner bemerkt.

„Taxi! Taxi!“

„Was? Zweihundertsechzig Franc für eine Fuhre bis St. Maxime? Das sind ja zusammen fünfhundertundzwanzig Franc!“

„Oui Monsieur!“

Punkt zehn entquellen sechs deutsche Segler mit unendlich viel Gepäck dem Linienbus, auf dessen rückwärtigen Bänken sie sich für insgesamt 150 FF breit machen durften, am Hafen von St. Maxime. Eine Stunde lang hatten sie den Bahnhofsvorplatz von St. Raphaël in Augenschein genommen und dann vom Bus aus die engsten Straßen von St. Raphaël und Fréjus sowie die weitläufigen Neubaugebiete beider Städte besichtigt. Das Gepäck füllte den Unterleib des Omnibusses fast zur Gänze.

St. Maxime wird von manchen Touristen als putzig empfunden. ‚Sehr schön‘, sagen Anspruchslosere. Leute, die Cogolin, St. Tropez oder gar das vom Autor dieses Berichtes besonders bevorzugte St. Raphaël nicht kennen. St. Maxime fügt sich nahtlos in die Reihe der Städtchen an der Côte d’Azur ein, die in den Urlaubskatalogen etwas weiter hinten zu finden sind. Das wuchtige Spielcasino in der Nähe des Hafens reißt viel herunter. Optisch. Für Durchreisende ist St. Maxime immer wieder ein rasch vergessener Farbtupfer an der blauen Küste.

Vom organisatorischen Standpunkt aus gesehen klappt nun alles wie am Schnürchen. Fast jedenfalls. Man braucht nur die Straße zu überqueren und befindet sich dann im Hafen von St. Maxime. Unmittelbar darauf stellt Hans Borenfreund, der Skipper, die beiden Crew-Mitglieder vor, die mit dem Auto anreisten: Charlotte und Herbert Krause. Die beiden befinden sich seit einer Reihe von Jahren im Rentenalter und verbringen einen erheblichen Teil ihrer Zeit in urlaubsähnlichem Zustand am Mittelmeer oder auf den Kanarischen Inseln. Aber nie im Liegestuhl, sondern stets unter Dampf.

\* \* \*

Sie möchten nun wissen, wie der Skipper und seine Crew ihr Schiff gefunden haben? Ganz einfach. An der Bude des Vercharterers steht in großen Lettern: EUROP’ YACHTING. Man braucht nur hinzugehen und die Formalitäten in ein Abwicklungsstadium treten zu lassen.

Natürlich war keiner da und die Bude zu. Nun gibt es aber immer zwei Möglichkeiten: Abwarten oder selber aktiv werden. Durch gründliches Umherblicken stellt man gegen halb elf Uhr fest, dass es im gesamten Hafen von St. Maxime nur eine einzige GIN FIZZ gibt, eine etwas abgeschabte Ketsch, also einen Zweimaster, bei dem der hintere Mast kleiner ist als der vordere. Sie trägt den phantasievollen Namen ‚Gin III TL‘. Auf die Pier davor hat jemand mit weißer Farbe die Buchstaben EY gekleckst. Die geringfügig schmuckere SUN FIZZ daneben wird auch über die Buchstaben EY betreten. Außerdem lungern die anderen Nautic-Clübler vor der SUN FIZZ herum. Erwin mit seiner Crew (bis auf die Leute, die drei Stunden später mit einem Wohnmobil eintreffen werden). Auf der SUN FIZZ wird von einem sachkundig blickenden Südländer mit Kraushaar und Zausebart gewerkelt. Die GIN FIZZ dümpelt pflegerfrei im schmutzigen Hafenwasser. Also ist die schon fertig und die Neuankömmlinge

brauchen nur noch den Übergeber. Den Menschen, der das Übergabeprotokoll unterzeichnet. Er spricht angeblich Deutsch.

Leider ist er im Moment nicht da. Nur nebenan der Reparatteur ohne Kompetenzen. Nach viel semigallischem Bla Bla erfährt Hans, dass der Maestro gerade ein anderes Schiff transferiert und die Crew noch bis zirka 12 Uhr warten muss. Erwin und seine Leute sind mit dem Taxi gefahren und haben deshalb eine Stunde Informationsvorsprung. Sie konnten dadurch schon etwas Kommunikationsbereitschaft aus ihrem bärtigen GFK-Klempner herauskitzeln. GFK ist die Abkürzung für ‚glasfaser-verstärkten Kunststoff‘. Das F in der Mitte muss sich jeder selbst zusammenreimen. Der Herr mit dem wuscheligen Bart sah so aus, als könne er sich das nicht zusammenreimen. Nur Risse und Löcher in Rumpf und Deck von zu vercharternden Segelschiffen konnte der reparieren. Es war jedenfalls zu hoffen.

Viertel nach elf beginnen die ersten Wunder. Eine blonde Schönheit mit Stupsnase, Schreibblock, Schmollmund, Bleistift und Hot Pants steht plötzlich auf dem Schiff. Das betrachtet der Skipper als Genehmigung, nun auch die Yacht zu betreten, die er und seine Crew seit Stunden mehr neugierig als sehnsüchtig anblickt. Ganz neu scheint der Segler nicht mehr zu sein. Aber das will nichts besagen. Schon oft haben sich Schiffe mit sichtlichen Gebrauchsspuren als wahre Juwelen erwiesen.

Die zirka zwanzigjährige Dame spricht vorzüglich Französisch – sonst aber nichts. Bei den Deutschen ist es ganz ähnlich, nur dass der Schwerpunkt auf Deutsch liegt. Na ja. Latein hatten die meisten mal in der Schule. Bringt aber hier gar nichts. Und dann noch etwas verkorkstes Schulenglisch. Damit lösen sie aber auch nur große Kulleraugen aus. Also lässt man es sein.

Bald wuseln fünf Gestalten an Bord herum, jeder mit einer anderen Checkliste in der Hand. Das Entsetzen wächst von Minute zu Minute. Um halb zwölf Meinungs austausch auf der Pier. Was, das wollen die alles noch bis heute Nachmittag in Ordnung bringen? Da hat ja eine ganze Handwerkskammer zwei volle Tage zu tun. Vor morgen Mittag kein Gedanke an Auslaufen. Von einem reparaturbeflissenen Geist keine Spur.

Der blonde, ahnungslose Engel holt den ebenfalls inkompetenten GFK-Klempner vom Nachbarschiff herüber, und dem demonstriert der Skipper – schriftlich unter die Nase gehalten – anhand der inzwischen ausgefüllten Checklisten, was alles der Reparatur bedarf, damit aus der lädierten Plastikschüssel wieder ein hochseetaugliches Segelschiff wird.

1. Das Steuerrad schlackert, als ob es jeden Moment herunterzufallen gedächte. Achselzucken.

2. Der Motor ist an vielen Stellen, die man ursprünglich im Ermeto-System verschraubte, mit Tesa- oder Isolierband nachgedichtet. Achselzucken. Das Ermeto-System ist eigentlich eine ganz pfiffige Erfindung, bei dem in Gas- oder Flüssigkeits-Leitungen druckfeste Dichtungen dadurch entstehen, dass das Ende des Rohres beim Anschrauben einen ringförmigen Wulst bildet, der exakt in den Konus am Gerät passt. Das Ermeto-System eignet sich hervorragend für die Kraftstoffzufuhrleitung bei Dieselmotoren. Jedenfalls, solange die Ermeto-Verbindungen intakt sind. Danach sahen sie nicht aus.

3. Die Stopfbuchse tropft. Achselzucken. Kismet. Die Stopfbuchse übt aber eine wichtige Funktion aus. Sie ist nämlich die Dichtung der Antriebswelle am Rumpfdurchtritt. Heutzutage hat man den Hilfsmotorantrieb auf Segelschiffen erheblich komfortabler und weniger störanfällig eingerichtet. Damals aber war alles, was mit Motor, Antriebswelle, Schraube und Getriebe zu tun hatte, ständig in Gefahr, einen Monteur zu erfordern. Und weil man den auf hoher See nicht bekommt, musste vor dem Auslaufen bereits dafür gesorgt werden, dass alles im Lot war. Hier war sichtlich nichts im Lot.

4. Die Segel sehen aus, als ob sie schon vielen Stürmen nicht getrotzt hätten, sondern danach repariert worden wären. Unzählige Flicker in Genua, Groß und Besan. Nur Fock und Sturmfock machen einen funktionsfähigen Eindruck. Achselzucken. Fock nennt man das Vorsegel

und Genua ein besonders großes Vorsegel. Groß ist das Hauptsegel und Besan das Segel am hinteren Mast, dem Besanmast.

5. Die Kompassbeleuchtung funktioniert nicht. Achselzucken.

6. Der Bootsmannstuhl, ein schaukelähnlicher Sitz, an dem ein Mann per Winsch mit Untersetzungsgetriebe an einem Fall oder anderen Tau zu Reparaturzwecken in den Mast gezogen werden kann, fehlt. Nicht einmal Reste dieser an sich doch einfachen Konstruktion sind aufzufinden. Achselzucken.

Der GFK-Klempner zuckt nicht mehr mit, sondern verlässt das Schiff, da er ja doch nichts an Bord der ‚Gin III TL‘ ausrichten kann.

7. Die Rettungsringe sehen aus, als ob sie untergehen würden, wenn man sie ins Wasser wirft. An beiden funktionieren die Lampen nicht. Die Lampe an Steuerbord enthält kein Birnchen sondern Seewasser. Die an Backbord wirkt etwas trockener. Vielleicht ist sie reparabel. Achselzucken. „Peut-être.“

8. Beide Taschenlampen funktionieren nicht. Die eine weist an der Stelle des Schalters Löcher auf, als ob jemand mit einem Schraubenzieher drin herumgepult hätte. Von wasserdicht keine Rede. Achselzucken.

9. Die Feuerlöscher sind total verrostet. Die neuesten Prüfdaten liegen mehr als fünf Jahre zurück. Die Dinger sehen aus, als ob die Garantie bereits im vergangenen Jahrhundert abgelaufen wäre. Achselzucken.

