

## England, wir kommen!

### Leseprobe 1 (Seite 7 - 23)

Diesmal hat es mit einer Postkarte angefangen. Ehrlich. Mit einer ganz gewöhnlichen Postkarte. Charly Braun, der Autor dieses Törnberichtes, schrieb sie in Zadar. An der jugoslawischen Adriaküste. Man saß beim Wein, Charly formulierte die obligatorischen Grüße an die Daheimgebliebenen, und Siegmar machte einen langen Hals. Siegmar Völker, Mitsegler auf Charlys Jugoslawien-Törn 1990.

Groß, blond, blauäugig und immer direkt zu sein, ist typisch nordisch, aber im Umgang mit anderen Menschen unpraktisch. Charly könnte sich das Leben leichter machen, wenn er nachgiebiger wäre. Aber das liegt ihm nicht. Und dabei ist er gar kein Nordländer. Die Vorfahren kommen, soweit das der Stammbaum ausweist, alle aus dem Westerwald. Mit einem gerüttelten Maß an Humor bringt er seine Umgebung aber meistens dazu, ihm gegenüber Nachsicht zu üben. Man grollt nie lange mit ihm.

„Es liegt mir fern, in Deiner Post rumschnüffeln zu wollen“, beeilte sich Siegmar zu versichern, als Charly ihn darob ein wenig befremdet ansah, „aber ich habe zufällig den Namen Borenfreund gelesen, und da wollte ich nur mal nachsehen, ob ich mich da nicht getäuscht habe.“ Siegmars dunkle Augen, die einen unter dem wuscheligen Kraushaar immer ein wenig überrascht anblicken, bitten um Nachsicht.

„Kennst Du de Hans?“ wunderte sich Charly, und Siegmar versicherte, den Skipper Hans Borenfreund bestens zu kennen. Er hat vor Jahren mal im Tyrrhenischen Meer einen Törn mit Hans gefahren. Übrigens auch auf der Blue Shark, der Yacht, mit der man gerade unterwegs ist.

Eigentlich fährt Siegmar im Urlaub Fahrrad. Touren bis nach Rom, Madrid oder Stockholm sind für den über 1,90 großen, sehr schlanken, etwas knochigen Bänker nichts Ungewöhnliches. Die Freundin fährt dann meistens den VW-Bus der kleinen Truppe, in dem das Gepäck der 5 bis 7 Radler transportiert wird und wo auch der eine oder andere mal einen Ruhetag einlegt. Weil aber Siegmars Freundin lieber segelt als VW-Bus fährt, muss Siegmar ab und zu mit zum Segeln. Inzwischen hat er Geschmack an der Segelei gefunden, und so konnte ihn Charly später ohne Mühe zur Teilnahme an dem Holland-England-Törn überreden.

„Ja, wenn Du de Hans kennst, dann kannst du auch en Gruß mit auf die Kart' schreiwe“, sagt Charly und schiebt Siegmar die Karte hin.

„Du fährst 'nen Törn mit Hans?“ fragt Siegmar, nachdem er den Karteninhalt nun doch zur Gänze gelesen und dann vervollständigt hat. „Ja“, antwortet Charly, „nächstes Jahr Pfingsten. Von Holland nach England und zurück.“

„Bringt denn das viel?“

„Wie meinst du das?“

„Die Nordsee ist doch um diese Jahreszeit noch viel zu kalt“, antwortet Siegmar, „und außerdem scheint mir der Hans nicht so unbedingt der beste Lehrmeister zu sein.“

„Ich fahr' ja net zum Lerne mit, sondern wegen der Gaudi“, klärt ihn Charly auf „un außerdem kann mer beim Hans e ganze Menge lerne. Navigation, Wetter und Lehrbuchwisse musste Dir wo annerster hole, des is klar, awwer segeln kann der Hans hervorragend un vor allem improvisiern. Was da alles an Panne passiert, des stellste Dir gar net vor. Da geht alle Nase lang was schief, un dann musste Dir was einfalle lasse. E besser Schul' gibt's gar net. Praxis is des, in reinster Form. Praxis total, wenn de so willst.“ Als Improvisateur ist Skipper Hans in der Tat unschlagbar.

\* \* \*

Siegmar muss von Charlys Argumenten überzeugt worden sein, denn am 7. Mai 1991 hängt er plötzlich am Telefon: „Gibt's bei euch in der Nähe eine gemütliche Kneipe?“

„E Kneip? Ja natürlich, warum?“

„Der Hans hat mich und den Ulf beauftragt, eine Törnbesprechung zu organisieren, und weil ein Teil aus Frankfurt kommt und ein anderer aus der Umgebung von Mainz und Wiesbaden, da hab' ich gedacht, wir treffen uns in der Mitte. Kriftel liegt doch in der Mitte.“

„Liegt es. Soll des heiße, Du fährst mit?“

„Ja, was denn sonst?“

\* \* \*

Am 9. Mai trifft man sich in einer Edelpizzeria zwischen Autobahnausfahrt und Bahnhof Kriftel. Hans Borenfreund und Hansgerd Seeger wohnen in Wunstorf bzw. Neustadt bei Hannover und Elsa Brenneisen in Hannover. Die kommen heute nicht. Aber sonst kommen alle. Bei Knoblauch Emittierendem und Rotwein erfährt man, dass doch nicht alle kommen, denn der Willy Vollmann ist unpässlich, und der Martin Führenberg lässt sich entschuldigen. Aber sonst sind alle da. Der Siegmär Völker, der Olaf Lehmann, der Ulf Watersen, der Erhard Faber und der Charly Braun. Alle pünktlich um sieben bei „Da Franko“.

\* \* \*

Man gibt zunächst der Verwunderung Ausdruck, dass Olaf Lehmann und Ulf Watersen je einen Einkaufszettel bekommen haben, die anderen aber nicht. Es wird doch nicht schon losgehen mit den Pannen? Irgendwer meint, das sei nur halb so schlimm, man könne das Fehlende ja noch ohne Mühe in Stavoren nachkaufen. Der Törn beginnt diesmal ausnahmsweise schon an einem Freitag.

„Freitag?“ sagt Olaf Lehmann und wird blass. „Wieso Freitag? Das ging doch sonst immer samstags los.“

„Es hat von Anfang an geheiß, dass am Siebzehnte Fünfte einundneunzig in See gestoche wird“, wendet Erhard ein, „und der Siebzehnte ist ein Freitag, Junge.“

„Da kann ich nicht. Da bin ich in Hamburg. Oioioi“, stöhnt Olaf. „Also wenn ich mit dem Auto nach Hamburg fahre und dann um fünf direkt nach Holland, dann bin ich frühestens um neun, halb zehn in Stavoren. Bis dahin habt ihr bestimmt abgelegt.“

„Mir könne's doch so mache, dass mir bei irgendwem anrufe, sobald mir abends in en Hafe komme, un Du rufst dann da an un fragst, wo mir sin.“

Man wiegt den Kopf und redet eine Weile hin und her. Dann wird vereinbart, dass die Relaisstation bei Frau Lehmann sein soll. Frau Lehmann wird für den Abend des 17. Mai mit Ausgehverbot belegt, und damit ist alles geregelt. Das war rasch geklärt. Man hebt die Gläser und besiegelt die Abmachung.

\* \* \*

Der 17. Mai 1991 wird ein ereignisreicher Tag. Punkt 7.45 Uhr am Morgen steht Charly wie vereinbart in Mainz-Kastel bei Siegmär ... Nein. Steht er nicht. Es ist fast 8.00 Uhr geworden bis Charlys altersschwacher Senator endlich mit glühenden Felgen um die Kurve driftet. Die Autobahn Frankfurt-Wiesbaden war verstopft. Völlig zu. Kein Durchkommen. Charly suchte sich den Weg über die Dörfer. Es gießt in Strömen. Das Thermometer zeigt 7 Grad Celsius.

Nach Niedernhausen geht's auch über die Dörfer. Eine ausführliche Umleitung trägt zu weiterer Verzögerung bei. Ulf packt seine Sachen erst kurz nach halb neun in den Kofferraum. Und dann noch drei große Pappkartons mit Fressalien. Alles von Hans vorbestellt. Als man den Weg hinauf zur Autobahn sucht, knarrt die Hinterachse.

Wie alle Ingenieure, die beruflich mit Sicherheitsdingen befasst sind, bewegt sich Ulf mit Bedacht. Manchmal denkt man bei dem schlanken, groß gewachsenen, schlaksigen Mittvierziger an Zeitlupe. Wenn technische Probleme auftauchen, taut er auf. Dann beginnen die blassblauen Augen zu leuchten und die blonden, kurzen Haare richten sich noch ein wenig mehr auf. Dass er phantastisch zeichnen kann, merkt man, wenn er einem etwas erklärt. Das

tut er gerne, aber er will gefragt werden. Von sich aus erklärt er nichts. Da beteiligt er sich nur wortkarg an Diskussionen.

„Olaf Lehmann kommt nicht mit“, eröffnet Ulf seinen Kameraden. „Ich habe gestern Abend noch mal mit Hans telefoniert, und da hat er mir das gesagt.“

„Wieso denn das?“

„Ja, die Crash-Sitzung, wegen der er gestern nach Hamburg gesollt hätte, die ist auf nächste Woche verschoben worden. Und weil er einer der Hauptbeteiligten ist, kann er nicht weg.“

Charly und Siegmar ziehen etwas belämmerte Gesichter, denn der Olaf Lehmann ist ein netter Kerl und exzellenter Navigator. Hans hat ziemlich gejammert, als ihn die Botschaft traf.

„Das ist ja so, als ob einem der rechte Arm fehlt“, soll er gesagt haben. „Wer macht denn jetzt die Navi?“

Dazu muss man wissen, dass Navigation vor der Einführung des GPS ein heikles Geschäft war, das man nur den Gewieftesten anvertrauen durfte. Der für Standortbestimmung und Kursberechnung Zuständige hieß dann Navigator und war von den anderen Arbeiten an Bord befreit – sofern es die Mannschaftsstärke zuließ. Ohne Landsicht und bei schlechtem Wetter gab's gar keinen Standort, denn die Funkortung konnte man in der Pfeife rauchen; bei klarem Wetter konnte man mit dem Sextanten Sonne, Mond und Sterne befragen, was äußerst mühsam und fehlerträchtig war; bei Landsicht peilte man in der Karte vermerkte Objekte an und malte die Kompasspeilungen in Grad als Striche in die Seekarte. Diese Striche nennt man Standlinien. Wo sich zwei Standlinien kreuzen, befindet sich das Schiff. Ein paar Spezialverfahren, die aber nur in seltenen Fällen anwendbar sind, können die Arbeit oft sehr erleichtern. Aus heutiger Sicht ist es geradezu abenteuerlich, welche Mittel man seinerzeit heranzog, um einen brauchbaren Standort zu bekommen. Umgekehrt hat das GPS der Seefahrt viel von seiner Abenteuerlichkeit genommen.

\* \* \*

Nach einer halben Stunde vergeblichen Herumirrens weicht Charly auf eine vorbeikommende Autobahn aus, in der Hoffnung, wenigstens dort einen Wegweiser nach Lelystad zu finden. Es kommt aber keiner. Statt dessen fährt man ganz unprosaisch an Zwolle vorbei nach Kampen. Auch Emeloord verfügt über eine den Reisenden bis dahin entgangene Autobahn. Soll man die nehmen, oder führt die in die falsche Richtung? Die drei entscheiden sich nach kurzer Beratung für die altmodischen, in der Karte nachvollziehbaren Straßen und gelangen schließlich nach Stavoren. Mit einer Stunde Verspätung. 15.00 Uhr statt 14.00 Uhr. Mit hängenden Köpfen schleichen sie in das als Treffpunkt vereinbarte Restaurant, das „Skippers Inn“. Hallo! Hans ist schon da. Die anderen auch. Alle. Sitzen schon beim dritten Bier. Willy beim vierten. Es muss indessen angemerkt werden, dass die niederländischen Biergläser nicht gerade stattlich zu nennen sind. Ein Bayer würde bei ihrem Anblick in Tränen ausbrechen. Keine Freudentränen natürlich. Über das Elend der Gebindegröße würde er weinen.

Die Verspätung von Charly, Siegmar und Ulf verbindet sich mit keinerlei Auswirkungen, denn von der Yacht ist noch nichts zu sehen. Gottseidank! Wenn nachher gebunkert wird, dann werden die drei den anderen schon zeigen, dass sie tüchtig zuzulangen verstehen und nicht mit Verspätung eintrafen, um sich vor der Arbeit zu drücken.

Hans erzählt, dass die ‚Seahawk‘ in Workum liegt. Vier Seemeilen weiter nördlich. Da ist jetzt die Sun-Coast-Werft. War früher in Stavoren, ging aber kürzlich bankrott und wird jetzt ganz neu aufgezogen. Neuer Teilhaber und so. Ursprünglich sollte das Schiff schon vor zwei Jahren fertig sein, aber es gab immer wieder Verzögerungen. Hans unterschrieb den Chartervertrag im Januar 1990! Ende 1990 sollte die Yacht ins Wasser, aber nun ist es so gekommen, dass Skipper Hans und seine Crew die Ersten sind, die mit ihr in See stechen werden. Mai 1991. Die Allerersten. Die Hans-Borenfreund-Crew wird es sein, die die Jungfernfahrt der ‚Seahawk‘ durchführt. Die Allerersten. Ein futschneues Schiff! Das muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen!

Die Radaranlage funktioniert noch nicht, heißt es. Man will die deutschen Segler aber nicht ohne auslaufen lassen, denn ein Schiff muss fertig sein, wenn es in See sticht. Da muss alles funktionieren. Schlamperei gibt es nicht auf See. Viel zu gefährlich.

Es beginnt zu dämmern. Skipper Hans und seine Mannen schleichen um die Hotels des Städtchens und fragen sich, wo man den besten Genever bekommt, denn inzwischen ist allen klar, dass das mit dem Auslaufen heute nichts mehr wird.

Gegen halb acht kommt Bewegung in die Crew. Hans trommelt die auf Stavoren und Umgebung verteilten Mannen zusammen und lässt wissen, es sei ein Fax gekommen. Ein Fax von der ‚Seahawk‘ sozusagen. Mijnheer Elsinger, der Konstrukteur und Vercharterer der ‚Seahawk‘ – und, wie man munkelt, auch der eigentliche Betreiber der Sun-Coast-Werft – bedauert unendlich, dass die Yacht nicht termingerecht fertig wurde. Für die Herreschafte aus Deutschland seien Zimmer im Hotel ‚de Vrouwe van Stavoren‘ reserviert. Direkt am Yachthafen. Wenn die ‚Seahawk‘ morgen früh einläuft, können die Herreschafte sie vielleicht vom Bett aus in Augenschein nehmen. Wenn sie habe Glück.

An eine von der Werft bezahlte Übernachtung im bedeutendsten Hotel der Stadt, dem ‚De Vrouw van Stavoren‘, hatte natürlich niemand gedacht. Sah von außen recht stattlich aus, das Hotel. Direkt am Hafen. Charly, der immer alles genau wissen will, fragt, ob die ‚Frau von Stavoren‘ besonders schön gewesen sei oder sich durch eine andere Eigenschaft ausgezeichnet habe, dass man ein Hotel nach ihr benannt hat. Und da erfährt er so nach und nach eine eigenartige Geschichte, über die man auch ein langes Gedicht geschrieben hat. ‚Hoort vrienden, hoort een lied, dat duidelijk zal verklaren, wat eenmaal is geschied, voor meer dan duizend jaren ...‘. Auf Deutsch würde es so anfangen: ‚Hört Freunde, hört ein Lied, das deutlich soll erklären, was einmal ist geschehn vor mehr als tausend Jahren ...‘.

Folgendes hatte sich zugetragen: Ein Kaufmann hatte in seiner Jugend tüchtig gerackert und es nach langer Zeit zu Wohlstand gebracht. Nun wollte er sich was gönnen und ehelichte eine schöne, junge Frau. Das ist ein paar Jahre so ins Land gegangen, und dann ist der inzwischen alt gewordene Kaufmann verschieden. Die immer noch attraktive Witwe hat den ganzen Laden übernommen und offenbar erfolgreich weitergeführt. Bis sie größenwahnsinnig wurde. Ihrem tüchtigsten Kapitän trug sie auf, beim nächsten Mal, wenn er aus Südostasien zurückkommt, das Kostbarste mitzubringen, was er finden kann.

Der Kapitän kam und brachte Korn mit. Getreide zum Brot backen. Dieser herrliche Weizen sei das Kostbarste was er je auf der Welt gesehen habe, sagte er, und die Chefin tobte. Sie war auf Gold und Edelsteine gefasst und ließ das Getreide ins Meer werfen. Freunde und Bekannte waren entsetzt und ein alter Fischer prophezeite: „Euer Hochmut wird bestraft werden. Es wird eine Zeit kommen, da ihr um euer Brot werdet betteln müssen.“ Voller Trotz warf sie ihren goldenen, reich verzierten Ring hinterher und sagte: „Genauso wenig wie das Meer mir diesen Ring zurückgeben wird, werde ich jemals arm sein“.

Jetzt wird es ein wenig kitschig: Ein besonders großer Fisch frisst den Ring, ein Fischer fängt den Fisch, verkauft das ungewöhnlich große Exemplar an den zahlungskräftigsten Haushalt der Stadt, die Köchin bereitet den Fisch zu, und der arroganten ‚Vrouwe van Stavoren‘ rollt ihr eigener Ring auf den Teller. Von Stund an ging’s bergab. Die Seeleute verloren die Lust an der ordnungsgemäßen Schiffsführung, die Schiffe kamen halb leer aus Südostasien zurück – oder auch gar nicht –, sie brachten immer minderwertigere Ware mit, der Hafen versandete, der Reichtum der ‚Vrouwe van Stavoren‘ versiegte, und dort, wo das Getreide über Bord geworfen worden war, wächst noch heute Seegrass in Mengen, der ‚Vrouwezand‘. Zu Deutsch: Der Frauensand. Leute, die noch eins draufsetzen wollen, behaupten, zwischen dem Seegrass wachse auch Weizen, aber es seien noch nie Körner in den Ähren gefunden worden.

In der Tat muss sich die Geschichte schon vor langer, langer Zeit zugetragen haben, denn die Stufen im Hotel sich wackelig und knarren, und die Zimmer sind recht klein. Muffig riecht’s auch ein wenig. Ansonsten aber ist es recht gemütlich.

Das Städtchen Stavoren muss dermaleinst abartig reich gewesen sein. Man sieht aber nichts mehr von der vergangenen Pracht, weil vor Jahrhunderten mehrere Sturmfluten alles untergebügelt haben. Selbst Archäologen finden kaum etwas von dem, was in alten Chroniken berichtet wird.

### **Leseprobe 2 (Seite 26 - 37)**

Die neuen Seekarten laufen Gefahr, die ersten Eintragungen vom Fette der Bratkartoffeln oder einer stattlichen Scholle zu erhalten. Anhand des schon etwas betagteren, mit Eselsohren garnierten Stromatlasses erläutert der Skipper, wie der jeweilige, von den Gezeiten verursachte Stromversatz navigatorisch auszugleichen ist. Wenn Gezeitenströme quer zur Fahrtrichtung setzen, verlängert sich der Reiseweg um die Schlangenlinien, die man hin- und hergespült wird. Man kann das vermeiden, indem man den Stromversatz auf recht umständliche Weise alle Viertelstunde errechnet und dann dem Steuermann den korrigierten Kurs mitteilt. Das geht aber nur, wenn man weiß, wann der Strom von wo nach wo setzt. Die Informationen über die Gezeitenstromrichtungen zum jeweiligen Zeitpunkt liefert für die Nordsee der Stromatlas. Die eine Schwierigkeit bestand darin, dass offenbar niemand zugehört hatte und die andere, dass man im Hotel keinen Kompass hatte. Da nützt einem die schönste Berechnung nichts. Man kann keinen Kurs steuern, so präzise er auch errechnet worden ist. Später wird sich das herausstellen. Weil es morgen viel nachzuholen gibt, trollen sich die verhinderten Segler früh in die Heia. Der letzte Oude Genever rinnt bereits um 23.30 Uhr durch sangesfroh gewordene Kehlen.

\* \* \*

Samstag, der 18.05.1991. 9.30 Uhr. Man trifft sich beim Frühstück. Martin stellt fest, dass ein Tag der Erholung vor dem Auslaufen durchaus auch Annehmlichkeiten bietet. Man fühlt sich entspannt. Trotzdem möchte man nun doch allmählich zu der ursprünglich ins Auge gefassten Tätigkeit aufbrechen.

„Ist denn immer noch nichts zu sehen?“

„Nein.“

Keine Wolke verschandelt den strahlend blauen Himmel. Schon um 12.00 Uhr zeigt das Thermometer 10 °C. Am Nachmittag wird es bis auf 19 °C klettern. Im Schatten. Es herrscht gelassener Gleichmut. Ein paar checken die Einkaufslisten und rechnen ab. Willy hält die Kasse. Elsa besteht darauf – und möchte das auch schriftlich festgehalten wissen –, dass nicht Hans sondern sie persönlich die Apfelsinen und die Zwiebeln eingekauft hat.