10. Die Lampe in der Pantry brennt zwar, hängt aber in Fetzen von der Decke. Achselzucken sowie: „Mais elle éclair, n'est-ce pas?“ Nun ja, brennen tut sie, aber schön sieht sie trotzdem nicht aus. Pantry nennt man den Aufenthaltsraum unter Deck. Der Aufenthaltsraum an Deck wird Plicht oder Cockpit genannt.

11. Die Badeleiter ist kaputt. Eine der Ösen zum Einklinken fehlt. Wenn man die Badeleiter behelfsweise in die Heckreling hängt, kommt man vom Wasser aus nicht mehr an die unterste Stufe. Achselzucken.

12. Nachdem Arthur das Schlauchboot aufgepumpt hat, erschläft die Backbordkammer allmählich. Somit ist Baden, Schnorcheln, Tauchen oder gar Unterwasserfotografieren – es befinden sich zwei Unterwasser-Kamerataschen an Bord – von der Yacht aus auf dem Abschminktisch. Badeurlaub ade. Achselzucken.

13. Das ganze Schiff ist unvorstellbar dreckig. Auf Deck graue Schmiere. Das Geschirr in den Schapps ist nicht einmal gespült. Das Klo stinkt meilenweit. Der Fußboden in und vorm Klo ist morsch. In der Klo-Bilge, dem Leerraum unter den Bodenbrettern, in dem sich Leck- und Kondenswasser sowie ggf. Ölreste ansammeln – anderes in aller Regel nicht –, dümpeln Sachen im Urin, die eigentlich außenbords gehören. Das Schiff sieht aus, als hätte es ein paar Wochen auf dem Meeresgrunde zugebracht. Alles faul, morsch, verschimmelt. Selbst Bretter, die keinerlei Beanspruchung standhalten müssen, sind aufgeweicht, und der Lack ist abgeplatzt. Entsprechend schlimm sehen die Bretter aus, denen man Belastung zumutete. Keine Schraube kann die Scharniere in den feuchten, aufgequollenen Pressspanplatten halten. Alles klemmt, bis auf die Arretierungen. Die sind zu 90 % abgerissen. Das macht aber nichts, da ja alles klemmt.

14. An der Toilettenpumpe ist kein Ventil mehr dicht. Wenn man sein Geschäft außenbords gepumpt hat, müsste man eigentlich unter die Dusche. Großes Achselzucken. „Qu'est-ce que vous voulez?“

Der Skipper gibt auf. Wenn die Blonde wirklich ein Engel gewesen wäre und echte Flügel gehabt hätte, wäre sie vom vielen Achselzucken längst weggeflogen.

Was vor dem Auslaufen nicht beanstandet wurde, weil die Crew zu diesem Zeitpunkt noch nichts von dem Mangel wusste bzw. weil es sowieso zwecklos gewesen wäre, lässt sich etwa folgendermaßen beschreiben: Die Dusche erfüllte ihre Aufgabe nur unzureichend. Bei vollem Wassertank lief das Wasser einigermaßen. Waren jedoch ein paar Liter entnommen, spritzte der Strahl – wenn man ihn hier einmal so nennen will – in einzelnen, unregelmäßigen Stößen

heraus. Mit etwas Glück trafen die Spritzer dieselben Stellen, die man vorher mit der Klopumpe zugesaut hatte. Meistens hatte man kein Glück.

Dafür ließ sich das Wasser im Klo nur zum Laufen bringen, wenn man in der Kombüse einen Schalter anwarf. Danach lief das Wasser ohne Unterbrechung, bis man den Schalter in der Kombüse wieder ausknipste. Abgesehen davon, dass diese Prozedur äußerst lästig war, führte sie auch zu einer immensen Verschwendung des auf einem Schiff stets mehr oder weniger knappen Süßwassers.

Dass von den Relingstützen keine einzige mehr gerade stand oder am Schiff befestigt war, betrachtete man bereits als Schönheitsfehler.

Dagegen wurde es als weniger schön empfunden, dass Fock- und Großfall morsch waren. Das Großfall hatte man in der Mitte geflickt und mit Tesafilm umwurschtelt. Man konnte die Fallen nicht in der Hand führen, weil überall gerissene Drahtstücke herausstanden. Sollte Wind aufkommen, so dass man die Segel etwas hurtiger würde bedienen müssen, dann konnte dieser Törn ein Törn der blutigen Hände werden. Fallen nennt man die Seile aus Kordel oder – heutzutage meistens – Draht, mit denen die Segel hochgezogen beziehungsweise wieder heruntergelassen werden. Weil das Tuch sehr schwer ist, bedient man sich dabei der Winschen. Das sind spulenähnliche Trommeln aus massivem Messing, über deren angeraute Innenflächen man die Tauen wickelt und dann mit einer Kurbel strammzieht. Die meisten Winschen haben Gangschaltung. In ein oder zwei Gängen kann man die Kraftübertragung untersetzen, so dass auch weniger Kräftige sehr schwere Segel bedienen können. Es dauert nur ein bisschen länger. Muss nebenbei bemerkt noch erwähnt werden, dass die Wischen schlackerten? Allesamt?

Die Schoten waren so ausgemergelt, dass kein Knoten mehr hielt. Das war auch nicht gerade eine Freude. Hans musste das später dem ungläubig staunenden Prüfer vor Augen führen. Der hatte so etwas noch nie gesehen. Schoten sind die dicken, etwas weicheren Tauen, mit denen man die Segel bei Wendemanövern oder bei Halsen bedient oder wenn die Segel anders eingestellt werden müssen, weil der Wind drehte, der Kurs geändert werden soll oder man noch ein wenig mehr Geschwindigkeit aus dem Schiff herausholen will, weil der Skipper meckert, man sei zu langsam.

\* \* \*

Um zwei Uhr ist natürlich keiner da. Die Crew aus Germanien bewacht die Bude von EUROP' YACHTING ständig.

Seit vier Stunden lungert man nun auf der heißen Pier herum. Irgendwer hat belegte Baguettes und Cola besorgt.

Halb drei. Bei EUROP' YACHTING tut sich nichts.

Drei Uhr nachmittags. Bei EUROP' YACHTING tut sich nichts.

Hans beginnt, die Stopfbuchse zu reparieren. Jeder versucht irgend etwas Reparatives zu tun. Charlotte und Simone schleppen eimerweise Dreck aus dem Schiff und putzen den Kahn innen, so gut es geht. Dann werden die Lebensmittel verstaut.

Vier Uhr nachmittags. Bei EUROP' YACHTING tut sich nichts.

Meistenteils unverständliche Worte murmelnd und ohne Rangelerei verteilt man die Kojen.

Charlotte und Herbert wählen die Vorschiffs-Koje, Simone und Jürgen verkriechen sich in die Achterkajüte, Arthur entscheidet sich für die ungemütliche Koje hinter dem Kartentisch – aus der er am nächsten Tag ins Backbord-Schapp umzieht –, Jens kommt auf die Backbordbank, der Skipper auf die Steuerbordbank und der Chronist versucht, sich im Steuerbord-Schapp, das man ihm wärmstens empfohlen hat, einzurichten.

Die Lifebelts werden gecheckt und verteilt, die Schwimmwesten gecheckt und unter dem Navigationssitz verstaut.

Halb fünf. Bei EUROP' YACHTING tut sich nichts.

Hans und Charly gehen mit den defekten Lampen in einen Schiffszubehör-Laden und lassen für 113,90 FF eine Taschenlampe und eine Rettungsring-Lampe ‚reparieren‘. Später stellt sich jedoch heraus, dass beides nur funktioniert, wenn man auf bestimmte Stellen der Lampen klopft. Die richtigen Stellen wechseln täglich und müssen jeden Abend neu geortet werden.

16.40 Uhr. Bei EUROP' YACHTING tut sich nichts.

Der Skipper lässt den Motor an, legt ab und tuckert zur Tankstelle. 83 Liter Diesel werden gebunkert. Ganz schön viel dafür, dass der – 90 Liter fassende – Tank normalerweise bei der Schiffsübergabe voll ist. Nachdem sich bis 17.05 Uhr bei EUROP' YACHTING nichts getan hat, läuft die ‚Gin III TL‘ mit Ziel Calvi aus. Was soll man machen? Eine ordentliche Reparatur würde Monate dauern und den im Cockpit schon an einigen Stellen gerissenen Rumpf umfassen. 17.08 Uhr. Die ‚Gin III TL‘ passiert die Hafenausfahrt. Die Stimmung an Bord befindet sich mehrere Meilen unter dem Meeresspiegel.

\* \* \*

Gegen Morgen geschieht schon wieder ein Wunder. Die Batterien der Taschenlampe, die Arthur mit Tesafilm am Besanmast festwickelte, damit den Kompass wenigstens hin und wieder ein Lichtschimmer trifft, geben just zu der Zeit ihren Geist auf, als das Morgenrot den neuen Tag kündigt. Die ‚Gin III TL‘ ohne derartige Wunder das Meer durchpflügen zu lassen, hätte den Skipper und seine Crew mit Sicherheit überfordert.

Vierter September, morgens 8.30 Uhr. Die ersten Delphine. Alles strömt an Deck, um die Meeressäuger flippeln zu sehen. Das stellt sich als sehr vorteilhaft heraus, denn um 8.50 Uhr bricht der Steuerbord-Seilzug des Ruders. Das Ruder lässt sich plötzlich ganz leicht drehen. Unangenehmerweise reagiert das Schiff nicht mehr darauf.

Charly und Jens stürzen aufs Vorschiff, um die wild um sich schlagende Genua einzufangen, Arthur bringt die Yacht durch Backhalten des Besans in den Wind, so dass die Genua eingeholt werden kann, und Hans stößt mit unerfindlicher Geschwindigkeit die Notpinne auf. Vermutlich hat er infolge zahlreicher Hochseetörns eine Art Heimvorteil. Simone und Jürgen werden brutal aus der Achterkoje geworfen und die Notpinne direkt über das Ruder gestülpt. Schon um 9.30 Uhr segelt die ‚Gin III TL‘ wieder unter Vollzeug 120°.

Kurz bevor um 11.45 Uhr Land in Sicht kommt, quirlt das Wasser Backbord querab. Delphine – sollte man denken. Es sind aber keine. Ein Schwertfisch möchte beweisen, dass auch er seine Flippersprünge beherrscht.

13.00 Uhr. Calvi ist zum Greifen nahe. Der Wind frischt jedoch so schnell auf, dass man es nicht wagen kann, mit der maroden Genua Kurs zu halten. Die Genua wird geborgen und die Fock vorgeheißt. Dann steuert Jürgen die etwa fünf Seemeilen entfernte, nordwestlichste Stadt der kulturträchtigen Mittelmeerinsel Korsika an.

Das mit der Kultur hat durchaus seine Richtigkeit. Selbst wenn Sie sich nicht besonders für Opern interessieren sollten, werden Sie schon von Othello gehört haben. Oder von Don Giovanni. Gestalten, die Librettisten und Komponisten zu abendfüllenden Stories anregten. Don Miguel de Leca y Colonna y Magnara y Vincentello ist z. B. so einer. Er wurde zwar in Sevilla geboren, stammte aber aus Montemaggiore bei Calvi. Es handelt sich um jenen Don Juan, über dessen zügelloses Liebesleben Mozart eine Oper komponierte. Don Giovanni. Die als Vorbild dienende Geschichte spielte südlich von Calvi – vor über 300 Jahren.

Davon sieht man heute nichts mehr in der Stadt. Dafür überragt eine wuchtige Zitadelle auf dem Berg alles, was Altstadt heißt. Die Genuesen sollen mit der Verteidigungsanlage begonnen haben, und die Franzosen bauten sie fertig. Viele Jahre lang beherbergte sie eine Fallschirmspringereinheit der Fremdenlegion.

Als die ‚Gin III TL‘ um 14.35 Uhr in Calvi festmacht, weht der korsische Mohr unter der Steuerbordsaling. Salings sind die Streben im Mast, die die Wanten etwas vom Mast weg führen, so dass der Angriffswinkel für die Wanten, also die Stahlseile, die den Mast senkrecht halten helfen, günstiger wird. Unter der Steuerbordsaling führt man die Gastlandflagge, damit

sich das Gastland geehrt fühlt. Korsika ist eigentlich kein Gastland, denn es gehört zu Frankreich, aber wenn man die Separatistenfahne hisst, tun einem die in der Wildnis der Macchia hausenden Brüder vielleicht nichts. 101 sm wurden unter Segeln zurückgelegt. Das Barometer ist währenddessen auf 1016 mBar gefallen.

Hans legt mit der Notpinne ein erstklassiges Anlegemanöver hin, und der Hafen heilt die Kranken. In Minutenschnelle. Danach geht es sofort los, das Ruder reparieren.

### **Leseprobe 2** (Seite 33 - 38 / 45 - 49 / 55 - 58)

Jesus wurde beweint, als er mit dem Kreuz auf dem Rücken den Berg Golgatha hinaufkeuchte. Über Charly und Jürgen haben sie in den calvinistischen Kneipen jedoch nur gelacht. Dabei war der Unterschied nicht einmal sehr groß. Das Kreuz auf Charlys Rücken bestand aus Aluminium – die Kuppe mit einem Kompass verziert –, und die Speichen säumte ein großer Heiligenschein aus Aluminium. Das war der ganze Unterschied.

Jesus wusste jedoch, wo der Marsch hinging. Die deutschen Segler wussten es nicht. Nach jedem Misserfolg wechselte das Kreuz den Träger, und Simone trug die ölverschmierten Seile wie eine Schleppe hinterher. So ähnlich muss der Name Schlepptau entstanden sein.

Den Ostteil Calvis haben die drei schon nach 15 Minuten erreicht. Nautic wie? Nie gehört. Post? Ja, die gibt's. Aber da müssen Sie den Berg hinauf.

Weitere 10 Minuten später steht man im richtigen Laden. Kompass in den Regalen, Wintchen, Anker, Seile, geflochten und geschlagen, auf Kabeltrommeln. Reparatur? Das Ding da? Non! Höchstens im Hafen. Nach Volvo Penta sollen die Bittsteller Ausschau halten. Am besten halte man sich hart rechts.

Die Wanderer mit dem Aluminiumkreuz halten sich hart rechts und gelangen am späten Nachmittag auf eine kleine Werft, die sie von weitem für Sperrmüll gehalten hatten. Es hantieren in der Tat zwei Gestalten herum. Der Boss? Später vielleicht. Offenbar erfreut sich auch hier das Informationsmittel Achselzucken großer Beliebtheit.

Beim ratlosen Umherblicken wird ein Lieferwägelchen vor einem Pavillon mit zwei vier-eckigen Säulen entdeckt. Charly wittert Zusammenhänge und trabt zu der etwas windschiefen Konstruktion, die beim Näherkommen einer Tankstelle ähnlich zu sehen beginnt. Das Lieferwägelchen davor, ein R 4, trägt die Aufschrift „Volvo Penta“. Der agile, ständig auf einem Stück Holz kauende, auf Jüngling getrimmte Herr mittleren Alters, entpuppt sich als der Chef. Nach relativ wenig Hin und Her ist er tatsächlich bereit, das Kreuz der ‚Gin III TL‘, gemeint ist die halbzerbröselte Steuersäule, in Augenschein zu nehmen.

Das zerfaserte Ende der Strippe lenkt seine Aufmerksamkeit nur für Sekundenbruchteile ab. Er hat mit präzisiertem Blick die Haupt-Krux entdeckt: Die Lager, um die die Seile mittels Umlenkrollen geführt werden. Sie haben sich von ursprünglich etwa 20 mm auf deutlich geringere Durchmesser verjüngt. Acht, allenfalls zehn Millimeter bringen die Achsen noch vor den Zollstock. Der Rest liegt irgendwo im Schiff als Abrieb herum, und die so gewonnene Luft produzierte das so oft beklagte Schlackern des Rades.

Die Germanen verstehen natürlich nicht alles, was der Eigentümer des Sperrmülls sagt, aber ein zufällig vorbeikommender Italiener – sein Schiff liegt, wie man später erfahren wird, vier Poller weiter, und er spricht, im Gegensatz zu den deutschen Banausen, fließend Französisch, Englisch und Deutsch –, der verdolmetscht also, dass die Steuersäule lebensgefährlich sei. Entweder Volvo Penta repariert sie so, dass sie keine Gefahr mehr bildet oder gar nicht. Charly stammelt, dass das Schiff nur gechartert sei, dass man einen Neubau nicht zu finanzieren gedenke und überhaupt. Wenn man diesen Maßstab an die gesamte „Yacht“ anlegen wolle, dann gehöre der Kahn versenkt. Und zwar schleunigst. Jawoll! Oder auf den Sperrmüll. Nach viel Hick und Hack kommt folgende Einigung zustande: VOLVO PENTA tauscht das gerissene Seil aus und erneuert die untere, verschlissene Achse. Die obere bleibt drin. Sie ist schließlich nur von 20 mm auf etwa 15 mm geschrumpft, hat also noch für mehr als 14 Tage Substanz. Das muss auch der Experte von VOLVO PENTA zugeben. Darüber hinaus findet



man sich bereit, eine eidesstattliche Erklärung zu unterschreiben, dass der Skipper und seine Crew im Falle eines Unglücks keine Regressansprüche an VOLVO PENTA oder NAUTIC BALEANA oder wie der Laden heißt, erheben. Die Marodie des Schiffes scheint sich im Hafen herumgesprochen zu haben. Außer der ‚Gin III TL‘-Crew weiß aber niemand, dass die eidesstattliche Erklärung nur einen unbedeutenden Teil des schiffsimmanenten Murkses zum Gegenstand hat.

Kosten? Ja, so genau lässt sich das nicht abschätzen, weil man ja noch gar nicht weiß, was alles kaputt ist. Aber mit 600 bis 800 FF sollte man schon mal rechnen.

Mindestens.

„Wann ist das Steuer fertig?“ fragt der inzwischen hinzugeeilte Skipper etwas kleinlaut. Aber da überrascht man die Deutschen mit einer sehr zufriedenstellenden Antwort: „Morgen Mittag. Vierzehn Uhr. Pünktlich!“

\* \* \*

Sechster September. So'n richtiger Donnerstagsmorgen. Der Skipper beabsichtigt, über Gargalo und Girolata nach Porto und später über Ajaccio nach Bonifacio zu segeln. Propriano wurde bereits aus dem Programm genommen. Die Borduhr zeigt halb fünf, als das Kommando: „Leinen los!“ von Bord der ‚Gin III TL‘ gehört wird. Der Skipper steht zackig am Rohr, und die Crew ist nötig.

„Hätt's net bis nach'm Aufstehn Zeit gehabt?“ will wer wissen.

„Nu macht doch mal!“

„Gestern ham welche erzählt, drauße wär Schirokko. Die sin von Sardinie gekomme.“

„Die Hamburger kamen aber von Südfrankreich und haben erzählt, es wäe Mistral.“

„Ist doch egal. Jetzt fahr'n wir erst mal raus, und dann sehn wir schon, wie's ist.“

Sechs Uhr. Der Chronist kann nicht genau erkennen, wer alles kotzet, weil er selber kräftig mit Rückwärtsessen beschäftigt ist. Am standfestesten wirkt Herbert, der Senior der Crew. Dem macht das alles nichts aus. Später verrät er den anderen den Trick: „Vorm Auslaufen gut frühstücken und dann oben mit einem Sherry medium abdichten“.

Halb sieben. Der Entschluss zur Umkehr ist gereift. Wesentlichen Beitrag dazu leistete der Schistral mit 7 bis 8 Beaufort und 50 bis 100 m hohen Wellen. Vielleicht waren sie auch nur 7 bis 10 m hoch oder gar nur drei bis fünf Meter. Der Magen beurteilt das zuweilen anders als der Augenschein.

Um 8.30 Uhr versuchen wir, wieder am alten Liegeplatz festzumachen. Die Windverhältnisse im Hafen haben sich jedoch inzwischen grundlegend verändert. Immer noch grün im Gesicht bewundert Charly die zügige Fahrweise des Skippers.