„Wenn Du was machst, dann sagste immer ‚ich‘, und wenn ich was mache, dann sagste wir“, mault sie plötzlich los.

Hans kann aber ohne Übertreibung als Meister im Überhören murrender Fahrensleute bezeichnet werden, und so ist es noch immer nicht angebracht, von gereizter Stimmung zu sprechen. Höchstens von leicht bis deutlich kratziger Stimmung. Kaum wahrnehmbar, sozusagen. Nur für den, der sich in solchen Untertönen auskennt.

Martin kriegt plötzlich einen Koller: „Wenn der Kahn net bald kimmt, dann fahr' ich heim!“ greint er los. „Ich muss am Sonntag Abend zurück sein. Wenn mer heut net fortkomme, dann langt des doch net mehr!“

Die Ausflüge nehmen ausgedehntere Züge an. Beobachtete man noch am Vormittag die einlaufenden Schiffe von den Leuchttürmen am Deich aus, dort, wo die Schafe – von riesigen Mückenschwärmen eingehüllt – ihre Hälmlein suchen, so wanderte die Schar zum Mittagessen bereits in den neuen Yachthafen. Zwei bis drei Kilometer außerhalb Stavorens. Mit Umwegen vier. Man labt sich an Matjes, Frikadellen, Krabben und Brötchen, wovon letztere auffallend gewöhnungsbedürftig schmecken. Überhaupt scheinen die niederländischen Bäcker eine andere Ausbildung genossen zu haben als die Bäcker der restlichen Welt. Es wäre kein Fehler, seinen Gaumen umzustellen.

Um 14.00 Uhr lungert die Borenfreund-Crew wieder im alten Hafen herum. Auch hier haben sie inzwischen alle Aushänge ins Deutsche übersetzt:

- Neue Betonung bei 51°57'29,5" N, 04°09'45,0" E,
- Neue Betonung bei 51°57'11,5" N, 04°10'18,5" E,
- Am 22.05.1991 von 7 – 16 Uhr Reparaturarbeiten an der Sluizendeur Kornwerderzand,
- Im Markenmeer ist auf 52°25'11,5" N, 05°10'49,0" E ein Schiff gesunken. Der Stahlmast ragt 3,5 Meter über die Wasseroberfläche. Das Wrack ist markiert mit einer sw/r/sw Leuchtboje, weißes Licht LFl 5 sek,
- Am 23. und 24.05.1991 Segelregatta zwischen Harlingen und Terschelling. Start am 23. 5. um 7.45 Uhr und am 24.5. um 10.45 Uhr.

Der Skipper wird sichtlich nervös, besonders, weil inzwischen niemand mehr mit unsinnigen Vorschlägen zurückhaltend umgeht. Galgenhumor breitet sich aus. Ein Teil davon rieselt in Form offenen Spotts auf den Skipper herab. Der aber kann zu seiner Verteidigung nur vorbringen: „Ich hab euch doch nur mal ‘n neues Schiff bieten wollen. Sonst habt ihr euch immer über die alten Kähne beschwert.“

Um 15.00 Uhr erteilt er schließlich Charly, Ulf und Siegmar die Erlaubnis, nach Workum zu fahren und nähere Informationen einzuholen. In Workum gibt es viele Segelschiffe. Weitaus mehr als in Stavoren. Etwa zehnmal so viele oder noch mehr. Eine große Marina, fünf oder sechs Neubauwerften, vier oder fünf Reparaturwerften, drei Stadthäfen und die Hauptschleuse, in deren Wartebecken oft eine größere Anzahl nulltarifsüchtiger Schiffe für längere Zeit liegt. Unerlaubterweise natürlich.

Das alles erzählte den Yachtsuchern eine freundliche ältere Dame in der Rezeption des Campingplatzes, dessen Schranke sie irrtümlich für die Zufahrt zum Yachthafen gehalten hatten. Sie studieren den aushängenden Stadtplan sorgfältig und stürzen dann los. Als Orientierungshilfe dient ein weit ins Land hinein qualmender Blechschornstein, der zu einem landwirtschaftlichen Betrieb gehört. Man produziert lagerfähiges Heu. „Sauerkraut für Kühe“, erklärt Ulf den unerfahrenen Stadtbewohnern Charly und Siegmar.

Hart rechts davon, fast im Schatten des Sauerkrautschlotes, finden sie den Hafenmeister des Yachthafens. Er residiert in einem Büro-Container. Die Marina ist neu, riesengroß und zum überwiegenden Teil noch nicht fertig. Der Hafenmeister kennt Mijnheer Elsinger dem Namen nach. „Sun Coast“, sagt er. „Der Konstrukteur von Sun Coast heißt so.“ Man befindet sich auf der richtigen Spur. Bald werden sie den Seefalken eingefangen haben. Dann hat das Warten ein Ende. Dann gehen sie denen mal tüchtig ans Leder und zeigen ihnen, was man in Deutschland von unpünktlichen Schiffen hält.

Ein weiterer Bediensteter der Marina kommt ins Büro. Auch der wird befragt. „Joo“, sagt er, „die Elsinger-Schiffe heb’ ik schon gesehen. Die tun aber nie in die Marina kommen. Denen sind die Liegegebühren zu hoch. Die liegen meistens in de Wartebocht vor die Stadtsluizen.“

Charly, Siegmar und Ulf durchstöbern die beiden Werften, deren – am Samstag Nachmittag selbstverständlich abgeschlossene – Tore sich durch Löcher im Zaun überwinden lassen. Keine Sun Coast 47. Auch in den Stadthäfen zeichnet sich kein Kutter durch eine vorhandene oder im Werden begriffene Radaranlage aus. Schließlich wenden sie sich an den Schleusenwärter, denn an dem müssen alle vorbei.

Der Schleusenwärter hat viel zu tun: Autobrücke hochklappen, aufpassen, dass die einlaufenden Schiffe nichts kaputt machen, Tore schließen, Wasser ins Becken laufen lassen, derweil die Gebühr kassieren, Tore öffnen, Autobrücke runterklappen und dazwischen noch eine ganze Menge rumtelefonieren, ob einer der Kollegen die ‚Seahawk‘ gesehen hat. „Ja, eine Sun Coast 47.“

„Nei, da habe Ssie leider Pech.“ Eine Sun Coast 47, an deren Heck der Name ‚Seahawk‘ prangt, hat niemand gesehen. „Gibt es die überhaupt?“ Die Frager werden unsicher.

Ein Mitarbeiter von Mijnheer Schleusenwärter turnt schließlich über den Steg der Schleuse und drückt Siegmar einen Zettel in die Hand, auf dem der Schleusenwärter die Telefonnummer von Mijnheer Elsinger notiert hat. Den zumindest scheint es zu geben.

Siegmar ruft die Nummer im Laufe der nächsten Stunden mehrmals an. Es nimmt aber keiner den Hörer von der Gabel. Die drei klappern sicherheitshalber noch einmal alle Häfen ab und versuchen von den jeweils gegenüberliegenden Kanalufeln aus Einblicke in die zur Zeit nicht direkt zugänglichen Werften zu erlangen. Fehlanzeige. Kein Schiff, auf das die Beschreibung von Skipper Hans passt. Null. Ulf ist ziemlich sicher, dass die ‚Seahawk‘ nicht in Workum liegt und hegt die Vermutung, dass sie auch nie hier gelegen hat. Gibt es die wirklich?

„Wer hat unsere Übernachtung bezahlt?“

Ein gutes Argument.

„Aber dubios bleibt die Sache trotzdem.“

Auf dem Rückweg werfen sie noch einen Blick in den Yachthafen von Hindelopen. Keine große Hoffnung, gewiss, aber es könnte ja sein.

Es war aber nichts. Die drei kommen mit hängenden Lefzen nach Stavoren zurück. Die Haut spannt. Sonnenöl müsste man haben. Keine Wolke am Himmel. 3 bis 4 Windstärken auf dem Ijsselmeer. Ideales Segelwetter, und dann kein Schiff!

Ein paar Leute gehen ins Hotel fragen, ob wieder Zimmer reserviert worden sind. Nein. Keine Zimmer reserviert. Es wäre auch nicht gegangen, weil ab heute alles ausgebucht ist. In Stavoren und Umgebung sind bis auf weiteres keine Zimmer mehr zu haben. Die Saison ist ausgebrochen.

Aus Wut und Verzweiflung wird eine Runde Bier bestellt. Dann noch eine und die dritte lässt auch nicht lange auf sich warten.

„Besauft euch net!“ mahnt irgendwer. „So, wie es jetzt aussieht, müsse mer heut Abend noch heimfahrn.“ Schöner Segeltörn!

Um 18.20 Uhr geht Hans mit dem Chartervertrag zum Hafenmeister von Stavoren, rechtliche Schritte einleiten.

„Was soll ich für Ssie tun?“ wundert sich der Hafenmeister. „Ich kann Ihne doch kein Schiff besorgen!“

„Das nicht“, sagt Hans, „Sie können uns aber schriftlich bestätigen, dass gestern und heute keine Segelyacht namens ‚Seahawk‘ oder eine andere Sun Coast 47 in ihrem Hafen war. Zusammen mit dem Chartervertrag, in dem dieser Hafen als Übergabehafen genannt ist und in dem als Übergabezeitpunkt der gestrige Tag, vierzehn Uhr steht, kann ich dann zu meinem Anwalt gehen, damit ich wenigstens die Chartergebühr wiederbekomme.“

Der Hafenmeister, sicherlich ein tüchtiger Mann in seinem Metier, ist offenbar nicht an die Ausfertigung derartiger Dokumente gewöhnt. Er druckst herum und windet sich wie ein einarmer Tintenfisch. Ob man es nicht noch einmal mit Telefonieren probieren soll? Dass man ein Schiff verchartert, das es gar nicht gibt, das ist ihm noch nicht untergekommen.

Er telefoniert eifrig. Man merkt ihm an, dass er nicht gerne Dokumente der verlangten Art ausstellt. Nach 20 Minuten hartnäckigsten Wanningerns hat er den Sohn von Mijnheer Elsinger am Apparat. Was mit der ‚Seahawk‘ ist? Die ‚Seahawk‘? Ja, die muss doch längst in Stavoren sein. Papa ist um vier Uhr mit ihr abgefahren.

Vier Seemeilen schafft auch der plumpeste Kahn in einer Stunde. Wenn Mijnheer Elsinger um vier abgefahren ist, muss er spätestens um fünf hier auftauchen. Jetzt ist es zwanzig vor sieben!

Die Meinungen sind zwiespältig. Ein Teil der Crew hat sich Mut eingeredet und verteilt in der rauchgeschwängerten Gaststube von ‚de Vrouwe van Stavoren‘ Kojen sowie das Wer-macht-was beim Bunkern der Vorräte. Es ist laut in der Stube. Die neuen Gäste müssen sich eintrinken.

\* \* \*

Hans lief beim Verlassen der Hafenmeisterei einem alten Bekannten in die Hände. Dem Mann, bei dem er bisher immer charterte. Seit Jahren. Zur vollsten Zufriedenheit. Aber immer nur alte Schiffe. Nie einen Neubau.

„Ein neues Schiff?“ sagt Mijnheer Bremer und legt den Kopf schief, denn er ahnt, dass er den untreu Gewordenen für alle Zeiten zurückgewinnen kann, wenn er jetzt recht lieb zu ihm ist. „Das kann ich mich gar niet vorstelle. Wenn eine neue Sshiff auf Charter geht, dann bietet man mir das doch auch an. Ich kriege fast allen die Schiffe zuerst angeboten. Meistens höre ich schon von eine Neubau, wenn die Möbel noch gar niet drinne sind. Von eine Sseahawk habe ich noch nie was gehört. Sollte mich wundern, wenn es die gibt. Mit Möbele drin bestimmt nicht.“ Hans muss äußerst mürbe dreingeschaut haben, denn der nette Vercharterer schlägt ihm spontan vor, Mijnheer Elsinger aufzusuchen. Er kennt ihn persönlich, und er weiß auch, wo er wohnt.

Seit 20.00 Uhr halten wieder ununterbrochen zwei Leute, mit starken Nachtferngläsern bewaffnet, Ausschau auf dem Deich. Kein Kutter mit Radarantenne. Weder am Horizont, noch vor der Hafeneinfahrt, oder gar auf diese zusteuern. Doch! Gegen halb neun löst sich ein nackter Mast aus der Schar der draußen in der Dämmerung kreuzenden, rotbraunen Segel. Der Mast nimmt Kurs auf Stavoren. Das muss die ‚Seahawk‘ sein. Wer sonst würde bei diesem herrlichen Wind unter Motor fahren? Kein Zweifel. Die Beschreibung passt und die Größe auch. 14,5 Meter steht in der Beschreibung. Das könnte hinkommen.

### **Leseprobe 3 (Seite 47 – 58 )**

Um 6.20 Uhr duftet Kaffee durchs Schiff, um 6.30 Uhr duften von Martin mit viel Sachkenntnis zubereitete Rühreier und um 6.35 Uhr bricht ein anderer Duft aus. Das Klo ist verstopft. Elsa kämpft. Ihre Hauptwaffe ist das Elefantenklopapier, im Volksmund Küchenrollen genannt. Möglicherweise hat sie das Funktionsprinzip der neumodischen, nach dem Vakuumverfahren arbeitenden Schiffstoilette noch nicht ganz durchschaut. Hans äußert jedenfalls einen dahingehenden Verdacht und macht sich an die Arbeit. 6.40 Uhr: Hans braucht einen Hammer. 6.45 Uhr: Hans braucht ein Stemmeisen. 6.45 Uhr: Hans braucht weiteres Werkzeug. 6.50 Uhr: Die Nahrungsmittelproduktion wird eingestellt, weil plötzlich keiner mehr Hunger hat. Man ergeht sich mehrheitlich an Deck. Hans flucht. Man hört ihn durch die geöffnete Achterschiffsluke. Eigentlich müsste die auch geschlossen werden, aber irgendwo stößt jede Art von Grausamkeit an Grenzen.

Man verzieht sich aufs Vorschiff. Einige rauchen. Andere fluchen. Die meisten sind Nichtraucher, aber beim Fluchen helfen sie mit. Man flucht unisono über den zu geringen Stauraum, das extrem eng gewundene, steile Treppchen, das nur auf einer Seite einen viel zu kleinen Handlauf vorweisen kann sowie auf den Umstand, dass unter Tage etwa alle anderthalb Schritte die Höhe des Fußbodens wechselt. Mal 5 cm rauf, mal 10 cm runter. Ohne erkennbares System. Wer mehr als 1,70 misst, haut sich ständig und alle Nase lang den Kopf irgendwo an. Nur Elsa hat diesbezüglich keine Probleme. 1,65 m. Die Segler einigen sich auf die Ansicht, dass man schon um die Jahrhundertwende nicht mehr so primitiv gebaut hat. Im Gespräch ist die Wende von 1799 auf 1800. Außerdem wurde überall gespart. Nur das Billigste hatte eine Chance, der ‚Seahawk‘ als Baumaterial zu dienen. Ulf glaubt, dass man das Schiff ursprünglich als großartig angelegte Ketsch konzipierte, und dann muss wohl das Geld ausgegangen sein. Für den zweiten Mast hat es nicht mehr gereicht, und nun steht der Großmast etwas gewöhnungsbedürftig in der Gegend. Viel zu weit vorn. Grauslich anzusehen.

7.25 Uhr. Der Skipper meint, es könne losgehen. Er muss nur noch rasch was anderes anziehen. Um halb acht steht er schon wieder zackig am Rohr. Nur noch auf 180. Leise nörgelnd zu sagen wäre untertrieben. Man hört ihn. Das Klo funktioniert aber wieder. Der Geruch wird sich auch bald verziehen. Kann nur Tage dauern.

Hans legt durch „Eindampfen in die Spring“ ab. Da es keine Spring gibt, muss das Manöver simuliert werden. „Och Kinder, nu macht doch mal!“

„Was sollen wir denn machen?“

„Ja, wir wollen doch mit ‚Eindampfen in die Spring‘ ablegen.“



„Wir haben doch gar keine Spring. Die Mauer ist doch viel zu hoch.“

„Ja, dann tun wir so, als ob wir eine Spring hätten.“

„Das geht doch nicht! Wenn der Bug nicht von einer Spring festgehalten wird, dann schrappt er einfach an der Mauer entlang. Den kann keiner halten. Woll'n wir das Schiff nicht einfach wegdrücken?“

„Och, stellt euch doch nicht so an! Klar bei Fender!“

Seit fünf Minuten steht die Crew mehrheitlich am Bug. Alle Fender, die die ‚Seahawk‘ ihr Eigen nennt, versucht man zwischen Bugkorb und Kaimauer zu quetschen. Vergebens. Das Schiff schrappt bei der nicht gerade zimperlichen Vorwärtsfahrt, die ihm Hans per Gashebel verordnet, ein paar Meter an Basalt mit Mauerpfeffer und Augentrost vorbei und schwimmt dann im freien Wasser. Soll keiner sagen, Hans verstünde es nicht, ein Schiff zu entjungfern. Wenn die ganze Jungfernfahrt so verläuft, dann wird Siegmars noch oft zugeben müssen, dass ihm der Charly nicht zu viel versprochen hat.

\* \* \*

Die Schrammen am Bugkorb sind bald vergessen. Neue Ereignisse harren der Crew.

Um 8.20 Uhr wird bemerkt, dass der Kompass schweigt. Weder auf Raddrehungen noch auf Richtungsänderungen oder andere Versuche der Kontaktaufnahme reagiert er. Die Skala schwimmt torkelnd im Kreise, d. h. die Anzeige dreht sich nach physikalischen Gesetzen, die keiner kennt. Den Navigatoren bleibt nichts anderes übrig, als sich an den besonders herausragenden Navigationsmerkmalen, den Tonnen, zu orientieren. Die Tonne VF 19 muss eine grüne Spitztonne sein. Man steht an Deck und schaut sich die Augen wund. Ohne Navigationshilfen eine missliche Sache. Da! Hans hat sie erspäht. Der erfahrenste Mann an Bord. Backbord querab voraus! Der Rudergänger hat ein wenig zu weit nach Norden gesteuert. Um 8.40 Uhr passiert die ‚Seahawk‘ die Tonne VF 19. Man wird in Zukunft immer etwas südlicher halten, um den gleichen Fehler nicht noch einmal zu begehen.

Nun geht es aber zügig voran. Schon eine Viertelstunde nach neun ist das Ijsselmeer überquert. Man schwenkt in das Fahrwasser der Stevin-Sluisen ein; nachdem es dem Skipper mit Mühe und aufheulemdem Motor gelungen ist, den Zieleinlauf einer Katamaran-Regatta fast nicht zu stören. Die ‚Seahawk‘ passierte die Ziellinie um 9.56 Uhr mitteleuropäischer Sommerzeit und 7 Sekunden. Die weiter vorn fahrenden Regattamitglieder fluchten und drohten der Yacht mit den Fäusten, die hinteren schienen mit dem Manöver ganz zufrieden zu sein. Jedenfalls holten sie ein tüchtiges Stück auf.

10.15 Uhr: Die Autobahnbrücke der A 7 bei Den Oever schwenkt auf, d. h. die Brücken der beiden Bahnen werden auseinandergedreht. Zusammen mit der ‚Seahawk‘ gehen vier weitere Segler und ein kleinerer Fischkutter durch die Schleuse und anschließend durch die auseinandergeschwenkte Brücke. In die Schleuse einlaufend kommen zwei Segler entgegen. Der hintere davon ist nicht sehr groß. Vielleicht zehn Meter. An Deck sieht man eine Mutti mit zwei kleinen Mädchen. Das größere, etwa 12 oder 13 Jahre alt, steht an der Pinne, während sich die Mutti mit der kleinen Schwester unterhält. An Bord fällt kein Kommando. Man hört den leise vor sich hintuckenden Diesel nur ein wenig lauter werden; dann nimmt das Kind das Gas zurück, und die Yacht steht unmerklich schaukelnd in der Schleuse. Niemand hält das Schiff mit Leinen an der Schleusenwand fest. Keiner rennt hin und her oder brüllt Kommandos. Als sich die wuchtigen Tore schließen, geht die Mutter mit der jüngeren Tochter unter Deck. Das andere Mädchen setzt sich auf die Bank und beginnt, ein Lied zu trällern.

Skipper Hans braucht für eine Schleusenfahrt immer die gesamte Besatzung, Dutzende von Tauen und ein gerüttelt Maß an wirkungsvollen Flügen. Beim Steigen oder Fallen des Wassers in der Schleuse muss der Schiffsführer selbstverständlich Maßnahmen ergreifen, damit sich die Schiffswand nicht an den schrundigen Schleusenmauern hässliche Kratzer holt. Freizeitsegler, zu denen man sich notgedrungen zählen muss, sichern das Schiff mit viel Aufwand, langen Leinen, langen Stangen, einem Bootshaken und Geschrei. Könner, wie zum Beispiel

kleine Holländerinnen, verzichten dagegen auf Leinenunterstützung und halten das Boot mit Hilfe des Gashebels und des Steuerruders auf der Stelle. Das ist wegen des Radeffektes außerordentlich schwierig, aber offenbar erlernbar. An Bord der ‚Seahawk‘ kann das keiner. Der Radeffekt will dem Schiff nämlich nicht wohl. Bei laufender Schraube versucht das Heck immer in die Richtung der Schraube zu drehen. Als ob die Schraube am Boden mitlaufen würde. Bei rascher Fahrt wird der Effekt überkompensiert, aber bei Manövern, da richtet er oft großes Unheil an. Außer, wenn man das mit dem Radeffekt beherrscht. In Seglerkreisen werden oft stundenlang Erfahrungen und Tricks ausgetauscht, wie man mit dem Phänomen fertig werden könnte. Jetzt sieht man zum ersten Mal, dass es offenbar geeignete Tricks gibt. Kinderleicht zu erlernen.

Um 10.30 Uhr legt die ‚Seahawk‘ im Fischereihafen hinter der Schleuse an. Mijnheer Elsinger wartet bereits mit den Reffleinen und noch weiteren, fehlenden Utensilien. Die Deutschen erzählen in leicht vorwurfsvollem Ton, dass der Kompass taumelt. Er zeigt im Verlauf von etwa 5 bis 7 Minuten alle Himmelsrichtungen an, die es gibt. Ob sich da vielleicht noch etwas ...? Mijnheer Elsinger ist sofort Herr der Lage und schraubt den Kompass von der Säule. Die Kompensationsmagnete rollen hin und her. Bei jeder Bewegung des Schiffes. Wenn das Kompassgehäuse nicht rund wäre, würde man sagen, von einer Ecke die andere. Mit ein paar flinken Handgriffen hat Mijnheer Elsinger die Magnete eingefangen und an ihren Plätzen befestigt. Dann sagt er – noch bevor jemand einzuwenden imstande gewesen wäre, dass derartige Arbeiten in zivilisierten Ländern üblicherweise von hauptberuflichen Kompensateuren durchgeführt werden – dass man die richtige Justierung ganz leicht vornehmen könne. Man müsse nur mit dem Schraubenzieher ein wenig in den Kompensationslöchern herumstochern. Nachdem der Mijnheer ein wenig gestochert hat, rennen drei von der Crew mit Handpeilkompassen auf die Pier, die amtliche Himmelsrichtung der Kiellinie zu überprüfen. Anhand einer endlos langen Reihe von Pollern, die parallel zur Pier in den Beton gegraben wurden, wird ermittelt. „Zweihundertdreieunneunzig Grad“. Das hat Erhard alsbald herausgefunden. Charly misst 292 und Ulf 294 Grad. Die Übereinstimmung wird akzeptiert, aber dem Vercharterer nicht verraten. Der rückt zunächst mit 220° heraus. Später erhöht er auf 330°. Nun ja. Man soll nicht gierig sein.

Bekanntlich ist die Nadel des Magnetkompasses magnetisch. Sie wird von Eisen angezogen. Auch von der Eisenmasse des Rumpfes. Bei einem modernen Stahlschiff gehört der Kompass ganz oben in die Mastspitze, wo keine Magnetfelder vom Eisenrumpf mehr stören. Dafür hat man hervorragend arbeitende Kompassse entwickelt, sogenannte Fluxgate-Kompassse. Sie arbeiten auf elektromagnetischer Basis. Die Richtung nach magnetisch Nord wird am Ruder per Digitalanzeige mitgeteilt. Das kostet natürlich ein paar Groschen mehr, als der einfachere Kompass mit einem Dauermagneten, aber das ist die Schiffssicherheit den meisten Fahrenden wert. Der Schiffskonstrukteur der ‚Seahawk‘ wollte jedoch nicht so viel ausgeben.

Dummerweise wird der Schiffskompass von zwei Kräften abgelenkt, der Missweisung und der Deviation. Die Missweisung rührt daher, dass der magnetische Nordpol nicht genau da aus der Erde kommt, wo der geographische Nordpol ist, wo also die Erde um ihre Achse eiert. Die jeweilige Missweisung entnimmt man der Seekarte. Die Deviation wird von bordeigenen Magnetfeldern verursacht. Dazu gehört der Motor, der Anker, die Ankerkette und bei Stahlschiffen eben auch der Rumpf. Weil jedoch der Einfluss auf den fest montierten Steuerkompass immer der gleiche ist, kann man die Wirkung mit kleinen Magneten ausgleichen, den sogenannten Kompensationsmagneten. Sie werden von einem staatlich geprüften Kompensator justiert. Bei der ‚Seahawk‘ rollten die Kompensationsmagnete unbefestigt im Kompassgehäuse herum.

Die Navigatoren beschließen, den Kompass als richtungsweisendes Instrument abzuhaken. Statt klassischer Navigation werden die deutschen Segler Tonnenhüpfen durchführen – sofern sich das Wetter nicht grimmig gebärdet. Hoffentlich stimmen die Positionsangaben des Hyperbel-Funkpeilers. Dieses Stoßgebet gewinnt später noch an Gewicht, denn man wird alsbald

feststellen, dass die Eisenmasse des Schiffes jedwede Handkompasspeilung zur Farce degradiert. Am nächsten Tag verschwinden auch die Handpeilkompasspeilung endgültig von Deck. Man hört Kraftausdrücke mit Zischlauten. Zwei Zischlaute pro Fluch.

Funkpeilung auf See ist leider eine ziemliche Glückssache. Jedenfalls in der Sportschiffahrt. Die Berufsschiffahrt soll etwas komfortablere Geräte gehabt haben. Im Prinzip braucht man nur einen Empfänger mit Richtantenne zum Sender hin zu drehen und wenn das Signal seine beste Qualität zeigt, das Lautstärkeminimum, den Winkel in die Seekarte an den Sender anzutragen. Wie bei einer Kompasspeilung. Leider ist das Theorie. Nachts geht das nicht, in der Dämmerung auch nicht und bei Gewitter schon gleich gar nicht. Und auch sonst stehen dem Verfahren so viele Widrigkeiten entgegen, dass man es tunlichst vergessen sollte. Eine Verbesserung versprach man sich von der Hyperbel-Navigation. Das Verfahren lässt sich anhand eines Beispiels erläutern. Wirft man z. B. zwei Steine gleichzeitig ins Wasser, dann überschneiden sich die beiden Kreiswellen nach einem ganz bestimmten Muster. Zieht man Linien durch alle diese Schnittpunkte, liegen diese Linien auf Hyperbeln. Wenn sich das Schiff innerhalb eines Dreiecks befindet, das drei auf der gleichen Frequenz funkende Sender miteinander bilden, kann der Navigator an der Laufzeit der Wellen erkennen, in der Nähe welches Hyperbelschnittpunktes er sich befindet. Das Verfahren sollte bei entsprechend ausgestatteten Empfängern ziemlich genau sein. Die in der Sportschiffahrt verwendeten Geräte zeigten aber abenteuerliche Abweichungen. Im Ijsselmeer wollte Charly mal ein AP-Navigator von Philips weismachen, man segelte in der Nähe von Berchtesgaden. Der Leser hat also keine Mühe, zu verstehen, welche Qualität von dem einzigen verbliebenen Navigationshilfsmittel zu erwarten war. Die Positionsangaben des Hyperbel-Funkpeilers auf der ‚Seahawk‘ konnten stimmen, sie konnten aber auch grottefalsch sein. Erst als die ersten GPS-Geräte zu funktionieren begannen, tauchten plötzlich Hyperbelnavigatoren auf dem Markt auf, die recht preiswert waren und überraschend zuverlässig arbeiteten. Aber da wollte die keiner mehr haben. Man fühlte sich abgezockt. Gegen ein GPS-Gerät hat der Hyperbel-Funkpeiler keine Chance. Weder preislich noch in Bezug auf die Genauigkeit der Positionsangaben.

Nachdem sich Charly, Erhard, Ulf und Siegmund noch Verdienste um die Einfädelung der Reffleinen erworben haben, läuft die ‚Seahawk‘ um 11.35 Uhr mit dem Ziel Lowestoft in England aus. Mijnheer Elsinger winkt zum Abschied etwas zaghaft, und dann sind sie deutschen Segler auf See. Zunächst versuchen sie, die Deviation auf den anliegenden, hoffentlich westlichen Kursen zu ermitteln. Es kommen immer mal wieder so um die 30 bis 35 Grad heraus; leider jedes Mal mit einem anderen Vorzeichen. Der seit einigen Stunden mit glaubhaften Koordinaten aufwartende ap-Navigator Cruising CS 510 – und vor allem die am Wege liegenden Tonnen – lassen es indessen zur unumstößlichen Gewissheit werden: Es geht westwärts! England, wir kommen!

Nun ist die Nordsee zwar mit Tonnen, Feuerschiffen und Bohrinseln derart gespickt, dass man sich bei einem Blick in die Karte fragt, wo da noch Platz für das Wasser sein soll, aber vor Ort sieht es etwas anders aus. In der Praxis liegen die Orientierungshilfen so weit auseinander, dass man selten mal zwei oder gar mehrere gleichzeitig zu Gesicht bekommt. Deshalb ist das Radargerät eine große Hilfe. Der Leuchtschirm des KODEN MD 3000 SB – so steht es auf dem Gehäuse – lässt mühelos erkennen, wo Tonnen liegen, wo Plattformen verankert wurden und wo Schiffe wie schnell in welche Richtung fahren. Ohne die Hilfe des Radargerätes hätte es der Navigator bedeutend schwerer.

Im Logbuch wird jede gesichtete und eindeutig identifizierte Tonne vermerkt:

- 12.28 Uhr: Tonne W 8,
- 12.45 Uhr: Tonne W 1,
- 15.50 Uhr: Tonne Q (9),
- 19.00 Uhr: Das Feuerschiff TEXEL.

Die Yacht lief genau drauf zu; wahrscheinlich, weil um 17.45 Uhr ein neuer Kurs abgesteckt worden war:  $230 \pm 30^\circ$ . Etwas südlicher als West. Der Kurs ist die Himmelsrichtung, in der

sich das Schiff bewegt (MgK = Magnetkurs), oder doch zumindest bewegen sollte (KaK = Kartenkurs). Man legt den Kurs anhand von Fixpunkten fest – neuhochdeutsch Waypoints genannt – und klappert die dann nacheinander ab. Sobald ein Waypoint erreicht ist, schwenkt man auf den neuen, zuvor berechneten oder aus der Seekarte entnommenen Kurs ein. Mangels Kompass führte man auf der ‚Seahawk‘ das in der Seefahrt als ‚Tonnenhüpfen‘ bekannte Verfahren durch. Es ist ein wenig mühsam.

#### **Leseprobe 4 (Seite 64 - 73)**

Die Nacht verläuft ruhig. Die ‚Seahawk‘ gleitet mit 6,5 bis 7 kn durch die Nordsee. Der Himmel ist zwar vollständig bewölkt, aber das Barometer zeigt mit konstanten 1025 mBar an, dass keine Wetterverschlechterung ins Haus steht. Morgens um 6.00 Uhr klettert es sogar auf 1026 mBar und um 12.00 Uhr wird es um ein weiteres mBar gestiegen sein. Hektopascal sagt man ja neuerdings zu den mBar, aber der Skipper meint, der neumodische Kram hätte nichts gebracht. Säge man ja an den Schiffen die heute so gebaut würden. Alles Murks. „Sag’ mal, sind wir heute Nacht solche Schlangenlinien gefahren?“ nörgelt der Skipper ungläubigen Gesichtsausdruckes herum und deutet auf die S-förmige Linie, die die Navigatoren in der Nacht anhand der ap-Navigator-Ablesungen in die Karte einzeichneten.

„Ja“, wird zugegeben. „Des war unser Kurs.“

„Da hättet ihr doch vorhalten müssen!“ belehrt Hans die Mannen. „Im Stromatlas kannst du genau sehen, wann wie viel Gezeitenstrom in welche Richtung setzt, und den muss man einrechnen! Stromdreieck-Rechnungen, meine Herren! Alles mal gelernt. Könnt ihr wohl nicht mehr, was?“

„Doooch!“ wird geantwortet, „aber wie legste ‘nen Vorhaltewinkel von fünf bis zehn Grad am Kompass an, wenn der Kompass um mindestens dreißig Grad spinnt?“

Darauf weiß Hans auch keine Antwort, und so gibt er sich mit der Versicherung zufrieden, dass der jeweilige Navigator angesichts der ihm zur Verfügung stehenden Möglichkeiten froh sein musste, den Weg überhaupt gefunden zu haben. Wenn nachher Land in Sicht kommt, wird man den Standort und die eventuelle Kursabweichung überprüfen.

9.30 Uhr am 20.05.91. 3 Beaufort Nord-nord-west. Der Rudergänger nimmt die Fahrt aus dem Schiff und macht den Motor aus. Man will in Ruhe frühstücken. Weil davon auszugehen ist, dass es zu so früher Stunde in Lowestoft noch nichts zu sehen geben wird, ziehen Erhard und Charly, Siegmund und Ulf anschließend die Tücher hoch und segeln noch bis 12.00 Uhr in Sichtweite der Tonnen. Lowestoft ist im Westen deutlich zu sehen.

Willy kramt in den mitgebrachten Kassetten herum.

„Was suchst du dann?“ will Charly wissen, und Willy antwortet mit Blick auf den in starker Schräglage befindlichen Herd:

„Ei, ich suche eine Muschel, die zur Krängung passt.“ Charly entdeckt dann aber recht bald, dass die Krängung des spartanischen Herdes nicht so sehr vom Übermut der Segler droben an Deck, sondern in erster Linie von zwei prallvollen Mülltüten herrührt, die jemand an die Backofenknöpfe gehängt hat.

Bis vor wenigen Jahren wäre es keinem Yachtkonstrukteur in den Sinn gekommen, einen Mülleimer in die Bordküche zu integrieren. Beleidigend wäre das gewesen. Für jeden gestandenen Blauwasser-Fan. Segler jedweder Couleur fühlten sich seinerzeit an ihrer Ehre gepackt, wenn es ihnen mal nicht gelang, irgendeinen Küchenabfall mit dem ersten Wurf über die Reling zu katapultieren. Von der Kombüse aus wohlverstanden. Stehend. Nach Möglichkeit über die Schulter geworfen, und zwar ohne hinzusehen.

Heute denkt man in dieser Angelegenheit erheblich anders. Meistens jedenfalls. Vielleicht hat die nächste Yacht, die von Sun Coast gebaut wird, auch einen eigenen Mülleimer in der Kombüse. Die ‚Seahawk‘ hatte noch keinen.

Kurz nach 12.00 Uhr wird der Wind noch mal so richtig genutzt. Satt 3 Beaufort Nord-West blähen die Segel. Ulf steht am Rohr. Es ist Vollzeug vorgeheißt. Die ‚Seahawk‘ spielt mit den

Wellen. Ulf mit dem Ruder. Um 12.10 Uhr gelingt Ulf eine Überschuss-Krängung. Die Fußreling, zeigt danach deutliche Nässespuren. Willy und Charly, deren Backschafterdienste heute die Crew mit Eintopf verwöhnen sollen, verkeilen sich routiniert in Kombüse und Mittelgang und reißen Töpfe und Kasserollen vom Feuer, um den Inhalt zu retten. Die Karten hüpfen vom Kartentisch über die Lehne der Sitzgruppe hinweg auf den Boden unter dem Pantrytisch, und eine der (mit heißer Bouillon gefüllten) Kaffeekannen wagt den Sprung aus der Spüle. Nach einem dumpfen Blob macht es eine Pfütze auf dem Pantryboden zur Gewissheit: die Kanne kann den Saft nicht mehr halten. Was beim Aufheben zäh mahlend vor sich hinzuscheln versucht, sind die Scherben des ehemals evakuierten Glaseinsatzes. Die Glastrümmer kommen an der Brühe nicht vorbei, obwohl man eigentlich erwarten sollte, dass Fettaugen und Nudeln eine kräftige Schmierwirkung entfalten. Die Kanne ist hin. Die andere hat den Krängungstest in der Spüle überstanden. Unversehrt. Nur ein kleiner Hupfer. Noch heute wird sie wohl eine britische Schwester bekommen müssen.

Nach Passieren der Tonnen Corton Q (3) und Q (6) sowie E Holm und W Holm legt die ‚Seahawk‘ um 13.15 Uhr im Yachthafen von Lowestoft an. Hans fährt das Anlegemanöver. Bedauerlicherweise ist von dem Manöver nichts Augenfälliges zu berichten. Es funktionierte auf Anhieb. Trotz Hochwasser.

Charly rechnet anhand der Karte den zurückgelegten Weg aus: Stavoren – Den Oever: 15 Seemeilen, Den Oever – Lowestoft: 130 Seemeilen. Zusammen also 145 Seemeilen. Zuzüglich etwa 10 Seemeilen Schlangelinien. An der Logge lässt sich das nicht nachprüfen, weil niemand so genau sagen kann, seit wann sie mitzählt, bzw. wann es wem durch Zufall oder unbeabsichtigtes Drücken irgendeines Knopfes gelungen ist, sie zur Tätigkeit anzuregen. Dass sie richtig geht, erwartet sowieso niemand.

So, wie es beim Auto einen Tacho gibt, der die aktuelle Geschwindigkeit anzeigt und einen Kilometerzähler, der sagt, welche Strecke man zurückgelegt hat, gibt es beim Schiff ein Log und eine Logge. Beim Auto funktioniert der Kram in aller Regel, sofern nicht ein rotznäsiger Bengel an den Instrumenten herumgetunt hat. Bei Charteryachten ist das zuweilen anders. Wenn es funktioniert, dann ist das Log der Tacho und die Logge der Kilometerzähler. Wenn es nicht funktioniert, ist es egal, wie man was nennt.

\* \* \*

„Schon die alten Römer ...“ oder „Ausgrabungen haben ergeben ...“ oder „Die erste urkundliche Erwähnung ...“, so pflegen Historiker zu beginnen, wenn sie ihre Stadt zu preisen gedenken. Nicht so in Lowestoft. Die Stadt quält sich seit dem Mittelalter mit dem Wachsen und Gedeihen herum, aber es will nicht so recht klappen. Der Hafen taugte nicht für Fischfang und Handel, weil er öfter als den Hafentreibern lieb ist, mit Sand zugespült wird. Erst als mit der Industrialisierung Maschinen für das Intakthalten der Fahrrinnen und Hafenbecken herangezogen werden konnten, fand auch dieser Teil der ostenglischen Küste Anschluss an die Welt jenseits der Äcker und Schafweiden. Aber außer Schönheit der sanft geschwungenen Landschaft wird nichts geboten.

1831 nimmt Sir Morton Peto, „the maker of Lowestoft“, die Sache in die Hand und baut den Hafen aus. 1847 beglückt er seine Landsleute mit einer Eisenbahn ins 10 km entfernte Reedham, damit die Leute dort auch frischen Fisch essen können, ohne gleich die Kutsche anspannen und an die Küste fahren zu müssen. Vor allem Hering wird gefangen. Ideal kann man die Gegebenheiten für eine Anbindung an die große Welt indessen nicht nennen, aber die anderen Städte an dieser Küste haben auch keine besseren Karten. So wundert es nicht, dass Lowestoft über keine Geschichte verfügt, in denen Eroberer und Ritter, Intrigen und Schlachten die Akzente setzen. Nur kleine Leute bevölkern Lowestofts Geschichte. Finstere mittelalterliche Bauten oder gar Plätze sucht man vergebens. Das hervorstechendste Ereignis fand 1919 statt. Da baute man in Lowestoft einen Heringslogger, dessen Dampfmaschine wahlweise als Flautenschieber oder zum Einholen der Netze herangezogen werden konnte.

20. Mai 1991. 14.00 Uhr. Was macht man an einem frühen Montag Nachmittag in Lowestoft? Bei herrlichem Wetter! Eigentlich wollte Hans am Samstag hier einlaufen, und wer weiß, wie da das Wetter gewesen wäre? Nun, das Städtchen ist recht hübsch. In mehrfacher Hinsicht. Man fühlt sich sofort wohl. Lowestoft besteht vorwiegend aus Häfen und einer verkehrsberuhigten Zone. Hans ist kaum an die aus Eichenbohlen und Eisenketten errichtete Pier an Land geklettert, da vereinnahmt ihn auch schon der Hafenmeister. Alte Bekannte. Müssen unbedingt erst mal einen Schnack miteinander machen. Jede Menge „How do you do?“

Seit dem letzten Besuch Skipper Hans‘ hat der Hafenmeister viel geleistet. Einen Oldtimer – es muss wohl mal ein Krabbenkutter oder ein Hafenrinnenbagger gewesen sein – hat er mit viel Werg, Politur und Farbe so in Schuss gebracht, dass man ihn für 1 Pfund besichtigen kann. Das bullige Ungetüm liegt drei Schiffe vor der ‚Seahawk‘. In dem Hafenbecken tummelt sich neben ein paar normalen Schiffen noch viel Kurioses. Die Neuankömmlinge blicken aber großzügig darüber hinweg und wenden den Blick an Land.