„Pass auf!“ mahnt er Hans, „der Wind drückt dich weg!“

Zu spät. Der Kiel hat sich in einer Mooring verheddert. Das ist reichlich ärgerlich. Moderne Yachthäfen sind bekanntlich eng und mit unvorstellbar vielen herrlichen Yachten – meist zum Verchartern – vollgestopft. Wenn die alle das freie Ende per Anker befestigen wollten, dann müssten sie exakt in der umgekehrten Reihenfolge des Einlaufens auslaufen. Andernfalls gäbe es am Grunde des Hafenbeckens ein unentwirrbares Gewurstel von Ankerketten. Und selbst wenn die vom Ankern her einzige Möglichkeit zum Entankern realisiert würde, wäre der Grund des Hafenbeckens nach kürzester Zeit so gründlich durchpflügt, dass kein Anker mehr hielte.

Um das zu verhindern, hat der Hafengebauer dicke Betonklötze im Hafenbecken versenken und jeweils dicke Ketten oder Leinen daran befestigen lassen: Die Moorings. An einer Mooring kann man die Yacht festzurren, damit sie sich nicht bei Wind und Wellengang Kratzer an der Mole holt.

Wenn die Mooring mangels Schiff nicht gebraucht wird, liegt sie am Boden oder auf ihrem Betonklotz und das vordere Ende hängt an einer Boje oder an einem in die Kaimauer eingelass-

senen Ring. Wenn aber ein Schiff an der Mooring hängt, dann sitzt das Seil recht stramm und geht schräg nach unten zu seinem Betonklotz.

Man kann so eine Mooring leicht zwischen den – meist 1,60 bis 2 m tief ins Wasser tauchenden – Kiel und die auch gut 50 bis 80 cm tief montierte Schraube bringen, wenn man dicht genug an der Mooring vorbeifährt und sich dabei vom Wind auf eine andere vermoorte Yacht drücken lässt. So taten wir. Mehrmals.

Die erste Reaktion ist ein Schrei. Der kommt völlig spontan, und zwar von dem, der am Ruder steht. Er wird gelegentlich von dem Gezeter der Mitwirkenden unterstützt. Dann kommen helfende Hände mit Fendern und Bootshaken. Und Schaulustige. Mehr als man vorher glaubt, je in einem Hafen gesehen zu haben. Nur auf den direkt betroffenen Nachbarschiffen gibt es keine Schaulustigen, sondern Fahrensleute, die um die Kratzer an ihren Schiffen bangen. Oder gar eine verbogene Schraube befürchten. Dann gelangen allerlei Gerätschaften zum Einsatz.

Bootshaken. Festmacherleinen, die einen Fender von der nächsten Pier herübertreiben lassen sollen – der Wind wäre stark genug –. Fender sind gummiartige Plastik-„Kissen“ zum Verhindern von Kratzern am Rumpf bei Anlegemanövern.

„Habt ihr kein Schlauchboot?“

„Kaputt!“

Dann ein Ruck. Die Mooring hängt nicht mehr am Kiel, sie hängt in der Schraube.

„L E E R L A U F ! ! ! “

Gerettet.

Fürs Erste jedenfalls. Dann dreht sich das Schiff. Ein Ruck. Die Mooring ist frei. Die ‚Gin III TL‘ hängt in der nächsten Mooring.

Neue Hände. Neue Gesichter. Eine neue Yacht. Neue Bootshaken.

\* \* \*

Der Wind ist gar nicht so stark; er passt sich nur weder in Stärke noch Richtung den zu groß geratenen Wellen an. In gewaltiger Dünung stampft die Yacht unter Motor nach Gargalo. Segel zu setzen hätte keinen Vorteil gebracht, weil der Wind absolut nicht zur Fahrtrichtung passte.

Vor der winzigen Felseninsel Gargalo fällt der Anker zwanzig Minuten vor elf. Wind und Wellen gestatten indessen keinen langen Aufenthalt. Während Hans acht Steckmuscheln – die größten sind fast einen halben Meter lang – aus acht bis zehn Metern Wassertiefe schnorchelt, bereitet Charlotte ein kräftiges Mittagessen zu, und weil die Nicht-Antialkoholiker den Magen mit Sherry Medium verschließen, sind sie ab sofort seefest. Simone beherrscht ihren Magen auch ohne Gebräu, Jürgen wird weiterhin grün dreinblicken, und dem Skipper macht Seegang schon lange nichts mehr aus.

Dass die Steckmuscheln bei Kennern als Delikatesse gelten, erfährt der Chronist zu Hause aus dem Lexikon. Vor Ort kippten die Banausen die Köstlichkeit über die Reling und Hans säuberte mit Herberts Nagelbürste die innen perlmuttglänzenden, außen rötlichgelb gefärbten Schalen der Schinkenmuscheln, die die Zoologen der Unterfamilie der Steckmuscheln zuordnen. Es sollte vielleicht noch erwähnt werden, dass Hans' Hände bereits eine Woche nach dem Reinigen der Muschelschalen wieder zu heilen begannen.

Die Verteilung war ganz einfach. Die Muscheln wurden verlost. Während der Verlosung ebnete sich die See zusehends ein, und so segelte man an der großartigen Kulisse des zerklüfteten, westkorsischen, roten Granits entlang nach Süden. Eine Stunde nach Beendigung der Verlosung waren auch die Tauschaktionen abgeschlossen, deren Durchführung sich zur Herstellung der allgemeinen Zufriedenheit als unerlässlich erwiesen hatte.

Girolata, Porto, Ajaccio und Propriano werden von Weitem begrüßt. Dafür kennen sich die Segler der Skipper-Hans-Crew aber in Calvi besonders gut aus.

Nachts segelt man bei raumem, also mehr oder weniger genau von hinten (achtern) einfallendem Wind und ausgebaumter Genua mit sechs Knoten 170°. Morgens um fünf Uhr wimmeln alle Mann an Deck. Segel bergen. Die ‚Gin III TL‘ läuft in den schmalen Kanal ein, der zum Hafen von Bonifacio führt.

Halb sechs.

Der Hafen von Bonifacio ist wach. Die erste Mooring befindet sich zwischen Schraube und Kiel. Hans fährt das Kiel-Schraube-Manöver. Trotzdem bleibt die Schraube heil.

Ein Wunder? Unsinn! Alles Routine.

Es ist erstaunlich, wie vielfältig gewandet die Leute an Bord einer Segelyacht zu schlafen pflegen. Von edel bis liederlich kommt alles Erdenkliche zum Vorschein. Ein Monokel wird jedoch nirgends gesichtet. Also bestenfalls Tiefadel.

Schätzungsweise 20 bis 30 Personen hat die Katastrophencrew aus den Kojen geholt. Sie werden eine geschlagene Dreiviertelstunde über die Planken ihrer Decks rennen, bis die ‚Gin III TL‘ mehr oder weniger unauffällig an einem Steg dümpelt.

Alle sprechen Deutsch. Zumindest beherrschen die meisten eine respektable Anzahl deutscher Kraftausdrücke, von denen etliche schon ein wenig unfein klingen. Aber markig. So ist es kein Wunder, dass die ‚Gin III TL‘ bereits um Viertel nach sechs – natürlich mit dem Bug – an der Pier liegt. Der Wind drückt ein wenig in den schon von Homer als windgeschützt gepriesenen Hafen, aber sonst sind keine besonderen Vorkommnisse zu vermelden.

Genaugenommen verlief das Anlegemanöver völlig glatt, wenn man einmal davon absieht, dass der Skipper hinterher alle seine Scheine wegwerfen wollte, und dass Jens ins Wasser fiel. Aber daran war er selber schuld. Was turnt er auch sprungbereit mit der Vorleine auf dem Bugkorb herum, wenn der Skipper vor dem Steg den Motor noch einmal voll im Rückwärtsgang aufheulen lassen will? So steht das jedenfalls im Hafenhandbuch für Anlegemanöver. Sagt Hans. Der Sprung fiel deshalb ein wenig zu kurz aus.

Passiert ist Jens nichts – jedenfalls so gut wie. Die Pfeife ging aus, und er wurde halt e bissele nass. Als echter Sachse ließ er die anderen kurz aber treffend mit einem zwischen Pfeife und Zähnen hindurchgegurgelten: „Ei verbibbcht!“ seine Ansicht zu der Sache wissen. Danach schwamm er an Land.

## Skipper Hans / **Mit Skipper Hans in die Waddenzee**

### **Leseprobe 3** (Seite 85 - 91)

„Anfang Mai ins Ijsselmeer? Ich glaube, ihr seid verrückt.“ Charly, der Autor dieses Segeltörn-Berichtes, hat ganz feste Vorstellungen über die frühjährlichen Außentemperaturen im hohen Norden. „Und dann wollt ihr womöglich noch raus in die Nordsee?“

„Klar. Wenn’s einigermassen geht. Texel oder Vlieland oder so.“

Charly hört schon gar nicht mehr hin, als sein Vorjahres-Skipper vorschlägt: „Du kannst ja mal mitkommen. Dreihundertfünfundsechzig Mark die Woche.“

Für sieben Tage auf einer 18 Meter langen Suncoast 52 mit 14 Kojen ist der Preis äußerst günstig. Aber Charly interessiert das ganz einfach nicht, und damit basta. Was soll er im Mai am Polarkreis?

Im Verlauf des Herbstes und des nächsten Frühjahres kommt bei Segler-Treffs immer wieder mal die Rede aufs Ijsselmeer. Anlässlich einer dieser Gelegenheiten fragt Charly ganz beiläufig: „Was trinkt man denn da so?“

„Oooch“, wird geantwortet, „nix besonderes. Bier, Grog, Genever und so“, und damit steht für ihn fest: Das „Und so“ muss es sein.

Der Meinungsumschwung kommt Ende Februar. Jürgen Rieder erzählt beim Tennis mit glasigen Augen vom Ijsselmeer. Jürgen ist überzeugter Sportler und fanatischer Antialkoholiker. Das „Und so“ kann’s also nicht sein.

„Im Ijsselmeer musste mal fahr'n!“ rät er Charly, und der beliebt zu kontern: „Mit was verteidigt man sich denn da gegen die Eisbären?“ Als Jürgen mitleidverströmend grinst, setzt Charly noch eins drauf: „Wenn du 'nen Eisbrecher anfordern musst, ist die Bordkasse doch ruck, zuck leer.“

Jürgen gibt zwar zu, dass es Anfang Mai im Ijsselmeer hin und wieder auch schon mal geschneit hat, aber liegengeblieben sei der Schnee nie. So ein Schneetreiben sei in keinsten Weise ausreichend, einem überzeugten Hochsee-Fan die Freude am Segeln zu vermiesen. Hans erzählte mal, wie urig das war, als die Elisabeth bei heftigem Schneetreiben zerrissene Segel nähte. Elisabeth pustet sich heute noch gegen die Fingerkuppen, wenn man die Sprache darauf bringt.