Da sieht es auch kurios aus. Die meisten Yachten, die man zum Überarbeiten auf die Pier gehoben hat, erwecken den Eindruck, als wolle man ehemalige Grandeur mit momentaner finanzieller Unpässlichkeit in Einklang bringen. Hier und da wird lustlos an mehr oder weniger betagten Meeresvehikeln herumgeschabt. Warum das Gelände des Yachtclubs von Norfolk und Suffolk von einem strammen Zaun zusammengehalten wird, ist schwer zu verstehen. Den Schrott klaut doch keiner.

Lowestoft City – ehemals sicherlich ein zauberhaftes Städtchen und auch heute noch ganz ansprechend – muss der Crew zu zwei Dingen verhelfen: Mitbringsele und einer Kaffeekanne. Das erste Kaufhaus am Platz ist schnell gefunden. Ulf will die Kanne aussuchen. Nach wenigen Augenblicken ist klar, dass die ‚Seahawk‘ in Zukunft mit zwei sehr unterschiedlichen Kaffeekannen zurechtkommen müssen, denn ein Exemplar, das als angemessener Ersatz für die zerbrochene gelten kann, wird man hier nicht finden. Nach einer Viertelstunde Missmut mault Ulf schließlich los: „Hier sieht man auf Schritt und Tritt, dass die das Land kaputtgestreikt haben. Hier ist doch alles nur billiger Plastikram. Und obendrein noch schweineteuer. Die Leute draußen sehn auch alle so aus, als ob sie der untersten Kaste angehören.“

Da hat er leider Recht. Ob die Engländer ihr Land unter Zuhilfenahme intelligenzschwacher Gewerkschaften ins bonbonfarbene Plastikzeitalter gewerkelt haben, oder ob noch andere Gründe mitspielten, sei dahingestellt. Auffallend viele Leute erwecken den Eindruck der Ärmlichkeit. Gebäude und Fahrzeuge sehen nur stattlich aus, wenn sie antiquarisches Alter erreicht haben. Offensichtliche Arbeitslose an allen Ecken und Enden. Nur wenige Leute mit hoffnungsfrohem, also normalem, mitteleuropäischem Blick. Charly, Erhard und Willy ziehen auch eine Flunsch.

„Mit dene Mitbringsele kannste Dich daheim doch nur blamieren“, wird festgestellt. Charly schiebt eine Blechbonbonniere mit aufgeklebten Rolls-Roycen und Bentleys wieder ins Regal und denkt: „Die Kinder lachen Dich aus, wenn Du damit aufkreuzt.“

Man kann es Zufall nennen, oder Seelenverwandtschaft, oder auch einfach geistiger Gleichschritt durstiger Kehlen; jedenfalls trifft man sich wie verabredet im Pub „The Volunteer“. Am anderen Ende der Fußgängerzone. Ein wenig stattlicher als die beiden Nachbarhäuschen, die das Wirtshaus in der Häuserzeile einklemmen. Ausrangierte und ihrer Mechanik beraubte Nähmaschinen lieferten das Material für die Tische. Ausgesprochen originell. Pfaff ist dabei, und Singer. Aber jeweils nur mit einem Exemplar. Die meisten Nähmaschinengestelle stammen aus britischer Fertigung. Kolonialzeit.

### **Leseprobe 5 (Seite 85 - 94)**

Dienstag, der 21. Mai 1991. Es ist 10.15 Uhr. Mitteleuropäische Sommerzeit. Die Segler haben die Uhren wegen der 2 ½ Tage England-Besuch nicht extra umgestellt. Die 60 Minuten

Zeitvorsprung rechnen sie bei Bedarf einfach um. Ohne Mühe. Die Schiffszeit bleibt im mitteleuropäisch-sommerlichen Bereich. Das Wetter ist besser als sein Ruf. 23 °C im Schatten. Keine Wolke am Himmel. Sanfte, lauwarmer 3 Beaufort streicheln die Wellen, als Hans die Mannen in gewohnt weinerlichem Tonfall zu einer letzten Turnübung bittet: An Bord gehen. Gegen den Vorabend ist das Wasser um gute 3 Meter gefallen. Man muss eine Eisentreppe hinunterklettern, deren unterste Stufen permanent feucht sind. Glitschig. Mit Algen überwachsen. Den Ekel vor dem schmutzigen Glibber überwindet man nur, wenn man sich sagt, dass die Algen keine Überlebenschance hätten, wenn das Wasser so ungesund wäre, wie es aussieht.

Die Hafenzufahrt von Lowestoft schützen mehrere ausgedehnte Sandbänke, die unpraktischerweise quer zur Hafeneinfahrt liegen. Von Süd-süd-west nach Nord-nord-ost verlaufen sie sozusagen. Die Dickste von ihnen biegt im Süden bis ans Ufer nach Westen um und verschließt dadurch die Fahrrinne. Um nach Süden zu kommen muss man also erst ein paar Meilen nach Norden, und dort die Sandbank umfahren. Als um 10.30 Uhr 4 Beaufort aus Süd-süd-west wehen, kann der Skipper nichts mehr bremsen. Backstagsbrise. Achterlicher Wind. In nahezu verwegener Manier schliddert die ‚Seahawk‘ an den Untiefen entlang. Hans ist happy. Schiff ahoi! Dass entgegenkommende Seefahrer die Yacht mit allesagenden Blicken anstauen, denen nur noch das Attribut der Bewunderung fehlt, entgeht dem Skipper. Siegmart knotet die Baumnock mit einem Bullenstander an die Vorschiffsklampe. Er scheint sich indessen auch nicht so ganz sicher zu sein, ob das nun eine Sicherheitsmaßnahme darstellt oder nicht. Wenn das Schiff aufläuft, sähe man ohne Bullenstander besser aus. Die Yacht läuft aber nicht auf. Hans ist eben ein ganz besonderer Fahrensmann. Ihm passiert schon nichts. Bullenstander nennt man eine Leine, mit der man den Baum gegen unbeabsichtigtes Überkommen sichert, indem man die Kordel von der Baumnock zu einem Befestigungspunkt am Vorschiff spannt.

Um 10.35 Uhr liegt die Tonne W. Holm querab. Das querab sagt und notiert man immer dazu. Denn wenn man ein Peilobjekt sieht, heißt das ja noch lange nicht, dass man sich direkt neben ihm befindet. Das Objekt kann relativ nah sein, es kann aber auch in größerer Entfernung sein. Um das Objekt navigatorisch nutzen zu können, trägt der Navigator die Uhrzeit ins Logbuch, zu dem sich das Peilobjekt vom Steuerstand aus gesehen genau rechtwinklig zur Längsachse des Schiffes befand. In der Seekarte trägt man die Senkrechte vom Kurs auf das Peilobjekt an und notiert im Schnittpunkt die Uhrzeit. Dann hat man einen Standort, der zumindest in einer Himmelsrichtung sehr genau ist. Die andere Standlinie ist der Kurs, den das Schiff fährt.

Die Diskussion, ob man die Tonne auf der Fahrwasserseite oder auf der Seite der Untiefen passiert hat, hält nicht lange an, denn um 10.40 kommt die Nachricht, dass die Bordbatterien leer sind. Einige der Crewmitglieder packt helles Entsetzen, anderen ist nicht so schnell klar, was es bedeutet, ohne Positionslichter über die vielbefahrene Nordsee zurück nach Holland segeln zu müssen. Es bedeutet etwa dasselbe, wie einen Geisterfahrer auf der Autobahn zu überholen. Hans nimmt die Hiobsbotschaft nur oberflächlich zur Kenntnis. Ihn stört vielmehr, dass der Wind abgeflaut hat. Nur noch 2 Beaufort „Des macht doch nix“, sagt Charly. „Mir sin sowieso zwei Meile zu weit nach owe gefahrn. Wenn jetzt der Wind abflaut, komme mer net so weit nach Norde, un des müsse mer dann nachher net mehr nach Süde zurück.“

Nachdem auch Hans die Schiffsposition überprüft hat, kommt er widerwillig zu der Ansicht, dass man so allmählich umdrehen könnte. Sonst wäre es möglich, dass die Yacht bald auf einer Sandbank sitzt, die im Routenplan gar nicht vorgesehen ist. Um das zu vermeiden, steuert Hansgerd eine Tonne weit draußen vor der Küste an. Bis heute weiß zwar keiner, ob es die richtige war, aber die ‚Seahawk‘ ist ohne Grundberührung aus der Sache herausgekommen. Gegen 11.00 Uhr erkundigt sich Hans, was denn nun mit den Batterien wäre.

„Die müssen doch voll sein“, sagt er zu Erhard, dem Entdecker des Desasters.

„Guck’ doch mal!“ sagt Hans, „Das kann doch gar nicht sein. Wir sind von Holland bis hierher über hundert Meilen unter Motor gefahren. Da müssen die Batterien doch voll sein.“ Eigentlich ist des Skippers Überlegung alles andere als falsch. Völlig richtig ist sie sogar. Nur stimmen tut sie nicht. Die Batterien sind leer. Total!

Kurz nach 11.00 Uhr mitteleuropäischer Sommerzeit kriecht Willy aus der Koje. Der Bordkassierer und Hilfsnavigator Willy Vollmann macht keineswegs den Eindruck, als sei er bereits voll einsatzfähig. Er wirkt eher ein bisschen übermüdet. Er wird doch nicht etwa eines der vielen Bierchen gestern Abend nicht vertragen haben? Nun möge dem sein, wie ihm wolle, Elsa erfasst jedenfalls Mitleid, was zur Folge hat, dass sie ihn aufpäppeln will.

„Komm her!“ sagt sie mit mütterlichem Charme, „Trink ‘nen Kaffee mit, dann geht’s Dir gleich wieder besser.“ Willy sollte dankbar blicken, aber er blickt wirr.

„Willste erst ‘ne Morgenzigarette rauchen?“ wird er ermuntert. Aber Willy senkt nur das zerknitterte Haupt auf die über dem Tisch verschränkten Arme und entgegnet: „Des hilft alles nix. Ich muss ‘n Moment warte, bis es Bild kommt.“

Die ‚Seahawk‘ nimmt nun den Kurs mit Hilfe des Motors unter den Kiel. Das Logbuch notiert unter 12.10 Uhr: Tonne S. Corton passiert. Um 13.35 ist die Tonne New Come in Linie mit dem Wasserturm Southwold, und um 15.10 hat man den Wasserturm Southwold querab. Die Fahrt verläuft, ein wenig eintönig. Zugegeben. Aber nur an Deck. Unter Tage, also im Bodenraum der Pantry, da geht es beherzt zur Sache. Der Niedergang ist entfernt und die Bodenbretter sind aufgerissen. Ein paar Flüche hat man auch schon gehört. „Das kann doch gar net sein!“ ereifert sich Erhard. „Da muss doch e Zuführungskabel von der Lichtmaschin’ nach de Batterie geh’n!“

„Schreibt mal einer ins Logbuch, dass die Nuclear Power Station Sizewell querab is?“ fragt Charly um 15.55 Uhr in die Baustelle hinunter.

„Lass’ mich mit Deinem Atomkraftwerk in Ruh’!“ schreit Erhard zurück. „Sach’ mer lieber, wie des hier mit der Elektrizität gemeint is!“

Ulf, der sowieso bei Törnbeginn für die Instandhaltung der Elektroanlagen eingeteilt wurde, kommt allmählich ein Verdacht: „Wenn der Sparheini, der das Schiff gebaut hat, gar kein Kabel vorgesehen hat, dann ist auch keins dran“, fängt er an zu grübeln.

„Un wie solle die Batterie voll wern?“ fragt Erhard, und glaubt, Ulf in der Tasche zu haben.

Aber Ulf kennt sich mit Sparbrötchen aus. Und mit Holland. „Du wirst kaum einen niederländischen Hafen ohne Stromanschluss finden“, sagt er, „und dann kann man sich die fünfzig Mark für das Kabel von der Lichtmaschine zu den Akkus leicht sparen. So ist die Sache gedacht.“

„Aber Du hast doch den Elsinger selbst nach’m Anschlusskabel für’n Steg gefragt, un da hat der zugegewwe, dass keins an Bord is“, wendet Erhard ein.

Das muss Ulf eingestehen. In der Tat. Wie zum Teufel hat man sich die Stromversorgung der ‚Seahawk‘ vorgestellt?

„Wir geh’n die Sache jetzt mal von der Lichtmaschine aus an, schlägt Ulf vor.“ Das bringt schließlich Licht in die Sache. Mit viel Sachkenntnis, einem Spannungsprüfer und einer nahezu ungehörigen Anzahl von Kraftausdrücken findet man heraus, dass Ulfs Theorie stimmt. Eine Verkabelung von der Lichtmaschine gibt es nur zur Starterbatterie für den Motor, nicht aber zu den Bordnetz Batterien. Das Wort „Sauerei“ schwebt in der Pantry. Bangigkeit macht sich breit. Wenn das Schiff bei Nacht ohne Strom durch die Nordsee fahren muss, kann das mit den nicht brennenden Positionslichtern unangenehm werden, und wenn Nebel aufkommt und der Navigator wieder auf das Radar angewiesen ist, dann gnade dem Schiff und der Mannschaft Gott! Was tun?

„Was is denn nu mit der Lichtmaschine?“ will Hans wissen, als er mal wieder Muße findet, den Kopf in die Luke zu stecken.

Erhard antwortet: „Des Schiff hat e Ijsselmeer-Verdrahtung.“



Charly trägt in das mittlerweile auf Umwegen an Deck gebrachte Logbuch ein: 17.00 Uhr: Leuchtturm Orfordnes querab, 17.50 Uhr: Tonne Cutler querab, 18.00 Uhr: Einfahrt in das Fahrwasser Cork Knoll. D. h. man will in das Fahrwasser einbiegen. Aber Hans steht am Rohr. Und Hans hat irgendwie nicht mitbekommen, dass in dieses Fahrwasser eingelaufen werden soll. „Ei kuck doch mal!“ greint er los, als die ‚Seahawk‘ bereits die Mitte der Seewasserkreuzung erreicht hat. „Da hinten kommt doch ein ganz dicker Brocken. Mindestens ‘ne Fähre oder ein Tanker. Da müssen wir doch erst mal aus dem Fahrwasser raus.“ Da hat er natürlich Recht. Nur, die ‚Seahawk‘ hätte gar nicht erst hineingedurft, denn jetzt fährt sie auf der falschen Seite den Strom hinauf. Geisterfahrer zu Wasser, sozusagen.

In Harwich will Skipper Hans anlegen, es gibt aber keinen Yachthafen. Auch die Befragung eines Anglers im Industriefafen verschafft ihm keine günstigere Nachricht. Man bedauert das sehr, denn zumindest von See aus wirkt die Stadt ausgesprochen einladend. Die Grafschaft Essex muss indessen auf den Besuch der deutschen Segler verzichten. Sie wenden sich notgedrungen ans andere Ufer des Zusammenflusses von Stour und Orwell und befinden sich danach wieder in Suffolk.

Die breiten, trägen Flüsse Stour und Orwell sowie deren gemeinsame Mündung boten und bieten weit und breit die einzige Möglichkeit zum Bau sicherer Häfen. Auf einer Werft bei Harwich wurde die Mayflower gezimmert, mit der die bärtigen Pilgerväter später von Plymouth aus aufbrachen, um sich über das Land der unbegrenzten Möglichkeiten herzumachen. Seit 1661 gibt es ununterbrochen Fährverbindungen nach Hoek van Holland. Entweder von Harwich aus, von Felixstowe oder von Ipswich. Wegen der sicheren Häfen. Ständige Fährverbindungen braucht man natürlich nur, wenn es regen Austausch gibt. Austausch an Waren und Leuten. Felixstowe hat heute den größten Containerhafen Englands. Geschichtlich gibt es über die Gegend nicht viel zu sagen, außer dass die Dänen mal einen König Edmund erschlagen haben, weil der sich nicht christianisieren lassen wollte. 1729 spielte der Orwell noch einmal eine bedeutende Rolle. Über ihn wurden 186 000 Gallonen Brandy ins Land geschmuggelt.

Um 18.20 Uhr macht die Crew die Yacht an einem wackeligen Schwimmsteg vor der Shotley-Marina fest. Der Skipper glaubt tanken zu müssen, weil die Anzeige vermeldet, der Tank sei halb leer. Dass er das nicht ist, sondern eigentlich mit dem Anzeigegerät geschimpft werden müsste, kann man sich zwar denken, aber wer kann sich dessen schon sicher sein? Nach dem Tanken wird man sich sicher sein. Aber das dauert noch eine Nacht.

Neben der Ergänzung des Treibstoffvorrates wollen Erhard und Ulf versuchen, batterietaugliche Kupferkabel zu erstehen. Die beiden begeben sich in die Richtung einer Montagehalle, die so eine Art Autowerkstatt sein könnte. Währenddessen findet Hans heraus, dass die Tankstelle im Inneren des Hafenbeckens errichtet wurde. Man muss sich erst hineinschleusen lassen.

„Wenn wir jetzt in der Shotley-Marina tanken“, so beginnt Hans’ Überlegung, „und dann in eine Box gehen, dann ist es noch etwa anderthalb Stunden hell. Die Zeit müsste reichen, um das Bordnetz neu zu verkabeln.“

Irgendwoher kommt die Kunde, die Schleuse könne morgen erst gegen Mittag geöffnet werden, weil der Wasserstand vorher zu niedrig ist. Gezeitenbedingt. Die Crew möchte jedoch früh auslaufen, weil die ‚Seahawk‘ dann noch bei Tage Holland erreichen kann. Der Skipper schiebt Einwände dieser Art aber erst einmal beiseite. Eins nach dem anderen.

### **Leseprobe 6 (Seite 105 - 115)**

„Bis Amsterdam kann das schon dauern, bis die Batterien wieder voll sind“, lässt Ulf durchblicken. Damit kündigt sich eine Überfahrt an, die wohl kaum das Prädikat gemütlich erwerben wird. Aber hier irrt der Prophet.

Der Navigator vermerkt im Logbuch: 10.20 Uhr: Tonne Cliff Foot passiert. Um 10.45 Uhr kommt die ‚Seahawk‘ an Wadgate Ledge und um 11.00 Uhr an Felixstowe Ledge vorbei.

Drei Faktoren erhöhen die Spannung: Erstens wurde der Motor ausgeschaltet, damit man die Batterien umklemmen kann, zweitens herrscht äußerst reger Schiffsverkehr und drittens liegt eine Sandbank mit dem bezeichnenden Namen Shipwash quer vor der Ausfahrt. Wer Skipper Hans kennt, weiß, dass er von Rumpfwäschereien jedweder Art angezogen wird. Magisch! Und weil Elsa am Rohr steht und folgsam allen Befehlen des Skippers nachkommt, haben die Segler der Skipper-Hans-Crew von 11.00 bis 13.00 Uhr Mühe, der Sandbank auszuweichen. Ulf erkundigt sich schon mal vorsorglich danach, wie man einen Seenotruf absetzt.

Kurz nach 12.15 Uhr wird die Tonne NW Shipwash querab gesichtet und für 12.45 Uhr lautet die Logbucheintragung: Tonne N Shipwash in 2 Meter Abstand passiert. Die Tonne steht aber noch. Es ist ihr nichts passiert. Den Seglern auch nicht. Und auch die ‚Seahawk‘ kam ungeschoren davon. Ein wenig wundern sollte man sich schon, denn Shipwash deutet auch darauf hin, dass es hier zuweilen möglich ist, die Rumpfe der Schiffe schmiegeln zu lassen. Bei Sturm natürlich nur. Sonst nicht. Oder doch?

Wenn man die Seekarte richtig interpretiert, dann scheint das hier eine recht ungemütliche Gegend zu sein, denn man hat eine Reihe von Wracks in die Karte gemalt. Hauptsächlich am Rande der Untiefe Shipwash. Aber auch sonst strotzt die englische Ostküste nur so von Wracks. In der Karte steht natürlich nur, wo so ein gewesenes Schiff liegt, nicht, wann und warum es unterging. Waren es schlechte Seeleute? Ist das Wetter hier zuweilen etwas unbarmherzig? Oder legen die Kreuze in der Seekarte Zeugnis von besonders heldenhaftem Tun während eines oder mehrerer Kriege ab? Man müsste die Geschichte der englischen Ostküste kennen.

Um 13.00 Uhr übernimmt Willy das Ruder. „Was fahr’n mer dann für’n Kurs?“ will er wissen.

„Nach Sicht“, wird geantwortet. „Da vorne um die Tonne müsse mer rum. Mer hawwe im Moment kein Motor awwer ungünstige Wind und Strömung nach Südost. Geh’ ganz hoch an de Wind!“ wird geraten. „Du musst wege dem Wind vorhalte, wege der Strömung un wege dem Skipper.“

Das Barometer klettert auf 1040 mBar. Der Himmel will vor lauter Sonne schier platzen. Absoluter Hochsommer – vom Wetter her gesehen. Nur ab und an fährt mal ein Wölkchen am Horizont vorbei. Das Wetter bleibt beständig. Seit 15.00 Uhr segelt man unter Genua und Groß. Der Wind pendelt zwischen 1 und 3 Beaufort Erst um Nord-ost, später dreht er auf Nord-west. Kurz nach 18.00 Uhr wird beiläufig gemeldet, dass die ‚Seahawk‘ jetzt wieder Strom hat. Die Positionslichter werden als Erste überprüft. Sie funktionieren. Allah sei’s getrommelt und gepiffen. Man wird nicht zum Geisterfahrer der Nordsee werden.

Um 22.40 Uhr liegt das Feuerschiff Nord Hinder querab. Wie es der Zufall will, steht Charly diesmal nicht am Rohr. Bisher stand er nämlich jedes Mal am Ruder, wenn ein Feuerschiff passiert wurde. Dass er diesmal nicht am Ruder dreht, hat doch tatsächlich so ein frecher Hund im Logbuch aktenkundig gemacht. Dabei ist die Aussage relativ. Charly stand nur bei Feuerschiffen am Ruder, die noch in Betrieb waren. Die vielen ausrangierten auf dem Orwell wurden nicht in die Statistik einbezogen. Da stand nämlich meistens Elsa am Rohr.

Gegen 24.00 Uhr wird es meistens ruhig an Deck einer Segelyacht. Heute nicht. Es ist eine wundervolle Nacht mit milder Luft, blankpoliertem Halbmond, und ein paar zarten Schäfchenwölkchen am Horizont. Eine eigenartige Stimmung kommt auf. Man hockt beisammen und klönt. Klönt über Gott und die Welt.

„Ham wir nich’n Rotwein an Bord?“ fragt der Skipper.

„Nein“, wird knallhart geantwortet, und dann reicht irgendwer ein paar Gläser in die Plicht. Nach und nach tauchen dann doch Getränke auf. Weiß der Himmel, woher. Zunächst muss eine Flasche Carstens SC dran glauben, dann labt Mumm-Sekt die Crew, und plötzlich hat wer eine Flasche Whisky in der Hand. Single Islay Malt Scotch Whisky namens Laphroaig. „Ten Years old“, versichert das Etikett. Innerhalb kürzester Zeit entwickelt sich eine Lagerfeuerstimmung wie in einem Karl-May-Roman.

Eine Unmenge von Schiffen quert den Weg der ‚Seahawk‘, kommt ihr entgegen oder überholt sie. Tanker, Fähren, ein Forschungsschiff, Containerschiffe und Frachter, als sei in der Nähe ein Nest. Zwischen dem dadurch bedingten Slalom versichert den jeweiligen Navigator hin und wieder ein röchelnd hupendes Feuerschiff, dass man sich noch immer nicht verfahren hat. Außerdem tuckert der Motor leise mit, um die Batterien aufzuladen. Für das Radargerät langt der Ladezustand noch nicht. Eine Kompasspeilung ist nicht möglich und der Funkpeiler ist auch keine Freude. Genaugenommen bilden Gefühl und Wellenschlag die einzigen Navigationshilfsmittel. Wenn Sturm aufkäme, hätte man miserable Karten, aber so wird es gehen.

Um 22.50 Uhr war die letzte Kurskorrektur bei der Tonne MW 2 (First). Genau 90°. Gegen 2.00 Uhr in der Nacht spiegelt sich der Widerschein der ersten holländischen Leuchtfeuer am Himmel. Vier Feuer gleichzeitig. Lange bevor das Feuer in der Kimm erscheint kann man die Kennung auszählen. Gegen 3.00 Uhr lassen sich sieben Leuchtfeuer an der Kennung identifizieren. Alle in der Nähe von Rotterdam. Und kein einziges ist zu sehen. Nur der Widerschein am Himmel. Es sieht großartig aus. Sobald ein Feuer in der Kimm erscheint, wird es vermessen, und dann kennt der Navigator den Standort wieder mal für eine Weile ganz genau.

Mit diesem Navigationsverfahren hat es folgende Bewandnis: Vor der Einführung des GPS waren zuverlässige Informationen über den momentanen Schiffsort sehr begehrt. Eine der zuverlässigsten Methoden nennt sich ‚Feuer in der Kimm‘. Leider ließ sich das Verfahren nur selten anwenden. Normalerweise bestimmt man den Standort des Schiffes, indem man mit einem Peilkompass zwei Objekte anpeilt und die abgelesenen Winkelgrade in der Seekarte an die Objekte zeichnet. Im Schnittpunkt der beiden Striche befindet sich das Schiff. Die Zuordnung der Objekte ist jedoch nicht immer eindeutig, und zwei geeignete Objekte bietet die Küste immer nur dann, wenn man sie gerade nicht braucht. Geht es jedoch hoch her, ist immer nur ein geeignetes Objekt zu sehen. Viele Schiffsuntergänge beruhen auf Navigationsfehlern oder dem Fehlen geeigneter Peilobjekte. Ein Leuchtfeuer lässt sich fast immer eindeutig identifizieren, denn es hat eine bestimmte Kennung. Die Kennung setzt sich aus der Farbe des Leuchtfeuers, einem bestimmten Muster aus Hell-Dunkelzeiten und der Dauer eines Gesamtzyklus zusammen. Man kann das Leuchtfeuer mit dem Kompass direkt anpeilen. Damit verfügt man über eine sichere Standlinie, und zwar zu einem relativ weit entfernten Objekt. Befindet sich das Leuchtfeuer unter der Kimm, also hinter dem Horizont, dann kann es ja nur vom Meerwasser verdeckt sein, und zwar infolge der Erdkrümmung. Bei leicht diesigem Himmel – und leider nur dann – sieht man den Widerschein des Feuers am Himmel. Schon bevor man das Feuer selbst zu sehen bekommt, kann man die Kennung feststellen, und wenn das Feuer dann in der Kimm erscheint, lässt sich die Entfernung ziemlich genau bestimmen. Dafür gibt es in den Seehandbüchern Tabellen, die die komplizierte Formel zur Berücksichtigung der Erdkrümmung und der Höhe des Feuers über dem Meeresspiegel, die man dem Leuchtfeuerverzeichnis entnehmen kann, berücksichtigt. Aus Richtung und Entfernung des Leuchtfeuers errechnet der Navigator den Standort.

\* \* \*

Morgens um 10.30 Uhr übernimmt Hans das Ruder, und um 11.00 Uhr wird die ‚Seahawk‘ im Yachthafen von Scheveningen festgemacht. Der Den-Haager Stadtteil Scheveningen liegt etwa 6 km vom Stadtzentrum entfernt am Meer. Scheveningen hat sich vom kleinen Fischerdorf zum größten Holländischen Seebad hochgerappelt. Mit Jugendstilkurhaus, Spielcasino, Seebrücke und jeder Menge Attraktionen für schlechtes Wetter. Warum sie ausgerechnet in diese Idylle das Gefängnis für UN-Kriegsverbrecher platziert haben, ist schwer zu verstehen. Der Volksmund gab ihm den Spitznamen ‚Oranje-Hotel‘. Aber ein Gefängnis hatte Scheveningen schon immer.

Und Piratensender. Weil die Jugend von den altmodischen Programmen der ‚Öffentlichen‘ angeödet wurde, etablierte sich – vor Scheveningen, aber außerhalb der niederländischen Hoheitsgewässer – der Piratensender ‚Radio Veronica‘. Niederländische Radiohändler hatten das

ausgemusterte Feuerschiff ‚Borkum Riff‘ für 63 000 Gulden gekauft und den Sender gegründet, der seit dem 21. April 1960 fetzige Popmusik und flotte Sprüche in niederländischer, englischer und deutscher Sprache in den Äther sandte – und den Umsatz der Radiohändler förderte. Die Regierungen reagierten bitterböse, denn vom Rundfunkmonopol der ‚öffentlich Rechtlichen‘ profitierten viele Politiker. Ob immer zu Recht, weiß man angeblich nicht. Jedenfalls konnten sie den Piratensendern keinen Maulkorb verpassen. Die Werbeeinnahmen sprudelten alsbald so üppig, dass sie bei Lloyds eine Versicherung gegen Gekapertwerden und Beschlagnahme durch die Behörden abschließen konnten.

Am 1. April 1964 wurde der Sender überfallen. Angeblich von Leuten aus der niederländischen Musikszene. Passte zwar von der Logik her nicht so recht zusammen, aber so wurde die Mär verbreitet. Das umgebaute Feuerschiff ‚Norderney‘ löste die ‚Borkum Riff‘ als ‚Veronica 2‘ ab. Nach diesem Überfall ankerten plötzlich überall vor den Küsten Piratensender. Zum Beispiel die ‚Caroline‘ vor Felixstowe, die ‚Big L‘ weiter drüben vor der englischen Küste. Dann kamen die ‚Radio Atlanta‘ und die ‚MS Mi Amigo‘ und noch weitere hinzu. Bis private Radiosender plötzlich in allen EU-Staaten zugelassen wurden. Auch die muffigen staatlichen Sender brachten auf einmal moderne Musik und weniger verstaubte Formulierungen. Eine gelungene Revolution. Am 2. April 1973 rissen die Ankerketten der ‚Norderney‘ und der ‚MEBO II‘ in einem Sturm. Während sich die ‚MEBO II‘ mit Maschinenkraft außerhalb der Dreimeilenzone halten konnte, trieb die ‚Norderney‘ auf den Strand vor Scheveningen. Damit befand sie sich auf niederländischem Hoheitsgebiet. Sie wurde kassiert und damit war der Spuk vorbei.

In Scheveningen duschen die Segler erst ausführlich und gehen dann zünftig Essen. Fisch satt. Und gut. Ausgezeichnet sollte man vielleicht sagen, aber nach 2 ½ Tagen englischer Küche neigt man in dieser Hinsicht vielleicht etwas zum Übertreiben. Im „visrestaurant ducdalf“ zu Scheveningen wird um 13.45 Uhr eine Rechnung über 385,75 Hfl beglichen. Man hatte zu sechst getafelt. Elsa und Hans aßen nicht mit. Sie machten Scheveningen-Sightseeing. Getrennt und nichts voneinander ahnend, wie man später erfuhr. Die anderen haben das Sightseeing vom Restaurant aus vollzogen, denn man sitzt dort wie in einer Aussichtskanzel am neugierigsten Fleckchen des gesamten Hafens.

Als die ‚Seahawk‘ um 13.50 Uhr wieder aus Scheveningen ausläuft, hat der Nord-west mit 4 bis 5 Beaufort eine kräftige Dünung aufgebaut. Das Schiff folgt der Küste nach Sicht mit gerefftem Groß und der kleinen Fock. Um 16.00 Uhr dreht der Wind auf Nord. Immer noch 4 bis 5 Beaufort. Hans dreht den Zündschlüssel im Schloss und läuft unter Motor gegenan.

## Skipper Hans schrägt in die Box

### Leseprobe 1 (Seite 135 - 169)

Wenn sich auf einem Schiff zwei oder gar drei Kapitäne tummeln, dann gibt es entweder Meuterei, oder die große Harmonie bricht aus. Dazwischen existiert keine Form des Zusammenlebens. Aber selbst wenn die Harmonie die Oberhand gewinnt, weil Wissen und Können des Oberbosses außer Frage stehen – und ihm somit unterschwellig stets ein gerüttelt Maß an Respekt gezollt wird –, bleiben Frotzeleien nicht aus. Im Gegenteil. Die Formulierungen nehmen sogar an Spitzfindigkeit zu, wenn man sich besonders gut versteht. Ein Außenstehender ist da vorschnell geneigt, die Hände über dem Kopf zusammenzuschlagen. Charly und Erhard kennen sich in seglerischen Dingen aus, denn sie besitzen den C-Schein, den höchstkarätigen Sportschifferschein. Beide begleiten Skipper Hans recht gerne, weil er ausgefallene Routen wählt oder Yachten chartert, die man nicht als alltäglich bezeichnen kann. Natürlich fügen sie sich seinen Anordnungen. Oftmals zwar motzend und besserwisserisch, aber nie ernsthaft.

Alles in allem geht es ziemlich harmonisch zu, wenn Charly und Erhard mit Hans segeln. Hans ist ein hervorragender Segler, nur Manöver unter Motor sind nicht sein Ding, und mit Seebehörden steht er immer erstaunlich rasch auf Kriegsfuß.

Als in diesem Jahr die Frage aufgeworfen wurde, wer alles beim Frühjahrssegeln dabei sein wird und wo es hingehet, rückte Skipper Hans bereits mit einem fertigen Plan heraus. „Wir fahren in die Ostsee. Mit dem Tarzan. Einer wunderschönen alten Colin Archer.“

Die Geschichte um Colin Archer ist so spannend, dass sie hier etwas ausführlicher erzählt werden muss. Colin war das 12. Kind einer relativ wohlhabenden, schottischen Einwandererfamilie, die sich in Südnorwegen ansiedelte. Den unternehmungslustigen Colin trieb es jedoch bald hinaus in die Welt.

Zwei Jahre lang versuchte er sich als Zimmermann und Goldgräber in Kalifornien. Wohlhabend wurde er aber erst, als er längere Zeit zusammen mit vier Brüdern in Australien Schafe züchtete. Als er glaubte, genug Geld für den Rest seines Lebens verdient zu haben, kehrte er nach Norwegen zurück und baute Segelboote. Daneben vertrieb er sich die Zeit mit Übersetzungen, mit dem Schreiben von Gedichten, mit Aktivitäten in zahlreichen Vereinen, und er spielte auch Cello im Osloer Stadtorchester. Als passionierter Segler engagierte er sich besonders in der Seerettung.

Colin Archer gilt als der erste Bootsbauer, der sich von Überlieferungen löste und wissenschaftliche Erkenntnisse in die Schiffskonstruktion übernahm. Zuerst baute er Lotsenboote und Rettungsboote, später auch Sportboote. Das Rettungsboot RS 1 gilt als norwegisches Nationalheiligtum, weil der Rettungssegler Nicolay Anthonisen 1894 mit der 1893 von Archer gebauten Ketsch 36 vom Orkan überraschte Fischer aus dem tobenden Eismeer vor Vardø rettete. Gut 200 km östlich des Nordkaps. Die Colin Archer war dem Wetter gewachsen, die nach Wikingerart konstruierten Fischerboote nicht.

Der legendäre Ruf Archers als Schiffskonstrukteur hatte ihm schon vorher den Auftrag gebracht, ein polartaugliches Schiff zu bauen. 1892 lief die Fram vom Stapel, heute ebenfalls ein norwegisches Nationalheiligtum. Von 1893 bis 96 diente sie Fridjof Nansen als Forschungsschiff im Nordpolarmeer, von 1898 bis 1902 Otto Sverdrup bei seinen Erkundungen im Norden Kanadas, und 1910 fuhr Roald Amundsen mit der Fram zum Südpol.

Der oder die ‚Tarzan‘, eines von etwa 60 Sportbooten, die Colin Archer um die Jahrhundertwende gebaut hat, wurde offenbar von ihren Eignern immer auf dem jeweils neuesten Stand gehalten. Sie muss sich auch heute noch nicht vor den Neubauten verstecken. Jedenfalls nicht, was Seetauglichkeit anbelangt – von Gemütlichkeit und Komfort mal ganz abgesehen. Da kann kaum ein Neubau mithalten.

Als Charly die Kunde vernimmt, dass man mit einer uralten Colin Archer in der Ostsee rundüsen will, mault er erst mal ein wenig herum, hauptsächlich, weil das zum Ritual gehört. Man kann sich schließlich nicht einfach so alles unterjubeln lassen.

„Weißt Du überhaupt, was ‘ne Colin Archer ist?“ fragt Skipper Hans anlässlich eines der zahlreichen Telefonate, die stets vor Beginn eines Törns aus organisatorischen Gründen geführt werden müssen.

„Was soll groß sein?“ antwortet Charly. „So’n Schiffstyp, der um die Jahrhundertwende schon nicht mehr so ganz modern gewesen sein kann.“ Charly Braun, der Autor dieses Törnberichtes, ist in einem hessischen Chemiebetrieb angestellt, der sich Anfang der 90-er Jahre des 20. Jahrhunderts durch eine größere Zahl angeblich unerklärlicher Unfälle einen Namen gemacht hat. Bei vielen der Unfälle weiß man sogar, was für ein Blatt der Unfallverursacher gerade auf der Hand hatte, als es knallte. Der Vorstandsvorsitzende lässt sich an Unfähigkeit und Arroganz kaum noch übertreffen, und er soll noch nie ein Fettnäpfchen umgangen haben. Der kleine Angestellte Charly fährt seit Jahren Hochseetörns im Mittelmeer als Ausbildungsskipper für eine Segelschule, weil man ja irgendwie den Frust mit dem ineffektiven Arbeitsplatz loswerden muss, und er begleitet Hans hin und wieder auf

einem Törn in nördlichen Gewässern. In Bezug auf Törns und Jahre liegt Charly mit großem Abstand hinter Skipper Hans zurück.

„Meinste nicht, dass Du da ‘n bisschen übertreibst?“ versucht der Skipper des ins Auge gefassten Ostseetörns zu relativieren. Hans Borenfreund, mittelgroß, faltenreich und verschmitzt im Gesicht sowie mit deutlich reduzierter Haarpracht, werkelt beruflich im psychologischen Bereich – er hilft als Holzfachmann beim Arbeitsamt Hannover gesellschaftlich Gestrandeten wieder ins Arbeitsleben zurückzufinden – und ist deshalb darauf programmiert, Wogen zu glätten.

„Allzu modern kann der Pott nicht sein“, hält Charly dagegen. „Als letztes Jahr so’n Eimer in Amsterdam in den Hafen kam, da hat ‘n kleiner Bub seinen Papi gefragt, ob das das Schiff wäre, mit dem der Kolumbus Amerika entdeckt hätte.“

„Ooch“, verfällt Hans in seinen gewohnt weinerlichen Tonfall. „Nu übertreib’ mal nich’! Der Tarzan is’n ganz oornliches Schiff. Wirste ja sehn.“

„Wieso der Tarzan? Schiffe sind doch weiblich.“

„Der Tarzan aber nicht. Das ist ein maskulines Schiff.“

Nun ja, da kann man nichts machen.

\* \* \*

In Fragen des Motorischen dominiert Dieselfetischist Erhard Faber, langjähriger Seemann bei der Bundesmarine und fast ein Jahrzehnt auf norwegischen Frachtern unterwegs gewesen. Zuständig für die Antriebsaggregate der Seegiganten. Seit ihn die Umstände zur Landratte werden ließen, macht er in Klimatechnik bei einer Frankfurter Firma. Seine Liebe zur See tobt er in gelegentlichen Segeltörns aus, wobei er hin und wieder auch als Skipper einer Segelyacht über die Meere rauscht. Das Urbild eines Seemannes. Stämmig, verschmitzt und mit einem rabenschwarzen Bart ausgestattet.

„Fährst Du auch mit ‘m Hans in die Ostsee?“ fragt ihn Charly kurz nach dem Telefonat mit Skipper Hans.

„Ich weiß es noch net“, lautet die Antwort. „Ijsselmeer England wär’ mir lieber, weil Du da nur vier Stunde Anfahrt hast. Bis Dänemark biste en halwe Daach unnerwegs.“

„Kennst Du die Tarzan?“

„Ich hab’ davon gehört. Soll e alt, versiffte Holzketsch sei. Klinkerbauweise. Frach mal de Willy! Der is schon mal mit gefahrn.“ Ketsch nennt man einen Zweimaster, bei dem der hintere Mast, also der Besanmast, kleiner ist als der Großmast. Außerdem steht der Besanmast innerhalb der Wasserlinie des Rumpfes. ‚Innerhalb der Konstruktionswasserlinie‘, würde ein Genauigkeitsfanatiker sagen. Bei der früher sehr verbreiteten Klinkerbauweise überlappen sich die einzelnen Bretter ein wenig. Dadurch lässt sich der Rumpf besser abdichten.

Willy Vollmanns verschlafene Stimme hat Charly wenige Minuten später am Ohr. Willy hat mal vor Jahren Kaufmann gelernt. Sein Arbeitgeber, eine größere Anlagenbaufirma in Frankfurt, deren Muttergesellschaft sich mit Ölpekulationen und selbtherrlichen Vorstands- und Aufsichtsratsvorsitzenden ins Gerede gebracht hat, nutzt aber inzwischen zusätzlich Willys Vorliebe für Computer. Willy hält seit ein paar Jahren einen Großteil des EDV-Parks der Firma in Schuss. Und weil im EDV-Geschäft eine Neuerung die andere jagt, leidet Willy permanent unter Stress. Nur auf See findet der hagere Junggeselle mit blondem, gestutztem Fidel-Castro-Bart Ruhe, weshalb er recht oft in Skipper Hans’ Crew angetroffen wird.