Charly ist bisher nur im Mittelmeer gesegelt, und ihm war es manchmal selbst zu Pfingsten an der Côte d'Azur noch zu kalt. Trotzdem ruft er anderntags Hans Borenfreund an: „Sag' mal“, beginnt er ganz vorsichtig, um sich ja nicht vorschnell festzulegen, „wie sieht das denn so mit dem Ijsselmeer-Törn Anfang Mai aus?“

„Da haste leider Pech“, sagt Hans. „Alles voll. So schnell wie diesmal war noch nie 'n Törn ausgebucht.“

Charly legt den Hörer ganz vorsichtig auf die Gabel und atmet tief durch.

\* \* \*

Anfang März ruft Hans plötzlich an, es sei jemand abgesprungen, ob er....?

„Na klar“, antwortet Charly. Wird doch jetzt nicht kneifen. Er will's wissen. „Kennst ja meine Bedingungen“, fügt er hinzu. „Wenn ich die Navigation eigenverantwortlich machen darf, das Logbuch führen und den Törnbericht schreiben, dann bin ich dabei.“ Hans gesteht ihm alles bereitwillig zu, weshalb er nachfordert: „Und genug Zeit zum Fotografieren will ich haben. Dafür rei' ich mich nicht ums Kochen.“ Hans scheint gut gelaunt zu sein, denn er akzeptiert ohne Zögern.

Am 12. März kam der nächste Anruf. Abends. Viertel vor sechs. Arthur Wingfeld meinte, so wie er den Hans kenne, hätte der doch bestimmt vergessen, Charly zu sagen, dass heute um 7 Uhr Törnbesprechung sei. Ob er das bis dahin schaffe?

„Klar schaff' ich das“, wirft er sich in die Brust. „Wenn mein Hubschrauber anspringt, ist das gar kein Problem. Müsstest mir nur sagen, wo.“

„Im Weinkrüger. Frankfurt. Goetheplatz. Weiß auch nicht so genau, wo das ist. Bei der Alten Oper rum, glaub' ich. Ist 'n Tisch auf den Namen Hardenberg reserviert. Bis gleich!“

Dank rascher Auffassungsgabe und guter Kondition sitzt Charly zwanzig Minuten später in der S-Bahn und läuft fünf Minuten vor sieben Arthur Wingfeld in die Arme. Arthur und Charly kennen sich vom letztjährigen Segeltörn. Charly, der Chronist dieses Reiseberichtes, groß, spärlich blond – das Knie kommt oben ein wenig durch – und blauäugig, erwidert Arthurs kräftigen Händedruck. Der ebenfalls recht hochgewachsene Arthur hat in den letzten Stunden mit Charly mehr Worte gewechselt, als man sonst in einer ganzen Woche von ihm zu hören bekommt. Er spricht nur, wenn es etwas zu sagen gibt.

Daran gemessen kann man die Begrüßung durchaus als ‚großes Hallo‘ bezeichnen. Dann fragt ein in der Nähe wartender Herr von kräftiger Statur, merklichem Bäuchlein, etwas spärlichem Haupthaar und aufgeschlossenem, gutmütigem Gesichtsausdruck, ob die Herren zur ‚Pandora‘-Crew gehörten. Olaf Lehmann, stellt er sich vor.

Der reservierte Tisch wird völlig problemlos durch einfaches Befragen des Bedienungspersonals gefunden. Ein Herr sitzt schon dran. „Bernd Hardenberg“, stellt er sich vor. Bernd ist der Bruder von Elisabeth, die diese Törnbesprechung organisiert hat. Bernd ist ellenlang, rappeldürr, langhaarig und vollbärtig. Schwarz mit einem Einschlag ins Rötliche. Trockene Sprüche gehören zu seinem Lebenselixier. Schwarze Kleidung trägt er am liebsten. Obwohl kein Trauerfall anliegt, wie er beiläufig versichert. Später wird man feststellen, dass er seiner Schwester sehr zugetan ist. Vermutlich hängt das damit zusammen, dass ihr Vater zur See

fährt. Der Vater ist Chief, also Chefindenieur, auf einem Öltanker. Selten zu Hause. Die Kinder erben die Liebe zur See.

Nach und nach nehmen dann noch zwei weitere Herren bei den nur wenige Minuten zu spät Gekommenen Platz.

Zunächst schleicht Erhard Faber in die Nähe des Tisches und erkundigt sich nach einem vorbestellten Tisch. „Hardenberg oder so“ hört man ihn sagen. Erhard ist ein drahtiger Typ. Leicht untersetzt. Das Haupt ziert schwarzes Vollhaar und schwarzer Vollbart. Man kann auch sagen, dass er wild verwegen wirkt. Aber das wird sich im Laufe des Törns aufklären. Er fuhr bis vor kurzem zur See. Dass er nicht zu den Verkniffenen gehört, lassen Tausende von Lachfältchen vermuten. Der militante Antialkoholiker ist ein leidenschaftlicher Kaffee-Trinker. Irgend ein Laster braucht der Mensch schließlich.

Ralf Breithauer trägt ebenfalls volles Haar und vollen Bart. Dunkelblond. Er lässt sich treffender mit der Bezeichnung stämmig beschreiben. Er fällt durch allzeit langsame Bewegungen auf, aber die sitzen. Kein Handgriff zu viel, keiner zu wenig. Selbständige haben oft diese Eigenschaft. Es gehört wohl zum Vermeiden von Fehlern. Ralf lässt sich nicht leicht zu einem Blödsinn überreden, aber wenn er darauf eingeht, dann wird da auch was draus.

Der Abend beginnt mit kräftigem Klönen, denn alle kennen Hans Borenfreund von irgendeinem Törn. Untereinander kennt man sich aber kaum bis nicht. Skipper Hans und sein Schwipp-Schwager dritten oder vierten Grades, Walter Dormann, können nicht kommen, denn Wunstorf und Uphusum liegen etwas zu weit im Norden. Die Irmgard Wagner aus Braunschweig und den Wilhelm Zweigdörfer aus Kassel, die werden die anderen auch erst auf dem Schiff kennenlernen.

Aber die Elisabeth Hardenberg, die weiß rundum Bescheid. Hans hat ihr aufgetragen, alles, was die „Frankfurter“ angeht, zu organisieren. Muss jeden Augenblick kommen.

Gegen acht fragt man sich, wann die Elisabeth denn nun kommt. Gegen neun fangen die Ersten an zu lallen; um halb zehn muss Olaf zur Bahn. Kurz vor zehn Uhr, als außer Kaffeetrinker Erhard sowieso keiner mehr Aufträge ordnungsgemäß entgegenzunehmen imstande wäre, teilt der Geschäftsführer mit, eine Frau Hardenberg wünsche einen der Herren zu sprechen. Ihr Bruder geht zum Telefon, während die anderen besorgte Mienen aufsetzen. Dann sagt Bernd, dass seine Schwester die Törnbesprechung völlig vergessen hat. Sie bittet um Entschuldigung. Im Kilobyte-Maßstab. Kilobyte ist eine zeitgemäße Ausdrucksmöglichkeit für „Wahnsinnig viel“. Elisabeth ist, wie ihr Bruder, in der EDV-Branche tätig.

Bei Charly fängt es ganz allmählich an zu dämmern. Er beginnt zu ahnen, was die Faszination an so einem Ijsselmeertörn ausmacht. Ein klein wenig freut er sich nun doch auf den Törn.

#### **Leseprobe 4** (Seite 102 - 105 / 114 - 116 / 120 - 124)

„So, Kinder, nu macht doch mal was!“ Dem Skipper schlägt gebündeltes Desinteresse entgegen. Seit zwei Dreiviertelstunden segelt die ‚Pandora‘ auf dem Ijsselmeer. Hans drängt in gewohnt weinerlichem Tonfall auf eine demokratische Entscheidung, während die Yacht unter Vollzeug, d. h. Genua, Fock, Groß und Besan mit 6 Knoten hoch am Wind auf das Leuchtfeuer De Ven zuläuft. „Am Wind“ segeln nennt der Segler einen Kurs in mehr oder weniger spitzem Winkel gegen den Wind. „Hoch am Wind“ ist der spitzestmögliche Winkel, den die Yacht gegen den Wind laufen kann. Seitlich einfallender Wind heißt „halber Wind“ und von achtern einfallender „raumer Wind“.

„Wer ist für Enkhuizen?“ Keine Reaktion.

„Wären wir in ‘ner halben Stunde an Land, wenn wir jetzt Enkhuizen anliefen.“

Nichts. No interest.

Arthur steht am Rohr. Rohr ist die unter Seglern gebräuchliche, saloppe Bezeichnung für das Ruder, sei es ein Steuerrad oder eine Pinne. „Gibt mir mal einer ‘nen neuen Kurs?“ mault er von draußen in die gemurmelte Debatte unter Deck. „Wir sind gleich am Ufer.“ Wer sich in der Segelei nicht so auskennt, wird denken, man braucht nur einen Strich in die Seekarte zu

malen, den Winkel zu messen und dann so zu steuern, dass der Kompass diesen Kurs anzeigt. So einfach ist es aber nicht. Leider. Der Kompass zeigt nämlich nicht exakt zum geographischen Nordpol, also der Stelle, wo die Erdachse aus der nördlichen Polkappe ragen würde, wenn die Erde wie ein Globus montiert wäre, sondern mehr oder weniger haarscharf daneben. Das liegt zum einen daran, dass der magnetische Nordpol nicht mit dem geographischen zusammenfällt – was der Navigator als sogenannte Missweisung = MW berücksichtigen muss – und zum anderen daran, dass größere Eisenteile an Bord (Motor, Anker, Stahlrumpf ...) das Magnetfeld verbiegen, was die rechnerische Berücksichtigung der zuvor ermittelten Deviation erfordert. Beide Fehler können das Vorzeichen + oder - haben. Da man vom Kartenkurs (KüG = Kurs über Grund) zum Kompasskurs immer mit minus rechnet, kann z. B.  $64^\circ$  minus  $- 3^\circ$  MW einen Kurs von  $67^\circ$  ergeben, weil minus mal minus = plus ist. Sobald man sich dem Ufer oder sonst einem Hindernis nähert, muss der Steuermann mit einem neuen Kurs versorgt werden, denn wenn er durch sein Ausweichmanöver gegen ein unter Wasser verstecktes Hindernis brummt, ist damit auch niemand gedient.

Zweieinhalb Stunden für die erste Ijsselmeer-Überquerung sind doch nicht schlecht. Oder? Immerhin knapp 13 Seemeilen, respektive 24 Kilometer.

„Also, vorgesehen war ja, dass wir heute in Lemmer übernachten“, meldet sich Hans wieder zu Wort. „Wer ist für Lemmer?“

Kein Mensch scheint sich dafür zu interessieren, in welchem Hafen die Crew die Nacht über schnarcht.

Die elektrische Deckenbeleuchtung in der Pantry, dem Aufenthaltsraum unter Deck, leuchtet nicht; sie glimmt. Bestenfalls. Man kann kaum noch etwas erkennen. Wilhelm Zweigdorfer schlägt deshalb vor, dass man doch erst mal die vier kardanisch aufgehängten Petroleumlampen anzünden könnte, und schon hat er den Auftrag, das doch mal eben zu übernehmen.

Wilhelm hebt die Rechte, um die Streichhölzer aufzufangen, die Charly ihm vom Kartentisch aus zuwirft. Hans hat die erhobene Hand bei der Stimmenauszählung berücksichtigt und ordnet an, dass man mit einer Stimme Mehrheit – bei neun Enthaltungen – nach Lemmer fahren wird. Den Kurs hat der Navigator vorsichtshalber schon errechnet:  $64^\circ$  KüG minus  $- 3^\circ$  Missweisung =  $67^\circ$ , minus  $+ 1^\circ$  Deviation =  $66^\circ$  MgK.

„Geh' mal auf fünfundsechzig Grad! Null-sechs-fünnef!“

Erhard und Olaf klettern über das steile Treppchen an Deck und helfen Arthur bei der Wende.

\* \* \*

Der Himmel trübt sich ein. „Wollen sehen, dass wir nach Hoorn kommen“, sagt der Skipper. Ungefähr 18 sm. Rund drei Stunden plus Zeit für die Schleusen.

Auch Hoorn war einmal eine der reichsten Städte an der Zuidersee. Als nämlich die Schiffe der Ostindischen Kompanie den größten Teil ihrer Waren hier ausluden. Hoorn ist die Heimatstadt von Willem Schouten, der 1616, zusammen mit seinem Segelkumpel Jacob Le Maire, als erster Europäer den südlichsten Punkt Amerikas rundete und das stürmische Kap nach dem Huk vor seiner Heimatstadt benannte. Eine unbedeutende, flache Landzunge östlich der Stadt. Stürme dürften sich schwer tun, sie zur Gefahr werden zu lassen. Damals hieß das Ijsselmeer noch Zuidersee und unterlag den Gesetzen, die die Nordsee alle 12 Stunden heben und senken. Heute ist das Ijsselmeer durch einen von 1927 bis 1932 erbauten Damm von den Gezeiten abgeschnitten, und der niederländische Landhunger hat mitgeholfen, den südlichen Teil des Sees zu Ackerboden und Weide umzufunktionieren. Demnächst soll das Ijsselmeer südlich der Linie Enkhuizen - Lelystad eingepoldert werden. Der Damm dient bereits als Autostraße. Bald werden Hoorn, Edam und Amsterdam nicht mehr am Meer liegen. Kap Hoorn – also das echte –, das liegt dann 20 Autominuten landeinwärts.

Um zehn nach drei wartet man darauf, dass sich die Tore der Schleuse öffnen. Kaum Betrieb. Genaugenommen gar keiner. Die Schleuse ist kaputt. Acht Tage wird die Reparatur dauern.

Mindestens. Man erfährt das so nach und nach, weil niemand an Bord das niederländisch geschriebene Schild lesen kann und folglich auch nicht beachtet.

Fluchen. Drohgebärden. Niedergeschlagenheit.

Was jetzt?

Elisabeth hat den anderen mit glasigen Augen von dem tollen Lokal in Hoorn vorgeschwärmt. Surinamesisches Spezialitäten-Restaurant. Auch Bernd, Ralf und Hans bedauern, dass das nun ausfallen muss.

„Wieso ausfallen?“ fragt jemand. „Wenn wir statt um sechs um neun da sind, kriegen wir bestimmt auch noch was. Fahr ’n wir halt am Damm entlang nach Lelystad und gehen bei Houtribhaven durch die Schleuse.“

„Den Damm entlang fahren“ ist gut. Die Tiefenverhältnisse des nördlichen IJsselmeeres zwingen die ‚Pandora‘ zu kuriosen Schlangenlinien entlang der Betonung EZ 3 bis EZ 23. Um keinen Raum zu verschenken und keine Zeit mit Segelmanövern zu verlieren, folgt die Yacht dem ‚Tonnenstrich‘ unter Motor. Die Schleuse Houtribhaven liegt um 18.12 Uhr in ihrem Kielwasser.

Dann fängt der unangenehme Teil des Tages an: Es beginnt zu regnen. Ein Gewitterausläufer streift die niederländische Küste. Der Wind kommt mit 3 Beaufort von Westen, also genau von vorn. Zuweilen wird der Regen von starken Regenschauern unterbrochen.

Saulaune.

Man zieht sich an dem Gedanken an das – hoffentlich – vorzügliche Abendessen hoch.

\* \* \*

Vor der Brücke, über die die Nationalstraße 10 Noord-Holland mit dem Rest der Niederlande verbindet, muss sich die ‚Pandora‘ eine Viertelstunde gedulden. Dann haben sich vier größere Segelyachten angesammelt, und es lohnt sich, den Ausflugsverkehr zu stoppen und die Brücke hochzuklappen. Wenige Minuten später läuft die ‚Pandora‘, als einer von etwa zehn Seglern, einigen Ruderbooten und einer riesigen Tjalk, die sich im letzten Moment noch hinter sie geschoben hat, in die Oranjesluizen ein.

Sie dürfen nun nicht denken, dass in so einer Schleuse viel geschieht. Die Höhendifferenz von meist nur 30 bis 50 cm wird in wenigen Minuten überwunden, und dann strömen die geschleusten Boote wie eine Gänseschar in den Teich. Die jeweilige Rumpflänge sortiert die Schiffe alsbald in absolut unsozialer Manier: vorn die großen und hinten die kleinen.

Amsterdam wurde vergleichsweise spät besiedelt. Jedenfalls für eine europäische Großstadt. Erste urkundliche Erwähnung tat man um 1275, weil man mit einer Festung die Handelswege schützen musste. Um die Festung herum wohnten anfangs nur arme Leute in schilf- oder gar strohgedeckten Häusern. Die brannten alle Nase lang ab. Erst mit dem Eintritt in die Hanse kam etwas Wohlstand in die Stadt. Im niederländisch spanischen Glaubenskrieg während des 16. Jahrhunderts, rückte Amsterdam dann endlich ins Blickfeld der Geschichte. 1581 erklärte Wilhelm von Oranien in Delft die Unabhängigkeit der Niederlande von Spanien. Im 17. Jahrhundert hatte Amsterdam dann plötzlich den größten Hafen der Welt und die wichtigste Börse dazu. Auch mit Tulpen wird Amsterdam reich. Der erste Börsencrash der Geschichte fand in Amsterdam statt. Als man für gezüchtete Tulpenzwiebeln den Gegenwert von 20 Pferden zahlte. Im 18. Jahrhundert ging’s dann endgültig abwärts. Nach einer Seeschlacht verlieren die Niederlande die Vorherrschaft auf See gegen England, und Anfang des 19. Jahrhunderts zaust sie dann Napoleon noch einmal so richtig durch. Danach spielt Amsterdam nie mehr die erste Geige im europäischen Orchester.

Amsterdam ist schnell abgehakt. 16.20 Uhr gelungenes Anlegemanöver der 18 Meter langen ‚Pandora‘ in dem für maximal 15 Meter lange Schiffe zugelassenen Sixhaven. Hans stand am Rohr; es war jedoch gerade kein maulaffenfeilhaltender Besserwisser an Deck.

Bis 18.30 Uhr Stadtbesichtigung.

Eine andere Welt. Eine ganz andere Sorte Holland. Wenn sich der eine oder andere Niederländer dafür schämen sollte, könnte man das verstehen.

Es bestand bei den deutschen Seglern durchaus die Bereitschaft, zu akzeptieren, dass die in Amsterdam herumstreunenden Leute ihre Gesinnung in Kleidung und Gebärden allen Zeitgenossen mitzuteilen bestrebt sind. Es rief bei den Besuchern auch nur mäßige Verwunderung hervor, dass Jugendliche unbehelligt auf offener Straße einen schwunghaften Handel mit Rauschgift betrieben. Aber dass die City so vergammelt aussieht und dass so manches der einstmals offensichtlich recht stattlichen Gebäude verwahrlost wirkt, das rief bei den meisten doch ein gerüttelt Maß an Unbehagen hervor.

Um halb sieben speist die Crew recht gut in einer semizünftigen Seefahrerkneipe, dem „The Captains Inn“. Von 20.30 Uhr bis 21.30 Uhr versuchen die Segler vergeblich, im Amsterdamer Bahnhofsviertel Brötchen oder Weißbrot zu erstehen, weil irgendwem aufgefallen ist, dass sich an Bord nur noch Vollkornbrot befindet, und kurz nach halb zehn hat eine der im Zwei- bis Drei-Minuten-Takt Mensch, Tier und Fahrzeug kostenlos über den Noordzee-Kanal transportierenden Fähren die Ausflügler wieder zum Sixhaven übergesetzt.