„Der Tarzan is widder zurück?“ murmelt er halb verwundert in die Muschel. „Des kann doch gar net sei. Den Tarzan hat vor e paar Jahr e Eignergemeinschaft in Hannover gekauft, un der eine davon, en Zahnarzt, der is damit nach Kanada. Der wollt im Herbst zwische Neufundland un Labrador rumsause un jetzt im Frühjahr widder nach Deutschland zurückkomme.“

„Nach Deutschland net“, wendet Charly ein. „Die Tarzan solle mer in Dänemark üwwernemme. Irgendwo bei Sønderborg. Der Erhard hat gesacht, des wär e vergammelt Holzketsch.“

„War des emal“, rückt Willy die Information zurecht. „Der Tarzan is vor drei Jahr’ von ‘ner Weltumsegelung zurückgekomme, und da war so ziemlich alles kaputt un verdreckt. Die neue Eigner hawwe ‘n dann awwer generalüwwerholt, un jetz is er eigentlich ganz manierlich. Ich hab’ en auf Mallorca gesegelt.“

„Soll e Colin Archer sei“, wirft Charly so hin. „Müsste demnach e Spitzgattheck hawwe.“

„Ja“, sagt Willy, „des hat er auch. Bringt awwer net viel. Der Mister Archer hat gemeint, wenn des Heck spitz is, dann setzt des Schiff weicher in die Welle. Des war awwer nix. Bei Seegang schaukelt der noch mehr als wie die annern. Awwer sonst is er net schlecht.“

So geht es zu in der Welt. Wenn sich die Idee des berühmten Schiffskonstruktors Colin Archer mit den Gesetzen der Physik vertragen hätte, dann sähe man heute nur noch Spitzgatthecker, also Schiffe mit spitz zulaufendem Heck. Die Physik scheint aber immer noch zu kompliziert für des Menschen Hirn zu sein, und so basteln die Schiffsbauer bis auf den heutigen Tag an den Rümpfen und Hecks ihrer Schiffe herum. Am Bug natürlich auch. Der ist ebenfalls noch verbesserungsfähig.

\* \* \*

## Leseprobe 2 (Seite 26 - 41)

Das Interessanteste an der gegenüberliegenden Wand ist ein langes Regal voller Flaschen. Skipper Hans schärft jedem neu an Bord Kommenden ein, dass das Sammlerstücke der Eignergemeinschaft seien, und man hätte sich daran gefälligst nicht zu vergreifen. Die Enthaltbarkeit fällt indessen schwer, gibt es doch so edle Tropfen wie

YUKON HOOTCH RHUM, un melange de Rhum Canadien et de Rhum importé,

WM LOW DISTILLED MALT VINEGAR von Low & Cople, Baird Avenue, Dundee und

REGINA RED WINE VINEGAR, made from 100 % Californian Wine.

„Ich hab’ gedacht, der Tarzan wär’ in Kanada gewese“, hört man wen sagen. „Essig is doch des Hauptnahrungsmittel von de Engländer.“ Aber wer kennt schon die genauen Zusammenhänge. Vielleicht hatte der hannoveraner Zahnarzt einen englischen Koch an Bord. Oder die kanadische Küche stammt von der englischen ab.

Um 20.06 Uhr vermerkt der Chronist in seiner Kladde, dass Erhard bereits seit einer Minute im Motorraum herumtobt und die Luft sucht, die der Motor angeblich zieht. Das heute allgemein für Schmierheft gebrauchte Wort ‚Kladde‘ kommt aus der Segelei. Man hat, besonders bei Seegang, die Ereignisse nicht direkt ins Logbuch eingetragen, sondern in die Kladde. Die Notizen wurden später, bei ruhiger See, ins Logbuch übertragen.

Fünfunddreißig Minuten nach Betreten der Yacht hatte Charly an der denkwürdigen Verteilung der Kojen teilgenommen und seine Koje bereits bezogen. Die ‚Tarzan‘ verfügt über acht relativ große, aber trotzdem gemütliche Kojen. Vier im Vorschiff und vier im Achterschiff. Platzmangel herrscht nicht. Damit das Gepäck nicht unaufgeräumt herumliegt, während der Abend in einem endlosen Palaver endet, hat Hans angeordnet: „Schnarcher nach achtern, Nichtschnarcher nach vorn!“ Rein statistisch gesehen hätte das funktionieren können. Aber Rolf ist überzählig. Ihn hat es erwischt wie bei der Reise nach Jerusalem. Da ist auch immer ein Stuhl zu wenig für die Platzsuchenden, wenn die Musik zu spielen aufhört. Jetz steht er im Durchgang und lamentiert: „Als Nichtschnarcher gehör’ ich eigentlich nach vorn. Awwer die Koje sin all voll.“ Da bleibt nichts anderes übrig, als sich zu Hans, Charly und Martin zu gesellen, die das Achterschiff mit nächtlichem Getöse zu füllen gedenken. Der arme Nichtschnarcher muss dann eben sehen, wie er das aushält.

Nun, die drei haben es ausgehalten. Der Hans, der Charly und auch der Martin. „Sach’ emal“, wendet sich Martin anderntags beim Frühstück an Rolf, „Du schnarchst net?“

Als Rolf mit großen Augen verneint, klärt ihn Martin ungeschminkt auf: „Wenn mer jetzt e Tonbandgerät da hätte, dann könnte mer dir’s vorspiele. Du hast ja mehr Radau gehalte als

wie mir all mitenanner. Du hast ja neue Maßstäb' gesetzt. Da kann ich nur sache: Bei uns liegst Du richtig!“

\* \* \*

Der Samstag beginnt mit trübem Wetter und angenehmen drei Beaufort WSW. Beaufort, abgekürzt Bft., ist das auf See gebräuchliche Maß für die Windstärke. Von dem britischen Admiral Beaufort wurde Anfang des 19. Jahrhunderts eine Skala eingeführt, nach der man bei einem damaligen Schiff mit zunehmendem Wind die Segel bergen musste. 12 Beaufort bedeutet, dass kein Segel mehr in der Takelage hängt. Deshalb kann der Wind nicht über 12 Bft. hinaus angegeben werden, obwohl inzwischen dramatisch höhere Windgeschwindigkeiten gemessen worden sind. 12 Bft. bedeutet ‚nur‘ 117 km/h Windgeschwindigkeit. In einem Hurrikan sind 200 bis 250 km/h keine Seltenheit!

Zum Glück fällt kein Regen. Es herrscht auch kein Südostwind der Stärke 5 bis 6, wie die Wetterfrösche vorhergesagt hatten. Charly und Erhard durchstöbern das Schiff, um mit den Gegebenheiten möglichst schnell vertraut zu werden. Die ‚Tarzan‘ macht einen sehr guten Eindruck. Kann man nicht anders sagen. In einem Schapp unter den Bodenbrettern stapeln sich Vorräte inklusive Bier, Wein und Whisky. Hans sagt, da sollten sie die Finger von lassen, das gehöre der Crew, die anschließend fahren wolle. Einer der Eigner mit Familie. Er hat aus irgendwelchen organisatorischen Gründen, soviel Hans weiß, schon mal eingebunkert, weil er letzte Woche dienstlich in der Nähe war und man zum Törn mit der Bahn anreisen wolle. In den Schrank mit dem Ölzeug, das ebenfalls schon für den nächsten Törn dort hängt, dürfen seine Crewmitglieder aber bei Bedarf ihr Ölzeug hängen. Der Bedarfsfall trat jedoch zum Glück nicht ein.

Den Besanmast ziert eine stattliche Radarantenne. Besan nennt man den hintersten (achterlichsten) Mast eines Mehrmastschiffes. Und das dazugehörige Segel. Der Hauptmast heißt Großmast, und bei einem Dreimaster heißt der vordere Mast Fockmast. Wenn Langschläfer Willy nachher aufwacht, werden sich Charly und Erhard mal das Radargerät ansehen. Und den Weltempfänger sowie die Funknavigationseinrichtungen, deren Antennen den Großmast schmücken. Die ‚Tarzan‘ ist recht gut ausgerüstet. Wenn das alles funktioniert, dann kann sich der Navigator gratulieren. Um es gleich vorwegzunehmen, das meiste hat anstandslos funktioniert und gab somit keinen Anlass zu den markigen Unmutsäußerungen, die man sonst auf Segelschiffen vergleichsweise oft hört.

Beim Öffnen der Segelkammer beginnen Erhards Augen zu leuchten: „Rotbraune Segel“, schwärmt er und ist fortan überzeugt, dass sämtliche Crews, die der ‚Tarzan‘ begegnen, vor Neid erblassen werden. Man kann Skipper Hans gar nicht genug für das Chartern des Oldtimers loben.

Um 10.15 Uhr, so vermerkt das Logbuch ganz unprosaisch, legt Skipper Hans ab. Das erste Ablegen auf einem Törn hat etwas Aufregendes an sich. Besonders, wenn man das Schiff und die Verhältnisse noch nicht kennt. Man darf sich das Ablegemanöver nicht einfach so vorstellen, wie man ein Auto anlässt und, wenn der Motor drehfreudig schnurrt, den Gang einlegt und Gas gibt. Nein, beim Ablegen einer Yacht ist vieles zu bedenken. Wie reagiert das Schiff auf die Ruderlage? Wie empfindlich reagiert es auf den Gashebel? Es sind immerhin an die 20 Tonnen, die mit einem 63 PS-Maschinchen oft zentimetergenau bugsiert werden wollen. Reicht die Wassertiefe überall aus? Die ‚Tarzan‘ hat einen Tiefgang von zwei Metern. Kommt man mit dem doch recht breiten Schiff in den engen Häfen zurecht? Ist es nicht eigentlich zu breit für die Box und zu lang für die Gegebenheiten in engen Häfen? Die heutigen Yachthäfen sind für 11- bis 12-Meterschiffe zugeschnitten, die selten mehr als 3,50 Meter Breite erreichen.

Letztere Frage diskutierten Erhard und Charly bereits bei ihrem morgendlichen Erkundungsgang. „Des Schiff passt doch net zwische dene Dalwe durch“, vermutete Charly und Erhard bestätigt: „Ja, es könnst eng wern. Mir macht awwer des Fahrwasser mehr Sorje. Wenn de den



„Tarzan‘ hier aus der Box rausfährst, dann is er drüwwe in der Box schon widder zur Hälfte drin.“

„Ja direkt rausfahrn tät ich den net“, antwortet Charly. „Des Fahrwasser macht vor der Box en Schlenker. Wenn de den vorwärts aus der Box raus Richtung Hafe ins Fahrwasser fährst un dann rückwärts aus ‘m Hafe ziehst, dann haste den Platz am beste genutzt.“

Erhard stimmt nach einer Weile des Grübelns zu. „Auf die Art, nur umgekehrt, wern se ‘n wohl eingeparkt hawwe.“

„Wahrscheinlich.“

Hans scheint sich die Sache jedoch anders zurechtgelegt zu haben. Die Yacht liegt mit dem Heck am Steg. Vorn rechts und links ist jeweils ein baumdicker Dalben. Die Dalben markieren das Fahrwasser, und an den Dalben werden die Schiffe vorn festgebunden. Rechts geht es in den Hafen und links in die Ostsee. Man will in die Ostsee, und deshalb fährt Hans, kurz bevor der Bug der ‚Tarzan‘ den Dalben auf der Gegenseite des Fahrwassers umknickt, scharf links. Das hat zur Folge, dass die Yacht keine zwei Minuten nach dem Ablegen bereits festhängt. Zwischen drei Dalben hoffnungslos verkeilt. Fluchen, schreien, Zähne fletschen. Es fehlen zugegebenermaßen nur Zentimeter: Aber genau die fehlen. Was tun?

Ratschläge an den Skipper sind nicht zu empfehlen, denn dann kann es Tage dauern, bis sich sein Groll legt. Stumme, vorwurfsvolle Blicke sollte auch keiner werfen. Das hätte den gleichen Effekt zur Folge. Aber selbst dann, wenn man sich absolut unbeteiligt verhielte, hätte man noch Anraunzungen zu gewärtigen. Am besten...?

„Hinne rechts der Dalwe scheint ziemlich morsch zu sein“, meldet sich jemand zu Wort.

„Wenn mer all zusamme an dem drücke könnte mer freikomme.“

Mangels eines besseren Vorschlages drücken, schieben und ruckeln so viele Hände an dem unschuldigen Holz, wie Leute davor Platz finden. Derweil röhr Hans wahllos und wütend im Vor- und Rückwärtsgang. Das zeigt schließlich Wirkung. Der vordere, linke Dalben, auf den der Wind das Schiff seit geraumer Zeit drückt, gibt schließlich nach, und die ‚Tarzan‘ ist ein frei fahrendes Schiff. Ehrlich. Noch keine zehn Minuten unterwegs und schon die erste Hürde genommen. Nun kann eigentlich nichts mehr schiefgehen. Der Rest des Törns ist reine Routine.

Auf den nächsten hundert Metern geht es auch zügig voran. Die ‚Tarzan‘ läuft aus der Werft direkt in den Nybøl Nor ein, eine Bucht, die weit ins Landesinnere reicht, und steht kurz darauf direkt vor der Klappbrücke, über die die Autos von Flensburg nach Sønderborg oder umgekehrt fahren. Die dänische Bundesstraße A 8. Wenn ein Schiff passieren will, dann muss es den Brückenwärter von dieser Absicht in Kenntnis setzen, und der entscheidet dann – in der Regel nach einigem Zögern –, wann Autos und wann Schiffe Vorfahrt haben. Im Augenblick haben die Autos Vorfahrt.

„Guck doch mal einer im Seehandbuch nach“, bittet der Skipper, „was der Brückenwärter für’n Signal braucht, damit er die Brücke aufmacht!“

Das Handbuch wird rasch gefunden, und darin auch die Klappbrücke zwischen Alnor und Egernsund. Schon nach fünf Minuten weiß man, wie die Brücke zu öffnen ist: „Die Flagge N muss gezeigt werden.“

„Weiß jemand, wie die aussieht?“

„Blau is die glaub ich“, äußert wer. Aber genau kann er es auch nicht sagen.

„Ham wir denn kein Flaggenalphabet an Bord?“

„Irgendwo is bestimmt eins, awwer wo willste das jetzt so schnell finne?“

„Blau mit weiß“, schlägt wer vor, aber bezüglich der Anordnung der Felder und Zeichen will sich niemand so richtig festlegen.

„Guck doch mal einer, ob wir Flaggen an Bord haben!“

Die ‚Tarzan‘ verfügt aller Wahrscheinlichkeit nach über das gesamte Flaggenalphabet, denn als sie auf Kiel gelegt wurde, spielten Flaggen noch eine große Rolle in der Schifffahrtskommunikation. Wo aber in aller Welt soll man die Fähnchen in der Eile finden?

Nach einer Weile haben sich weitere Segelyachten angesammelt, die ebenfalls die Brücke passieren möchten; die Motorboote fahren einfach drunter durch.

„Guck doch mal einer, ob die anderen ‘ne Flagge gehisst haben!“

„Nee, die scheine auch net zu wisse, wie die aussieht.“

Man steht beisammen und grübelt.

Plötzlich, kurz vor elf, geht die Brücke wie von Geisterhand auf. Einfach so. Die beiden Hälften schwenken lautlos nach oben. Noch bevor jemand Verwunderung auszudrücken vermag, kommt den Seglern die Erklärung entgegen. Ein Personendampfer läuft, von See kommend, in den Nybøl Nor ein, und da hat der Brückenwärter einfach die Prioritäten anders setzen müssen. Der Dampfer hat natürlich auch keine Flagge gesetzt. Wenn es nicht so kühl wäre, könnte man glauben, man sei im Mittelmeer unterwegs.

Vom Rest des Tages gibt es nicht viel zu berichten. Am Ausgang der Flensburger Förde, zwischen der Halbinsel Kegnäs und dem Leuchtfeuer Kalkgrund, richtet der Rudergänger den Kurs nach Südosten. Tagesziel ist Heiligenhafen. 3 Bft. WSW, Seegang 1. Kurz nach 11.00 Uhr werden Segel gesetzt, und dann geht Martin ans Ruder. Der Wind frischt allmählich bis auf 4 Bft. WSW auf, was die ‚Tarzan‘ veranlasst, fleißig Strecke zu machen. Die Bewölkung reißt auch immer mehr auf, und das zaghafte Lächeln der Sonne weicht einem breiten Grinsen. Und ab vier Uhr strahlt sie von einem wolkenlosen Himmel. Bilderbuchwetter.

Dass die Logge, der Schiffstacho, nicht arbeitet, wird bereits am frühen Nachmittag bemerkt. Dafür ist in den letzten Jahren die Missweisung in der westlichen Ostsee vernachlässigbar gering geworden. Der Navigator vernachlässigt sie jedenfalls. Die Deviation vernachlässigt er auch, und zwar hauptsächlich deshalb, weil er sie nicht kennt. Zumindest wurde keine Deviationstabelle an Bord gefunden.

Das mit Missweisung und Deviation ist nämlich so: Der Magnetkompass zeigt nicht genau nach Norden, also der Stelle, wo man sich die Rotationsachse der Erde vorstellen muss, sondern nur ungefähr. Ursache sind zwei Kompassfehler, die Missweisung und die Deviation. Die Missweisung resultiert daraus, dass der magnetische Nordpol nicht mit dem geographischen identisch ist, sondern weit über tausend Kilometer im Norden Kanadas daneben liegt – und beängstigend rasch nach Sibirien wandert. Nur wenn magnetischer und geographischer Nordpol mit dem Schiffsort in einer Linie liegen, ist die Missweisung Null. So z. B. während dieses Törns in der westlichen Ostsee.

Die Deviation entsteht durch bordeigene Magnetfeldquellen wie Motor, Anker, Lautsprecher usw. Weil sich Deviation und Erdmagnetfeld überlagern, ist die Deviation vom jeweiligen Kurs abhängig. Auf einem anständigen Schiff wird die Deviation gemessen und in einer Deviationstabelle oder -kurve am Kartentisch sichtbar ausgehängt. Die ‚Tarzan‘ war zwar ein recht anständiges Schiff, aber so anständig dann auch wieder nicht.

Ob es nun an den Unzulänglichkeiten der Navigationshilfsmittel lag oder ob jemand unsauber gesteuert hatte, das lässt sich im nachhinein nicht mehr feststellen. Jedenfalls dringt die Yacht um 18.15 Uhr bei der Tonne H3 in das militärische Sperrgebiet Todendorf ein. Man ist ein wenig zu weit nach Süden vom Kurs abgekommen. Skipper Hans nimmt die Nachricht mit einem „Ooch, meinste, das wär’ schlimm?“ auf, und Erhard sagt: „Samstags nachmittags schieße die net, da haste nur e Minimalbelegung in de Kaserne un uff de Schiffe.“

In Landnähe werden oft Meeresgebiete abgesperrt, z. B. für die Fischzucht, für Forschungszwecke oder für militärische Zwecke. Das Sperrgebiet kennzeichnen gelbe Tonnen. Sportschiffer haben in Sperrgebieten prinzipiell nichts zu suchen, und ein militärisches Übungsgebiet, z. B. das Schießgebiet Todendorf, sollte man besonders tunlichst meiden. Auf solche Objekte zielen die Rekruten besonders gerne, denn im Falle eines Treffers stehen ihnen Tausende von Ausreden zur Verfügung. Es gibt aber auch Skipper, auf die derartige Sperrgebiete eine magische Anziehungskraft ausüben. Besonders, wenn sie weitab vom Kurs liegen.

Es hat zum Glück niemand auf die ‚Tarzan‘ geschossen, und von einem Patrouillenboot sind die Segler auch nicht verscheucht worden. Falls jedoch jemand versucht haben sollte, sie per Funk auf ihr bedenkliches Verhalten aufmerksam zu machen, dann hat er Pech gehabt. Am Samstag lief das Funkgerät noch nicht. Zumindest konnte sich noch keiner mit dem Ding so weit aus, dass er Gespräche hätte empfangen oder senden können.

Um 20.05 Uhr, so vermeldet das Logbuch, wurde der Klüver geborgen und das Großsegel sowie das Besansegel ausgerefft. Wenn vor der Fock noch ein zweites Vorsegel gefahren wird, nennt man dieses Segel Klüver. Damit das Segel weit nach vorn kommt, haben derartige Schiffe einen über den Bug hinausragenden Dorn, den Klüverbaum. Im Mittelalter zierte den Klüverbaum meistens eine halbnackte, aus Holz geschnitzte Dame, die bestenfalls nach vorn blickte, meistens aber das Wasser vor dem Bug anschaute.

Der Wind hatte auf 3 Bft. abgeflaut, und man fühlte sich in der Segelführung mittlerweile etwas sicherer. Heiligenhafen wird man noch vor Mitternacht erreichen.

In Kriegszeiten ging es den Heiligenhafenern in aller Regel schlecht. Besonders während des 30-jährigen Krieges und des zweiten Weltkrieges. Weil Heiligenhafen an der Vogelfluglinie liegt, der kürzesten Verbindung nach Skandinavien. Skandinavien kann Rohstoffe liefern; besonders Eisen. Für kriegführende Nationen sind Metalle immer interessant. Um den kleinen Hafen balgten sich sämtliche Heerführer, die Truppen über die Ostsee zu transportieren hatten. Erst wenn der Hafen ‚gesichert‘ war, konnten die Truppen verschifft werden. Manche fuhren direkt hinüber nach Rødby Havn oder Gedser auf der Insel Falster, manche setzten nur nach Burgstaaken auf Fehmarn über und verschifften dann ihre Soldaten von Puttgarden aus. Dafür ging es den Heiligenhafenern in Friedenszeiten um so besser, denn der Hafen war stets ein wichtiger Warenumschatplatz in der Ostsee. Eigenartigerweise wird Heiligenhafen nie genannt, wenn jemand Hansestädte aufzählt.