Das mit dem Frühstücksbrot findet Hans 'ne Schlamperei. „Sollten wir vielleicht doch besser 'ne Backschaft einteilen“, mosert er rum. Die Idee mit der Backschaft will aber niemandem so recht gefallen. Um sicherzustellen, dass wichtige Arbeiten an Bord auch unter weniger urlaubsmäßigen Bedingungen durchgeführt werden, teilt man in der Regel eine Wache für die Schiffsführung sowie eine Backschaft für die Versorgung mit Wasser und Proviant, Kochen, Spülen, Sicherheit und Ordnung an Bord usw. ein und legt den Turnus, in dem Wache und Backschaft wechseln, fest. Wer gerade keine Backschaft hat, findet das prima, wer Backschaft machen muss, ist in der Regel weniger begeistert.

„Ging doch bisher auch ganz gut“, wird geantwortet.

„Isste morgen früh eben mal Kirschmarmelade auf Vollkornbrot. Butter ist auch alle.“

Die Backschaftseinteilung ist in der Tat überflüssig. Unter zehn erwachsenen Menschen befinden sich immer welche mit guter Kinderstube. Ist schließlich nur eine Frage der Zeit, bis einer die Nerven verliert und aufräumt, spült, putzt, kocht oder sonstwie dazu beiträgt, dass keiner verhungert oder im Dreck erstickt. Die einen haben eben starke Nerven, und die anderen sind ständig am wienern.

Ralf bringt Hans mit der Feststellung: „Wenn wir um halb eins in der Nordsee sind, dann laufen wir mit fallendem Wasser nach Texel“ vom Backschaftsthema ab.

### **Leseprobe 5 (Seite 126 - 130 / 140 - 148 / 153 - 155)**

Die Niederlande sind bekanntlich flach. Platt wie ein Pfannkuchen. Außerdem werden die Niederlande in ihrem seenahen Teil von unzähligen Kanälen zerfurcht. Bewässerungskanäle, Werkskanäle (so, wie in Deutschland die Gleisanschlüsse größerer Fabriken), und besonders die Kanäle für den Personen- und allgemeinen Warentransport bilden ein zur See hin immer dichter werdendes Netz.

Jedes Mal, wenn Straße und Wasserweg aufeinandertreffen, entscheidet der Rechenstift irgend eines Ingenieurs oder Verkehrsplaners, ob da eine feste Brücke mit entsprechenden Aufschüttungen, eine Schwenk-, Hebe-, Zug- oder Drehbrücke hinkommt oder ob eine Fähre installiert wird. Am Noordzee-Kanal muss die Entscheidung besonders häufig zugunsten der Fähre gefallen sein. Die ‚Pandora‘ zwingt alle Augenblicke eine – mit eingebauter Vorfahrt ausgestattete – Fähre, Ausweichmanöver in die Wege zu leiten. Leider erkennt man die grünen Funzeln der Wegerechtschiffe erst, wenn ein Beinahezusammenstoß ins Haus steht. Ralf wirft deshalb das Radargerät an und kann, als der Apparat warmgelaufen ist, dem Mann am Ruder schon mehrere Meilen im voraus sagen, welcher Querverkehr zu erwarten ist.

Gegen 1.30 Uhr in der Nacht gelangt die ‚Pandora‘ in den Bereich der Nordsee-Schleuse Ijmuiden. Trotz hemmungsloser Raserei auf der 15 sm langen Geraden hat sie mit ca. 4,7 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit den ursprünglichen Zeitrückstand noch vergrößert.



Jetzt aber schnell durch die Schleuse, und dann die Lappen hoch! Noch stehen Wind und Gezeit günstig.

Wenn man vom Kanal aus ohne Richtungsänderung weiterfährt, befindet man sich alsbald vor den wuchtigen Toren der größten von 4 Schleusenkammern, die die Schifffahrt zwischen der Nordsee und Amsterdam aufrechterhalten. Nach einer Viertelstunde vergeblichen Wartens sowie gedämpfter, despektierlicher Äußerungen über die Sturheit der Holländer, ordnet der Skipper an, dass man es mal bei der rechten Kammer, der Nordschleuse, probieren könnte. Der Erfolg ist jedoch der gleiche. Auch bei den beiden südlichen Kammern. Was tun? Es ist bereits 2 Uhr vorbei.

Irgendwer, es kann Ralf, Erhard, Wilhelm oder Arthur gewesen sein, stellt fest, dass sich doch so 'n komisches Telefon an Bord befindet und dass die Schleuse Ijmuiden im Telefonverzeichnis auf Kanal 11 ausgewiesen sei.

„Ob wir die mal anrufen sollten?“

Der Vorschlag erweist sich als äußerst vorteilhaft, denn unmittelbar nach dem Anwählen meldet sich der Wärter der Schleuse mit einem Wortschwall, der sich nach Schimpfkanonade anhört. Es weiß natürlich keiner, ob die ‚Pandora‘ gemeint ist. Hans wirft kleinlaut ein, dass er der Landessprache unkundig sei, und ob man ihm die Instruktionen bitte auf Deutsch ...?

Jawoll. Kann er.

Die ‚Pandora‘ soll sich so bald als möglich vor der Kammer zwo, also da, wo sie anfangs wartete, einfinden. Rasch!

Man steuert die Yacht in Windeseile dorthin und erfährt bei telefonischer Rückfrage, dass man sich schon wieder verfahren hat. Die ‚Pandora‘ ist zum zweiten Mal vor die Nord-Kammer getuckert.

„Die mittleren Sluizen! Rääächchchts!“ werden die offenbar begriffsstutzigen Deutschen angewiesen. „Kchchchammer zwooooo!“ und als sie Demut bezeugend zu erkennen geben, dass sie die Anordnung zu befolgen gewillt sind, fügt der Schleusenwärter hinzu:

„Wenn Sie die Sluizen passiert haben, dann gehen Sie bitte auf Khchanal sechchs!“

„Jawohl“, antwortet Skipper Hans. Er ist dazu entschlossen.

Wenige Minuten später hat die ‚Pandora‘ wieder die Position eingenommen, in der sie schon vor einer halben Stunde vergebens zu warten begonnen hatte.

Nun aber fängt die Warterei an. Die eigentliche. Die lähmende. Minute um Minute verrinnt. Schwer und leblos liegt die Industrielandschaft im fahlen Widerschein der Natriumdampflampen. Völlig ereignislos verrinnt die Zeit indessen nicht. Kleine Dampfwölkchen über den petrochemischen Anlagen lassen erkennen, welchem Ventil dieses oder jenes schnarrende oder tackernde Geräusch entfuhr. Ab und zu unterbricht auch lautes Zischen die Stille. Oder Telefonklingeln. Oder Motorengeräusche von anfahrenden oder bremsenden Lastautos. Plötzlich zieht sich der Himmel zu, und die Industrieanlagen verschwimmen hinter Regenschleiern. Zehn Minuten vor drei, um 2.50 Uhr am Morgen des 5. Mai, öffnen sich langsam und lautlos die wuchtigen Schleusentore, und ein mittelgroßer Frachter läuft, von See kommend, in den Kanal. Dann wird die ‚Pandora‘ geschleust.

Endlich.

Das Schleusen geht recht schnell. Vielleicht fünf oder zehn Minuten. Unvorstellbar, dass diese riesigen Wassermassen so rasch bewegt werden können, auch wenn die Höhendifferenz im Moment, es herrscht ablaufendes Hochwasser, nur etwa 40 cm beträgt. Mit schätzungsweise 400 mal 50 Metern ist die Schleusenkammer so groß wie zwei Baggerseen, von denen jeder hundert Windsurfer gleichzeitig aufnehmen könnte. Ein außenstehender Beobachter hätte Mühe, die ‚Pandora‘ in der Schleusenkammer zu entdecken.

\* \* \*

Ralf, Erhard und Charly bergen die Segel. Hans verdrängt den Steuermann vom Rad, wirft den Motor an und beginnt, den Meeresboden mit der Schraube umzulagern. Was da alles hoch-

gewirbelt wird! Cola-Dosen, Bier-Dosen, Tang, Papier, Stofffetzen und viel Unansehnliches mehr.

Hans röhrt wahllos im Vorwärts- und Rückwärtsgang. Man grüßt besonders freundlich von den vorbeifahrenden Schiffen. Ob deren Grinsen am Ende mit Schadenfreude zu tun hat?

„Wie ist denn der Wasserstand?“ fragt Hans nicht ohne Ungeduld. Nach wenigen Sekunden kann der Navigator ihm mitteilen, dass die Ebbe die Yacht noch etwa anderthalb Stunden lang in den Schlick graben wird. Dann wird sie besonders schön festsitzen. Eine stattliche Stahlketch mit völlig neuem Interieur und einigen elektronischen Raffinessen – auch wenn man in entscheidenden Momenten oft auf altherwürdige Navigationsmethoden zurückgreifen muss.

Charly macht sich anfangs überhaupt nicht klar, in welcher Gefahr man sich befindet. In Lebensgefahr natürlich nicht. Wenn's brenzlich werden sollte, kann man immer noch ein vorbeikommendes Schiff um eine Mitfahrgelegenheit bitten. Die würden einen auch bis zum nächsten Hafen mitnehmen. Keine Frage. Aber dann muss man das Schiff aufgeben. Und das wird teuer. Wahnsinnig teuer. Ein aufgegebenes Schiff gehört dem, der es findet. Der kann es in den nächsten Hafen schleppen und verkaufen. Die Mannschaft, die es aufgegeben hat, kriegt keinen Pfennig davon zu sehen. Wer sich auf See von einer Sache trennt, verwirkt den Anspruch darauf. Weltweit gültiges Gesetz.

„Was ist mit der Versicherung?“ fragt Charly, und Ralf antwortet, dass die kaum einspringen wird, denn „Die werden keine Mühe haben, dem Schiffsführer grobe Fahrlässigkeit nachzuweisen.“ Das hört sich nicht gut an.

Elisabeth, die erfahrenste Navigatorin an Bord, wird konsultiert. Sie scheint den Ernst der Lage auch zu verkennen und sagt: „In der Seemannschaft für Wattengewässer steht, dass man beim Festsitzen den Skipper ausbaumen soll. Ne Abbildung ist auch dabei.“

Hans ist dagegen. Kann über so was gar nicht lachen. „Bringt doch gar nichts“, wendet er erobert ein, „die Yacht wiegt zweiundzwanzig Tonnen, und ich wiege nicht mal achtzig Kilo.“ Hans sind die auf See herrschenden Gesetze bekannt und bewusst. Er hat Panik im Herzen.

Nach mehr als einer Viertelstunde auffälligen Herumhampelns nahen Retter. Ein Fischkutter steuert auf die ‚Pandora‘ zu. Will der sie etwa freischleppen? Tatsächlich. Der Mann am Bug bereitet eine armdicke Hanftrosse zum Überwerfen vor. Hans lässt gegen alle Gewohnheiten das Steuer im Stich, rennt wie ein gestochener Affe aufs Vorschiff, brüllt mit hervorquellenden Augen und abwechselnd drohend geschwungenen Fäusten sowie gespreizten Fingern:

„Bloß nicht annehmen! Nicht anrühren!“

Charly wundert sich lautstark ob dieser Verhaltensweise und erfährt von Elisabeth, dass in der Nordsee noch die alten Seeräuber Gesetze hochgehalten werden. Danach ist der Tatbestand der Seenot anerkannt, wenn man ein Abschleppseil entgegennimmt. Ja, und ein aus Seenot gerettetes Schiff gehört zur Hälfte dem, der es auf den Haken nimmt. Internationales Seerecht. Weiß jeder.

Hans sieht Haus und Hof in fremde Hände übergehen, falls jemand von der ‚Pandora‘ die Leine berühren sollte. ‚Pandora‘ halbe durch zehn dürfte aber auch den Betuchtesten an Bord in die Nähe lebenslänglicher Fron rücken. Wenn die Yacht jedoch nicht freikommt, dann ist zweimal lebenslänglich drin.

„Wieso sollten wir nicht freikommen? In drei Stunden steigt das Wasser doch über den jetzigen Stand“, grübelt Charly.

„Das schon“, antwortet Ralf, „aber da braucht nur schwere See aufzukommen, dann haut uns jede Welle auf den Boden, bis die ‚Pandora‘ wie ’n verbeulter Blecheimer aussieht. Die Möbel und die Elektronik kannste dann wegwerfen. Regnen tut's jetzt schon.“

Das stimmt leider. Die See wird zusehends rauer. Die deutschen Segler sitzen böse in der Klemme. Die Crewmitglieder begreifen den Ernst der Lage aber erst nach und nach.

„Und was machen wir jetzt?“ Charly greift unwillkürlich zur hinteren Brusttasche, wo im Zivilleben das Portemonnaie sitzt.

„Preis aushandeln“, wirft Elisabeth hin. „Letztes Jahr wollte uns so ein Pirat für vierhundert Gulden freischleppen. Ist eine geldgierige Saubande hier.“

Charly erschrickt ob der herben Worte, besonders, weil er von dem rüpelhaften Verhalten der Holländer und der so oft zitierten Deutschfeindlichkeit noch nichts bemerkt hat. Hans beginnt derweil mit dem Kapitän der Pieter Yerseke zu verhandeln.

„Bezahlung?“ wundert man sich auf dem niederländischen Kutter. „Fürs Freischleppen bezahlen? Wir sind doch keine Wilden.“

Man wirft Ralf die Trosse zu, er macht sie fest, die Pieter Yerseke fährt ein paar für die Mannschaft offenbar nicht ganz neue Manöver, und plötzlich beteiligt sich die ‚Pandora‘ wieder am Schaukeln auf den Wellen.

Die Yacht ist frei! Ohne Haus und Hof und so. Einfach freigeschleppt und die Trosse wieder zurückgereicht. Für’n „Vergelt’s Gott“. Alles was den Geretteten an Dankesgesten in den Sinn kommt, das kriegen die auf der Pieter Yerseke jetzt zu sehen. Alles. Die haben das sicherlich richtig verstanden. Es ist jedenfalls zu hoffen. Elisabeth wird noch am selben Abend zugeben, dass es auch nette Angehörige von der nederlandsische Nation gibt. Sehr nette sogar.

\* \* \*

Es dauerte fast zweieinhalb Stunden, bis die ‚Pandora‘ wieder festsäß. 15.30 Uhr. Direkt vor der Hafeneinfahrt von Oost-Vlieland. Diesmal stand Charly am Rohr.

Es war denkbar einfach zugegangen: Das Fahrwasser teilte sich. Das rechte hatte man, offenbar weil es sehr breit ist und rechts vom etwas steiler ansteigenden Ufer begrenzt wird, gar nicht und das linke anders herum als sonst, nämlich rot an Steuerbord und grün an Backbord, ausgetonnt. Bis man sich geeinigt hatte, wie das zu verstehen sei, steckte der Kiel im Schlick. Genau auf der Spitze der Fahrwassertrennung. Der Shipmate zeigte es exakt an. Der Hyperbelnavigator schien dabei sogar ein wenig mit den Leuchtdioden zu grinsen. So ist das mit dem modernen Kram.

Vom Hafen aus konnte man den Vorgang bestens beobachten. Hans glaubte, die Nordsee mal wieder umrühren zu müssen. Charly hatte jedoch, bevor er das Ruder übergab, ausgekuppelt. Da er aber in der Aufregung versäumt hatte, dies dem Skipper zu melden, ließ Hans den Motor erst einmal zehn Minuten lang im Leerlauf satte 4000 Touren jaulen; vermeintlich vorwärts und rückwärts. Diesmal bestand jedoch keine Gefahr. Das Wasser stieg bereits wieder und würde noch mindestens vier weitere Stunden steigen. Um 15.40 Uhr führte aufkeimende Hoffnung zu heftigeren Disputen, und um 15.45 Uhr ließ Indianergeheul die Welt wissen, dass die ‚Pandora‘ wieder dümpelte.

Um 15.50 Uhr, fünf Minuten nachdem die ‚Pandora‘ wieder beweglich geworden war, legte Hans ein etwas unausgewogenes Anlegemanöver hin. Man muss jedoch zu seiner Entlastung erwähnen, dass die Starfighter, die den größten Teil der Insel zum Spielen benutzen dürfen, und die uns schon seit Stunden die Verständigung erschwerten, des Skippers Kommandos übertönten.

So war es nur eine Frage der Zeit, bis die Obrigkeit in Form eines Zollbeamten Einsicht in die Schiffspapiere begehrte. Außerdem wollte der Zöllner, genau wie schon einige Hafenbeamte vor ihm, wissen, ob die Herrschaften letzte Woche schon einmal hier gewesen seien. Der Skipper verneinte artig und stimmte den Herrn dadurch sichtlich milder.

„Schiffspapiere“, jammert Hans und verschwindet unter Deck. „Wo soll ich denn jetzt Schiffspapiere hernehmen? Ich hab’ die ‚Pandora‘ schon x-mal gechartert, aber Papiere ...?“

Der Herr vom Zoll scheint sich über die Chaotencrew köstlich zu amüsieren und gibt sich schließlich mit dem Chartervertrag zufrieden. Hans hat den Zettel nach längerem Suchen irgendwo gefunden. Sieht aus, als ob er zwischen Rotkraut und Margarine aufbewahrt worden wäre.

\* \* \*

Wie alle westfriesischen Inseln hat Vlieland viele Dünen, viel Sturm und viele Vogelarten. Vom Rest der Niederlande unterscheidet es sich durch seine ausgedehnten Kiefernwälder. Man hat sie Anfang des 20. Jahrhunderts gegen die Wanderung der Dünen angepflanzt – und es hat funktioniert. Fast jedenfalls. Weil Nadelbäume sehr viel Süßwasser brauchen, bleibt für Mensch und Vieh nicht genügend übrig. Das wird allmählich zum Problem. Aber die Dünen sind gezähmt.

Die ‚Pandora‘ ist ruck, zuck klariert – hauptsächlich dadurch, dass Elisabeth, die seit dem Vormittag so eine Art Bockschaft wahrnimmt, sagt: „Das lassen wir alles so bis heute Abend.“

Dann geht die Crew mehrheitlich ins anderthalb Kilometer entfernte Dörfchen einkaufen.

\* \* \*

Von Harlingen zur IJsselmeer-Schleuse Kornwerderzand muss man zwischen den Tonnen Bo 35 und Bo 36 eine Untiefe von 1,3 Meter über Niedrigwasser passieren. Damit die ‚Pandora‘ mit ihren 1,8 Meter Tiefgang nicht wieder am Meeresgrunde schabt, musste eine Zeit mit mehr als 0,5 Meter Wasserstand über Kartennull errechnet werden, und zwar bei auflaufendem Wasser, damit sie die Flut gegebenenfalls von einem Aufsitzer befreien kann. Zur Berechnung der richtigen Ablegezeit braucht man aber nicht nur die Seekarte, die Gezeitentafel, den Stromatlas, Mathematik und eine Menge Glück, man muss auch die Öffnungszeiten der Harlinger Noordhavenbrücke an Feiertagen berücksichtigen. Am 8. Mai war Vatertag, auch Himmelfahrt genannt. Da griffen die Öffnungszeiten, die der Brückenwärter Skipper Hans per Zettel gestern Abend in die Hand gedrückt hatte.

Erst um 9.30 Uhr auszulaufen, wie es sich für ausschlaftsüchtige Urlauber geziemt, hätte den ganzen Tag verkorkst. Also lief die ‚Pandora‘ um 7.40 Uhr aus. Vor der Flachstelle warteten schon mehrere Schiffe von der Größe der ‚Pandora‘ oder größer. Dem Navigator fiel ein Stein vom Herzen, weil er sich offenbar nicht vertan hatte. Kurz bevor die ‚Pandora‘ die Stelle erreichte tuckerten die anderen los. Die ‚Pandora‘ brauchte nur zu folgen. Was sie auch tat, und zwar ohne Grundberührung. Charly wies bis zum Abend immer wieder mal den einen oder anderen darauf hin, wie genau er den richtigen Zeitpunkt errechnet hatte. Die anderen interessierte das aber nicht. Gelobt hat ihn keiner. So gleichgültig verhalten sich manche Zeitgenossen gegenüber ihren Mitmenschen.

Weder die Passage noch die Autobahn-Drehbrücke bei der IJsselmeerdeich-Schleuse Kornwerderzand konfrontierten den Navigator mit irgendwelchen Schwierigkeiten, und so kreuzte die Yacht bereits um 10.08 Uhr bei 4 Beaufort SW wieder im IJsselmeer.