Als die ‚Tarzan‘ kurz nach 23.00 Uhr die Hafeneinfahrt von Heiligenhafen passiert, sieht man zwei Dinge: Der Hafen ist ziemlich voll, und weiter hinten, im Hafen drin, sucht eine andere Yacht nach einem Liegeplatz. Aber hier, gleich hinter der Hafeneinfahrt, ist noch ein Platz frei. Ganz vorn am Steg. Man liegt zwar etwas ungemütlich im Schwell, also den Wellen der ein- und auslaufenden Schiffe, aber nachts laufen nicht viele Schiffe ein oder aus. Und am Morgen will Skipper Hans sowieso wieder weg. Deshalb fackelt er nicht lange und steuert diese Box an. Und zwar direkt. Achterausfahrt. Von der Hafeneinfahrt aus. Quer über das Fahrwasser hinweg. Nicht, wie sonst üblich, in einem großen Bogen vor die Box gefahren und dann langsam rückwärts hineingetuckert. Zwischen den beiden Dalben ein kräftiges Überwerfen der Bugleinen angeordnet und dann die Yacht an den Steg gezogen. Nein. Skipper Hans fährt ein bis dahin noch nie gesehenes Manöver. Er fädelt die ‚Tarzan‘ schräg zwischen dem Steg und dem äußeren Dalben hindurch in die Box ein und zieht das Heck, als es den Steg ein paar Zentimeter passiert hat, mit dem Radeffekt in die Box. Dann werden die Heckleinen festgemacht, und danach zieht er das Schiff gerade. Dann etwas vor, zwei Vorleinen über die Dalben, wieder zurück, alle Leinen etwas dichtgenommen. Fertig. Die Crew braucht die Leinen nur noch etwas strammzuziehen, und dann ist das Manöver beendet. Erst sieht man verblüffte Gesichter, danach hört man schallendes Gelächter, und dann treibt der Skipper seine Schar in die Messe, auch Pantry oder Salon genannt, damit ihr Partylärm nicht die Schläfer auf den Nachbarschiffen weckt.

Die „Säufer“, wie die Normalbürger von den Alkoholgegnern Hans und Erhard genannt werden, irren eine halbe Stunde durch die eingenicke Stadt und lassen dann tatsächlich noch ein paar Korken knallen. Der Tag und vor allem das Anlegemanöver müssen begossen werden. Und das Manöver braucht einen Namen. Beim Schein der rasch entzündeten Petroleumlampen kommt alsbald Lagerfeuerstimmung auf, und nach lang anhaltender Debatte wird auch der Name des neuen Manövers gefunden. „Einschrägen in die Box“ heißt es seit dem 30. Mai, 00.00 Uhr MESZ. Mitteleuropäischer Sommerzeit. Sie werden es demnächst in der

der etablierten Segelliteratur finden. Unter „Hafenmanöver leicht gemacht“, Untertitel: „Hafenmanöver für Anfänger“. Nur echt mit einer Einführung von Skipper Hans.

Mit dem Radeffekt hat es übrigens eine besondere Bewandnis: Nimmt man mit wenig Gas Fahrt auf, dann fährt das Schiff nicht unbedingt in die gewünschte Richtung, sondern macht zunächst einen oft schwer vorhersehbaren ‚Schlenker‘. Bei manchen Schiffen merkt man den Schlenker kaum, andere reagieren ziemlich drastisch. Besonders ausgeprägt ist dieser Radeffekt bei langsamer Achterausfahrt. Man sagt: „Das Heck bricht weg.“ In der Regel bricht das Heck in die Richtung aus, in die die Schraube dreht; bei rechtsdrehenden Schrauben also in Achterausfahrt nach Backbord, weil die Schraube beim Rückwärtsfahren ja linksherum dreht.

Die Vorstellung, dass die Schraube so tut, als ob sie auf dem Boden des Gewässers mitlaufen würde, ist physikalisch sicherlich nicht ganz korrekt, aber es hilft ungemein, wenn man bei Motormanövern dieses Bild vor Augen hat.

\* \* \*

### **Leseprobe 3 (Seite 172 - 179)**

Die Sonne steht zwar nicht am Himmel, aber ihr Stand lässt sich an einem helleren Fleck ahnen. Der Nebel kann demzufolge nicht unendlich dicht sein. Wahrscheinlich nur eine lokale Erscheinung. Draußen auf See ist er bestimmt weg.

Eigenartigerweise wird der Nebel nicht dünner sondern dicker. Erhard hat zum Glück schon eine halbe Stunde vor dem Auslaufen das Radargerät angeworfen, weil so ein Radargerät eine recht lange Aufwärmphase braucht, bis es zuverlässig funktioniert. Nun dreht sich der Leuchtzeiger über den Schirm und zeigt ihm die Umgebung in grünem Flimmern. Bei jeder Umdrehung bilden sich die Hafenanlagen in hellerem Grün ab, um sich dann langsam in das dunklere Grün des Leuchtschirmes zurückzuziehen. Das Radargerät ist ein gutes Radargerät und heißt Furuno. Es hat nur wenige Knöpfe. Elektronenfreaks würden es darob ignorieren. Aber die Laien der Skipper-Hans-Crew begeistern sich an dem relativ klaren Bild. Jede Schiffsbewegung draußen auf See ist deutlich zu erkennen. Und die Tonnen. Man findet sich mühelos in der Seekarte zurecht. So viel Lob musste den Radargeräten, mit denen der Autor bisher konfrontiert worden war, nicht gezollt werden.

„Da vorn kommt jetzt die Fehmarnsundbrück“, sagt Erhard, der das Radargerät bereits tief ins Herz geschlossen hat. „Rechts sin Untiefe, da müsse mer uns frei halte“, fährt er fort. Von der Fehmarnsundbrücke sieht man auf dem Radarschirm jede Strebe. Optisch ist die Brücke nicht zu sehen. Ein gewöhnungsbedürftiges Gefühl. Aber man findet sich rasch zurecht in der virtuellen Navigation.

Charly sagt: „Guck Dich emal um!“ Und Erhard verzieht den Mund zu einem dünnen Grinsen. Er sieht es auf dem Radarschirm. Eine lange Prozession von Sportbooten folgt der ‚Tarzan‘. Wie auf die Perlenschnur gezogen. Bis ans Ende der Sichtweite. Alle im 20- bis 25-Meter-Abstand hintereinander. Vier kann man deutlich erkennen, und manchmal auch noch das fünfte. Es sind allesamt kleinere Schiffe.

„Die hawwe kei Radar“, grinst Erhard. „Die, die weiter nach Oste wolle, die könne ja hinne dran bleiwe, awwer die, die in die Lübecker Bucht wolle, die müsse sich was eifalle lasse“, und nach einigem Grübeln fügt er hinzu, „Die könnte natürlich bei der Fehmarnsund-Ost-Tonne warte, bis einer mit Radar nunner fährt un sich dann da dranhänge.“

Aber zunächst muss die ‚Tarzan‘ die enge, mit vielen Steinen verunreinigte Durchfahrt unter der Fehmarnsund-Brücke hinter sich bringen. „Gleich is se üwwer uns“, sagt Erhard. In der Tat zeichnet sich die Brücke auf dem Radarschirm prachtvoll ab. Ein Blick über das Steuerhaus lässt im Dunst ein paar Streben der Brücke ahnen. Optisch wohlgermerkt. Auf dem Radarschirm sieht man jedes Detail. Dass man mit bloßem Auge ein wenig erkennen kann, liegt daran, dass der schwache Wind das Muster der Streben im Nebel nachzeichnet – und

weil man den einen oder anderen Autoscheinwerfer durch die Watte zu ahnen glaubt. Ohne Erhards Hinweis hätte man von der Brücke mit bloßem Auge nichts bemerkt.

Bei der Fehmarnsund-Ost-Tonne ist der Nebel deutlich dünner geworden. Vier Boote biegen nach Süden ab. Dort herrscht klare Sicht. Sie werden keine Probleme haben. Drei der Boote folgen der ‚Tarzan‘ jedoch weiter. Der Steuermann lässt die Maschine nur mit halber Kraft laufen, damit sie eine Chance haben, der ‚Tarzan‘ zu folgen. Bei der Ost-Tonne Staberhuk hat sich die Sicht dann aber doch so weit gebessert, dass eine Orientierung auch ohne Radar möglich ist. Um halb elf steht Charly am Rohr. Ein Griff zum Gashebel bringt die ‚Tarzan‘ auf Reisegeschwindigkeit, und dann verschwinden die Boote recht schnell im achterlichen Dunst. Rohr ist die in Seglerkreisen gebräuchliche Verballhornung des Wortes ‚Ruder‘. Gemeint ist das Steuerruder.

Um 13.10 Uhr quert die ‚Tarzan‘ den Kiel-Ostsee-Weg bei der Tonne KO 10T67. Der Nebel löst sich vollends auf, und man motort in gleißendem Sonnenschein mit 7 Knoten nach Nordosten. Punkt halb vier machen die Segler die ‚Tarzan‘ im Yachthafen von Gedser fest. An einem der wenigen Stege, und zwar auf konventionelle Art und Weise. Kein Einschrägen in die Box; obwohl Skipper Hans höchst persönlich das Ruder bediente. Charly schreibt ins Logbuch: „Ein diesiger Dieseltag“; Logge arbeitet nach wie vor nicht. Missweisung 0°, Deviation nicht bekannt. Da es keinen Wind gab, wurden die Segel während des ganzen Tages nicht angerührt.

Sie werden sich möglicherweise fragen, warum es über das Anlegemanöver nichts zu berichten gibt.

Nun, das hängt mit dem Alter der ‚Tarzan‘ zusammen. Als man sie auf Kiel legte, waren Umweltsorgen noch unbekannt. Man baute einfach drauf los. Irgendwann hat jemand einen Dieselmotor eingebaut. Der Kraftstoffverbrauch der damals zusammengesraubten Motoren war enorm. Eine moderne Yacht hätte vielleicht 30 bis 40 Liter Diesel gebraucht, in den Tank der ‚Tarzan‘ werden nach dem Anlegen an der Tankstelle 100 Liter gefüllt. In Worten „Einhundert!“ Liter Diesel. Und weil es vor der Tankstelle keine Dalben gibt, konnte auch nicht eingeschrägt werden. Nach dem Ablegen von der Tankstelle brauchte man nur einmal achteraus Gas zu geben, und dann dümpelte die ‚Tarzan‘ in einer komfortablen Box. Nix Einschrägen. Aber keine Angst. Skipper Hans wird seine Schar noch mit Weiterentwicklungen des Manövers überraschen.

\* \* \*

1903 wurde die Eisenbahnfähre Warnemünde – Gedser in Betrieb genommen. Es war die erste Eisenbahnfähre über die Ostsee. Davon lebte Gedser bis zum Beginn des zweiten Weltkrieges. Gut sogar, um nicht zu sagen, sehr gut. Erst nach 1990 konnte der Betrieb wieder aufgenommen werden. Während Ulbricht und Honecker ihr Volk beisammen hielten, darbt Gedser vor sich hin. Es sammelte nostalgische Eisenbahnen und hoffte auf Touristen. Man hat zwar 1951 versucht, einen Fährbetrieb zwischen Großenbrode und Gedser aufzubauen, aber der bekam 1963 Konkurrenz durch die neue Fehmarnbrücke. Von Puttgarden nach Rødby Havn tuckert die Fähre gerade mal eine Stunde. Nach Gedser braucht man schon von Puttgarden aus zwei. Von Großenbrode aus eher drei. Dass Gedser mal eine Auszeit nehmen musste, sieht man ihm noch immer an.

Nach dem Einklarieren wird gestadtbummelt. Eine kuschelige Kneipe für den Abend erkunden. Die Preise sollen, nach allem was man so hört, gesalzen sein, aber „what shoulds?“ Man hat von Anfang an gewusst, dass die skandinavischen Gaue nicht zu den Ländern gehören, in denen man für sein Geld ehrlichen Gegenwert bekommt.

Der Yachthafen lässt sich mit einem Blick besichtigen. An fünf Stegen dümpeln Sportboote. Ein paar Segelboote und das eine oder andere Motorboot. Den großen, grasbewachsenen Platz rahmt eine Baumreihe mit je einer Lücke für an- und abfahrende Autos ein. Vorn stehen sechs

kleine Häuschen; ein Kiosk, zwei Telefonhäuschen, das Hafenbüro, ein Schnellimbiss, Toiletten und Duschen sowie ein Bootszubehörlädchen. Hinter dem großen Rasenplatz spielen vor einem kleinen, schmucklosen Restaurant im Resopalkneipenlook Kinder auf der Wiese. Die Eltern bewachen sie, Bier trinkend und auf roh gezimmerten Bänken an ebensolchen, dunkelbraun gestrichenen Tischen vor der Kneipe hockend. Eine nahezu lautlose Idylle.

Nach Überqueren einer ausgedehnten Gleisanlage stellen die Stadtbesichtiger fest, dass sie sich im Museum befinden. In einem Eisenbahnmuseum. Man hat Unmengen alter Wagen gesammelt. Güterwaggons hauptsächlich. Aber auch Personenwagen. Und sogar ein paar D-Zug-Wagen. Lokomotiven selbstverständlich auch. Alte, schöne, auf Hochglanz polierte Dampfloks. Und Dieselloks. Und sogar ein paar Rangierloks. Liebevoll hergerichtet, d. h. eigentlich noch nicht so ganz. Das Museum ist im Aufbau, und weil der Zaun drum herum noch nicht fertig ist, sind die Stadtbummler, also diejenigen aus Skipper Hans' Truppe, die sich nicht vor längeren Fußmärschen fürchten, auf dem Weg vom Yachthafen zur Stadt mitten hindurchgetrampelt. Eine Wasserzapfanlage für Dampflokomotiven lässt sie an die Nachkriegszeit denken. Signale recken ihre Masten in die Höhe und geben in markanter Schrägstellung freie Fahrt. Besonders nostalgisch wirken die mit Gewichten ausbalancierten Hebel, die immer mit ihren dicken Köpfen nickten, wenn der Bahnhofsvorsteher eine Weiche oder ein Signal in die andere Stellung brachte. Daumendicke Drähte schlugen dabei aneinander und verursachten einen filigran quietschenden Singsang. Wie Äolsharfen. Sie gehörten zum Stellwerk, wie unsere Vorfahren derartige Anlagen seinerzeit nannten.

Das Prachtstück der weitläufigen Museumsanlage in statu nascendi ist der Lokomotivschuppen. Vierundzwanzig Lokomotiven können darin übernachten. Vierundzwanzig wunderschöne, alte, wie zur Pfingstparade gewienerte Lokomotiven. Ein paar davon sieht man durch die geöffneten Türen des Schuppens. Die Drehscheibe davor, auf der die einzelnen Loks vor Jahren Zugang zum dänischen Eisenbahnnetz erlangten, wird gerade von einem guten Dutzend Hobbyeisenbahner installiert. Wenn die gesamte Anlage demaleinst fertig sein wird, dann kann man dem Besucher einen rundum eindrucksvollen Einblick in das Verkehrswesen der Vorkriegszeit vermitteln. Nach dem Krieg hat sich aus den bekannten Gründen nicht mehr viel geändert. Man exponiert also den Teil des Verkehrswesens, der bis 1945 gut neunzig Prozent des Personenverkehrs und weit mehr als die Hälfte des Güterverkehrs bewerkstelligte. Zur vollsten Zufriedenheit aller Beteiligten! Warum das heute nicht mehr geht, sollten eigentlich die Beamten beantworten müssen, die den Anschluss an die Neuzeit in einem Schlummerkissen zu erreichen versuchten. Und Politiker, die glaubten, die Wahl sei auf sie gefallen, weil sie den Herausforderungen einer sich ändernden Welt besonders kraftvoll mit Achselzucken begegnen können.

#### **Leseprobe 4 (Seite 194 - 206)**

Am nächsten Morgen herrscht Sturm. Starkwind sollte man besser sagen. Sechs bis sieben Windstärken aus Südsüdwest. In Böen auch acht. Der Wind kommt genau da her, wo die ‚Tarzan‘-Segler hin wollen. Man müsste kreuzen. Da die Ostsee außerordentlich flach ist und sich demzufolge eine kurze, steile, in jedem Fall aber unangenehme Welle aufbaut, fällt Auslaufen nicht unbedingt in die Rubrik Vergnügen. Was tun? Den ganzen Dienstag hier hocken? Nicht sehr unterhaltsam. Sich zwischen den Inseln hindurchmogeln? Durch den Grønsund und anschließend den Storstrømmen nach Norden gehen und dann nördlich von Falster und Lolland zurückfahren? Große Begeisterung ruft der Vorschlag nicht hervor. Sich in den zum Teil recht engen Fahrrinnen unangenehmen Ausweichmanövern aussetzen, gehört nicht zu dem Programm, das man sich für den Urlaub vorgestellt hat.

„Was gibt es denn hier auf der Insel zu sehn?“ Gute Frage, die Friedrich Thora da stellte. Man erhebt im Spar-Lädchen hinter dem Hafen eine Wanderkarte der Insel Møn und erfährt, dass es eine Menge Kirchen gibt. Damsholte Kirke, Fanefjord Kirke, Keldby Kirke und Elmelunde

Kirke, um nur einige zu nennen. Alle ziemlich weit weg. Hünengräber gibt's auch ein paar. Auch alle ziemlich weit weg. Hans meint, die hätten hier ganz in der Nähe Kreidefelsen. Sollen ganz ähnlich aussehen wie die auf Rügen. Aber wo die sind, das weiß er auch nicht. „Møns Klint“ steht in der Rubrik Sehenswürdigkeiten, und dass ein Omnibus von Klintholm Havn auf den Parkplatz davor fährt. Friedrich und Rolf gehen ins Dorf, den Fahrplan erkunden.

Derweil beginnt Martin Kartoffeln zu schälen. „Wenn mer Zwiwwele hätte, könnte mer Sailorsteaks mache“, sinniert er vor sich hin. Sailorsteaks sind Kartoffelpuffer, die zur Hälfte aus Zwiebeln bestehen. Man ist praktisch gezwungen, sich beim Sailorsteak-Vertilgen zu beteiligen. Andernfalls leidet die Nase, und zwar gewaltig. Der Zwiebelvorrat ist indessen bescheiden, und so werden es ganz einfache Kartoffelpuffer. Geschmeckt haben sie prima. Aber was kann man schließlich anderes erwarten, wenn sich ein Hobbykoch in die Schiffsküche, Kombüse genannt, verirrt. Während Martin wie besessen werkelt und die ersten Fettschwaden aus den Luken dampfen, leiert Willy an den Wettersendern herum, während Hans und Erhard die Karten studieren. Charly tut gar nichts, und Olaf hilft ihm dabei. So sind alle beschäftigt.

Die Nichtstuer beobachten den Schiffsverkehr. Fischerboote sind nicht draußen. Ausflugsdampfer auch nicht. Gegen elf kommen zwei Segler in den Hafen. Beide unter Sturmfock. Die Crews machen einen ziemlich geschlauchten Eindruck. Der Erste findet kurz hinter der Hafeneinfahrt eine leere Box, der andere will offenbar im windgeschützteren Teil des Hafens festmachen. Dazu muss er an der ‚Tarzan‘ vorbei. Warum er keinen ausreichenden Abstand hält, ist für Charly und Olaf schwer zu verstehen. Aber so fährt er nun einmal, der offenbar nicht sonderlich versierte Skipper. Ein etwas kräftigerer Windstoß genügt, ihn auf die ‚Tarzan‘ zu drücken.

Die ‚Tarzan‘ steckte den Remppler relativ problemlos weg, zumal die Oberwantsaling des Gegners nur kurz mit der Takelage ihres Besanmastes anbandelte. Vier zupackende Hände konnten Schlimmeres verhindern. Nur aus der Kombüse hörte man lautes Fluchen. Martin benötigte anderthalb Küchenrollen, bis er seinen Kartoffelantrieb vom Fußboden aufgeklaut und im Mülleimer verstaut hatte. Danach mussten neue Kartoffeln gekauft, geschält und gerieben werden. Der Tanz mit der Dehler, dem Liegenachbarn der ‚Tarzan‘, dauerte erheblich länger. Anstatt alle Hände und Bootshaken in Bewegung zu setzen, um die Schiffe wieder auf Abstand zu bringen, begann man nebenan mit völlig nutzloser Fragerei. „Was fällt euch eigentlich ein? Was habt ihr euch dabei gedacht? Könnt ihr nicht anständig fahren?“ Nun, beide Schiffe nannten Heimathäfen, die früher östlich des eisernen Vorhanges gelegen hatten. Vielleicht haben sich dort doch noch nicht alle Mucken der Schiffsführung herumgesprochen.

Ein Bootshaken ist eine Stange mit gekrümmtem Beschlag, der eigentlich dazu gedacht ist, Leinen aus dem Wasser zu fischen. Die meisten Bootshaken haben aber auch noch einen Dorn neben dem Haken, mit dem man in irgendwelchen Höhlungen oder Öffnungen herumstochern kann. Gedacht ist das wohl so, dass der Bootshaken nicht abrutschen soll, wenn man ein anderes Schiff wegdrücken will – was natürlich nur einem hochgradig wasserscheuen Konstrukteur in den Sinn kommen kann. Welche Wirkung zu erwarten ist, wenn man ein Schiff mit dem Bootshaken wegdrücken will, kann man sich leicht ausmalen: Der Bootshaken hat einen Stiel, der sich in Ausmaß und Stabilität von einem Besenstiel kaum unterscheidet. Hochseeyachten wiegen allemal ein paar Tonnen. Die ‚Tarzan‘ etwa 20. Wer die mit dem Bootshaken zu dirigieren versucht, wird von Profis sofort als Anfänger eingestuft.

Eine Saling ist hochgradig geeignet, Unheil anzurichten. Besonders eine Oberwantsaling, denn wenn zwei nebeneinanderliegende Schiffe gegeneinander schaukeln, können sich die Takelagen mühelos ineinander verheddern. Salings sind Querstangen am Mast, die die Wanten nach außen führen. Der Mast unterliegt ziemlich großen Belastungen, besonders bei Starkwind. Er könnte den Kräften nicht standhalten, wenn er nicht mit starken Tauen, den

Stagen (vorn und achtern) und den Wanten (seitlich) gesichert wäre. Damit die Wanten die Mastspitze nicht in zu spitzem Winkel angreifen, spreizt man den Draht mit den Salings ab. Hohe Masten erfordern mehrere Salings übereinander. Die oberste davon heißt Oberwantsaling.

Die beiden Ossi-Schiffe sind noch mit Rangeleien beschäftigt, da geht ein Knickspanter raus. Knickspanter haben, wie Insidern bekannt sein dürfte, einen Stahlrumpf. Der ist nicht nur stabiler gegen Kratzer, sondern auch von größerem Gewicht. Auf die Wellen reagiert er etwas schwerfälliger als Holz- oder Kunststoffboote. Vielleicht lässt sich die Schaukelei dort besser ertragen. Kurz nach dem Knickspanter versucht 's noch eine Dehler 37. Dehler ist ein Deutsches Fabrikat. Man sieht die beiden Schiffe wie bockige Ziegen auf den Wellen tanzen. Von Vorwärtskommen keine Rede. Nach einer halben Stunde werden sie immer noch in Sichtweite des Hafens von ruppigen Wellen hin- und hergestoßen – und eine weitere halbe Stunde später dümpeln sie wieder an ihren alten Liegeplätzen. Alle beide. War nix mit auslaufen.

Friedrich und Rolf bringen die Kunde mit, dass der Omnibus um 15.04 Uhr abfährt und um 17.44 Uhr zurück sein wird. Bis zu den Kreidefelsen fährt er jedoch nicht. Man muss von der Haltestelle aus noch etwa drei Kilometer laufen. Erhard erklärt daraufhin spontan, dass er keine Lust auf Kreidefelsen hat, Hans erinnert sich plötzlich daran, dass er ja schon immer Schwierigkeiten mit dem rechten Knie hatte, und Martin sagt: „Des is mer zu weit zum laafe.“ Olaf und Friedrich laufen die große Runde. Willy, Rolf und Charly leisten dem Skipper Gesellschaft, der in Anbetracht seiner Malaisen mit dem linken Knie nur die kleine Runde zu gehen vermag. Das erweist sich durchaus als ausreichend, denn den großartigen Anblick im Caspar-David-Friedrich-Outfit von dem 128 Meter hohen Felsen kann man auch im Stehen genießen, und als mal wieder ein Regenschauer niedergeht, befindet man sich im Wald. Die dicken Blätter der Bäume schützen zumindest so lange vor dem Regen, bis man Zuflucht bei einem Kiosk gefunden hat. Schmuck wird angeboten. Vor allem Bernsteinschmuck. Mit toten Mücken drin. Heller Bernstein, dunkler Bernstein und undurchsichtig trüber Bernstein. Die meisten Stücke sind ziemlich klein und erstaunlich preisgünstig. Die größeren gehen dann aber rasch ins Geld.

Als der Regen nachlässt, beschließt man, die steile Treppe zum Strand hinunter zu gehen und sich den bei Sonnenschein sicherlich strahlend weißen Felsen mal von unten zu betrachten. Das ist ganz interessant. Zumindest sind die Wanderer bass erstaunt, dass der gesamte Strand aus Feuerstein besteht. Ideal für Steinzeitmenschen, die Faustkeile brauchen oder sich ein paar Speerspitzen zusammendengeln wollen. Wundervolle Exemplare sind dabei. Mit wenigen Schlägen könnte ein geübter Steinzeitschmied daraus Waffen und andere Werkzeuge basteln, eine ausreichende Portion Übung in solcherlei Künsten vorausgesetzt. Die Ausflügler von der ‚Tarzan‘ klopfen auch ein wenig auf den Flintstones herum, lassen es aber alsbald wieder sein, weil doch mehr Übung dazu gehört, als sie haben.

Wo kommt eigentlich der viele Feuerstein her? Die Frage lässt sich rasch beantworten. Gepunktete Linien durchziehen den Kreidefelsen in einem Abstand von etwa einem bis zwei Metern. Horizontal. Wie aufeinanderliegende Kreideschichten, die durch gestrichelte Linien gegeneinander abgegrenzt werden. Und die Punkte dieser Linien bestehen aus faustgroßen Feuersteinen. Ehrlich. Charly ist extra für diese Erkenntnis ein paar Meter an der bröseligen Wand hochgeklettert und hat so einen Stein herausgebrochen. Auf welche Weise die Natur vor rund 65 Millionen Jahren die Feuersteine in die Kreide gesteckt hat, das weiß leider niemand zu sagen. In den Prospekten, die an nahezu jedem dicken Baum für ein paar Kronen angeboten werden, steht auch nichts darüber.

„Bernstein soll hier gefunden werden“, sagt Willy unvermittelt. „Nach jedem Sturm gehn die Sammler an de Strand un suche nach Bernstein.“

So ein Schmalspursturm herrscht ja gegenwärtig auch, weshalb Charly und Willy sich sagen: „Was die anderen können, das können wir auch“ und beginnen, in ihren für diesen Zweck



denkbar ungeeigneten Turnschuhen in dem groben Feuersteinkies herumzustaksen und nach gelben Harzbröckchen Ausschau zu halten. Sie haben – um es gleich vorwegzunehmen – nicht einen einzigen Bernstein gefunden. Kein noch so kleines Absprengsel wird jemand von der ‚Tarzan‘-Crew als Schwabensouvenir mit nach Hause bringen, und wäre es auch noch so hässlich. Sie haben direkt unter dem Felsen gesucht und auch weiter vorn. Sie sind sogar über den roten, glitschigen Tang in der Brandungszone gestiegen und haben ganz weit vorn gesucht. Da, wo man sich pitschnasse Füße holt.

Auf dem Rückweg findet man einen gut erhaltenen Abdruck mit sauberen Konturen im weichen, heruntergerieselten Kreidesand. Eine eigenartige Konstruktion. „Seelilie?“ wird gemutmaßt. „Oder ein Abdruck von ‚nem Ammonit?“ Nach längerer Betrachtung sagt Rolf dann plötzlich: „Ich glaube, das ist ein Adidas-Trilobit.“ Später findet man noch mehr Spuren des Turnschuhfossils, sogar mit den Konturen des Turnschuhs drum herum. Ungefähr Größe 44.

Die Wanderer des großen Rundweges wissen natürlich mehr zu berichten. Wer viel rumkommt, der sieht mehr. Olaf und Friedrich haben auf einer nassen Wiese Orchideen gefunden. Bei Hans ruft man damit aber keinerlei Neidgefühle hervor. Er lahmt inzwischen beidseitig. Durchblutungsstörungen wären das, hätte ihm der Arzt gesagt. Nun ja, das kommt davon, wenn man immer nur auf dem Schiff oder in seiner unmittelbaren Nähe herumlungert. Dann verkümmern die Füße. Martin und vor allem Erhard werden die Erfahrung sicherlich auch noch machen. Besonders Erhard, der es als eine Schande betrachtet, sich mehr als 500 Meter von der See zu entfernen, wenn einen die Umstände nicht ausdrücklich dazu zwingen.

Friedrich hat auf dem Rückweg 16 Schollen gekauft. Direkt beim Fischer. Martin wird seiner Kochwut heute Abend schon wieder frönen können, wenn er Friedrich beim Dünsten der Fische assistiert. Man freut sich auf das Mahl, das schließlich zu einem kleinen Bordfest ausartet. Skipper Hans ist auch wieder guten Muts. Er stempelt die Servietten mit seinem Skipper-Hans-Stempel, während Olaf und Rolf die Petroleumlampen anzünden und Willy und Charly das Mahl vorbereiten helfen.

\* \* \*

Am Mittwoch Morgen hat der Starkwind nachgelassen. Nur noch vier Beaufort. Und gedreht hat der Wind auch. Auf Nord. Rückenwind wird man haben. Ziemlich genau von achtern. Da kann man eigentlich nur Hosianna singen. Theoretisch. Die Welle ist leider noch immer recht ruppig. Friedrich und Rolf treibt es an die Reling. Sie geben der Ostsee einen Teil der entnommenen Fische zurück.

Der Skipper drängte in aller Herrgottsfrühe darauf, dass ausgelaufen wird. Bereits um 7.00 Uhr hatten sich die Leinen vom Land gelöst. Bei strahlendem Sonnenschein. Zunächst musste die ‚Tarzan‘ dem ausgetonnten Fahrwasser folgen, weil nebendran Untiefen lauerten. Aber um 7.55 Uhr gab es kein Halten mehr. Bereits um 8.00 Uhr sind alle Segel gesetzt, und die ‚Tarzan‘ rauscht auf genau die Art und Weise dahin, wie Erhard meinte, dass man die Crew da nur noch beneiden könne. Nur Friedrich und Rolf sind nicht zu beneiden.

Gegen Mittag flaut der Wind immer mehr ab. Nachmittags um drei klappt er das Buch weitgehend zu, und um vier lässt sich gar nichts mehr beschönigen. Die Yacht hat nur noch unter Motor eine Chance, voranzukommen. Martin hantiert seit Stunden mit seinem Handy herum, weil er als Mitarbeiter einer Telefonbaufirma niemandem zu Hause klar machen kann, dass er nicht allezeit erreichbar ist. Um halb sieben ziehen Wolken auf, um 18.32 Uhr hat Martin Kontakt mit den Lieben daheim, und um 18.35 Uhr, so vermerkt es das Logbuch, läuft die ‚Tarzan‘ in den Seekanal ‚Untere Warnow‘ ein. Die Yacht folgt der ausgetonnten Seestraße nach Sicht.

Viele Schiffe sind unterwegs. Frachter und Sportboote. Man muss aufpassen und die Verkehrsregeln beachten.

„Meint ihr, wir sollten in Warnemünde bleiben?“ fragt Skipper Hans. „Oder will jemand unbedingt nach Rostock?“

Gewohnt, dass sich keiner seiner Mitsegler übermäßig dafür interessiert, an welchem Poller das Schiff festgebunden wird, schlägt er den Weg nach Warnemünde ein. Charly probt spaßeshalber mal den Aufstand und sagt: „Also Rostock hat bestimmt mehr zu bieten, als das kleine Kaff hier vorn. Mir wär’s lieber, wenn mer nach Rostock neifahrn däte.“ Hans schert sich aber den Teufel um Charlys Meinung – womit er im Prinzip als Schiffsführer Recht tut, denn bei der Schiffsführung darf es nur eine Meinung geben. Nur scheindemokratisch fragen hätte er halt nicht sollen. Hans steuert jedenfalls die rechte Uferpromenade an.

Bereits im Jahre 1323 verleibte sich die reiche Hansestadt Rostock das arme Fischernest Warnemünde ein. Wegen der Kontrolle des Zuganges zur Ostsee. Statt eines Bürgermeisters leitete ein Vogt die Geschicke des kleinen Städtchens Warnemünde. Der Vogt wurde aber stets von Rostock bestellt, und er hatte die Interessen der Rostocker zu vertreten. Ab 1585 durften nur noch Fischer und Seeleute in Warnemünde arbeiten. Jedes andere Handwerk oder Gewerbe war verboten. Nicht einmal den selbst gefangenen Fisch durften die Fischer verkaufen. Sie hatten ihn gegen einen Hungerlohn in Rostock abzuliefern.

Im Dreißigjährigen Krieg baute Wallenstein eine Zitadelle, von der aus der Einfall der Schweden verhindert werden sollte. 1632 waren die Schweden aber doch im Lande und würgten jedweden Handel ab. Danach ergriff Rostock wieder die Herrschaft über Warnemünde. Ab 1867 mussten die Rostocker ihren Würgegriff lockern, weil der Bädertourismus auch von Warnemünde Besitz ergriffen hatte. Ausgerechnet in Warnemünde nahm der Seebädertourismus einen gewaltigen Aufschwung, weil 1883 hier angeblich jemand den Strandkorb erfunden hatte.

### **Leseprobe 5 (Seite 217 - 229)**

„Ooch, kuckt doch mal’n büschen mit!“ nörgelt Hans herum, was aber keineswegs bedeutet, dass das nicht alle längst täten. Bloß, durch angestregtes Ausschauhalten kann man auch keinen freien Platz herbeizaubern. Noch bevor die ‚Tarzan‘ die Einfahrt in den Yachthafen wieder erreicht hat, rauscht ein riesiger alter Zweimastsegler in den Hafen und schnappt Hans den zuletzt anvisierten freien Platz im Fischereihafen vor der Nase weg. Die unter der Flagge von Gibraltar segelnde ‚Epsholm‘ dürfte indessen über 30 Meter lang sein. Sie ragt nach dem Anlegen immer noch gute drei Meter in das Fahrwasser hinein.

Saublöd ist das aber auch. In höchstem Maße ärgerlich. „Hätten wir den Platz doch gleich genommen als wir reinkamen!“ Oder mal ins Hafenhandbuch geschaut. Jetzt ist guter Rat teuer. Hans, der – entgegen aller Gepflogenheiten in der christlichen Seefahrt – prinzipiell kein Manöver mit der Crew abspricht, stoppt die ‚Tarzan‘ ab, gibt eine tüchtige Portion Gas und fährt auf die einzige noch leere Box auf der linken Seite der Rechtskurve zu. Geschrei auf der ‚Tarzan‘. Gezeter auf den anderen Schiffen. „So was kann man doch nicht machen!“, „Das Schiff passt doch nie da durch!“, „Ist der noch zu retten?“ Dann hört man Knirschgeräusche. Erst rechts, dann links, und dann steckt die Yacht fest. Genau zwischen den Dalben der Box. Sie stehen, wie jedermann mit bloßem Auge erkennen konnte, zu dicht beisammen. Mindestens ein Viertelmeter fehlt an der Breite. Charly und Martin wechseln Blicke.

Willy schüttelt den Kopf, macht den Mund wieder zu und sagt: „Wie bei uns in de Firma.“

Martin meint dagegen: „Ich hab’ grad an unsern Owwermtz gedacht.“

Und Charly reklamiert für sich: „Ich hab’ immer gemeint, dass nur bei uns im Vorstand so rangiert wird.“

Erhard, der in einer weniger hierarchiedurchwucherten Firma angestellt ist, zieht keine Vergleiche mit innerbetrieblichen Organisationsformen. Er flüstert Charly zu: „Ich weiß was

der wollte. Der hat gedacht, die Dalwe sin so morsch wie in Toft, un dann hätte die für'n Moment nachgegewe. Wenn er Glück gehabt hätt', wärn mer durchgekomme.“

Die ‚Tarzan‘ ist aber nicht durchgekommen, sondern steckt so richtig schön fest. Das Hinterteil der ‚Tarzan‘, das edle Spitzgatheck aus der Konstruktionsfeder Colin Archers, versperrt die Fahrerin. Der Schiffsverkehr im Yachthafen kommt zum Erliegen. Es sind hauptsächlich einlaufende Schiffe, die sich ansammeln. Kleinere Sportboote zumeist, die im flacheren Teil des Hafenbeckens, wo die Dalben noch enger beisammenstehen, genügend freie Boxen vorfinden würden, wenn sie an der ‚Tarzan‘ vorbeikämen und dort hinfahren könnten. Unangenehmerweise ist der Schiffsführer des vordersten dieser Schiffe so ein geborener Schuldzuweiser. Einer von diesen Kotzbrocken, die man im Berufsalltag nur allzu häufig antrifft. Mit sorgfältig gescheiteltem Haupthaar und gestärktem Hemdkragen allzeit bereit, Zustimmung zu signalisieren, sobald sich ein Vorgesetzter nähert. Die ‚Nieten in Nadelstreifen‘ wurden aus solchem Holz gefertigt. Haben sie es mit Gleichgestellten oder gar mit Untergebenen zu tun, hört man sie mit metallischer Stimme und unendlicher Routine unentwegt mitteilen, was dieser oder jener denn nun schon wieder alles falsch gemacht hat. Sie kennen bestimmt diese von der übrigen Menschheit weitgehend isoliert lebenden Typen mit ekelerregender Psyche, die bei eigenen Fehlern mit einem „Tschuljung“ glauben, allseitige Vergebung erlangt zu haben und eine Sekunde später schon wieder frech werden. Kleine Schickelgrubers. An so einen Misthaufen auf zwei Beinen geriet die ‚Tarzan‘-Crew, genauer gesagt Hans, der Skipper. Und wie fast jedermann bei diesen „Führernaturen“, so geriet auch Skipper Hans argumentativ ins Hintertreffen. Er hatte etwas versucht, was nicht gegangen war, und nun fehlte ihm die Routine, dem anderen die Schuld dafür in die Schuhe zu schieben.

Hans tat schließlich das der Situation angemessene, er ließ den Gockel krähen und bat ringsum, dass man ihm bei der Befreiung aus der Dalbenzange behilflich sei. Es dauerte aber dann doch ein paar kräftigere Hau-Rucks, bis sich die ‚Tarzan‘ wieder unter den frei Beweglichen befand. Außer dem Autor dieses Berichtes dürfte indessen kaum jemandem aufgefallen sein, dass sich auf dem Schiff des Gockels Streit anbahnte. Eine hübsche junge Frau, vermutlich die Gemahlin des Widerlings, begann eine heftige Diskussion mit selbigem. Sie hat offenbar zu spät gemerkt, wen sie zum Vorsitzenden ihres Hausstandes erkoren hat. Aber das wird ja oft zu spät bemerkt.

Nachdem sich die ‚Tarzan‘ an die Seite gequetscht und den anderen Booten das Passieren ermöglicht hat, fährt Hans ein elegantes Anlegemanöver, und die anderen binden die ‚Tarzan‘ an dem Außensteg fest, den Hans so hartnäckig gemieden hatte.

Bagenkop ist ein durch und durch dänisches Städtchen. Tote Hose, so weit das Auge reicht. Dass die einzige Kneipe im Ort letzte Woche Konkurs anmeldete, ist allen sofort verständlich. Die gebündelte Langeweile fällt um so mehr auf, als man aus dem doch schon recht quiriligen, lebensfrohen und in ein paar Jahren sicherlich auch wieder quietschgemütlichen Warnemünde kommt. Schon jetzt, in der Aufbauphase, strahlt Warnemünde mehr urbanen Charakter aus als Bagenkop je haben wird.

An Bord die Crew nicht essen, weil morgen das Schiff zurückgegeben werden muss und deshalb bereits alle Vorräte vertilgt sind. Einkaufen kann man abends um zehn auch nichts mehr. In Spanien haben da noch die Läden auf. Und in Amerika, Asien, Afrika und Australien. Aber doch nicht im Norden Europas. Hier herrscht Ordnung. Auch bei den Ladenschlusszeiten. Da sogar ganz besonders.

Mit dem festen Vorsatz, nicht zu verhungern, treten acht Segler den Schlendergang ins „Zentrum“ an. Auch in Bagenkop wirkt Dänemark ärmlich. Sauber zwar und strukturwillig, wie man an ein paar Blumenrabatten und sogar an einzelnen Rosenbüschen erkennen kann, aber sichtlich von Protz und Pomp entfernt. Die Asphaltstraßen ziehen sich schnurgerade durch das Dorf. Fein säuberlich von gestampften Sand-Trottoirs gesäumt. Hin und wieder quält sich ein Löwenzahn durch den Kies, ab und an ein Büschel Gras. Viele rundköpfige Kiesel drücken

durch die Sohlen. In einem deutschen Dorf würde man nun die Richtung zum ansehnlichsten Kirchturm einschlagen, denn daneben findet man allemal eine Kneipe. Selten mehr als hundert Schritte von einer Metzgerei und einer Bäckerei entfernt. Bagenkop überragt kein eindrucksvoller Kirchturm, und eine Metzgerei sowie eine Bäckerei ist auch nirgendwo zu sehen. Dass die einzige Kneipe des Ortes letzte Woche pleite machte, hatten man schon von den Liegenachbarn erfahren.

Durch Zufall findet Martin einen Kiosk, dessen kurzem Schornstein Schwaden gebrutzelten Fettes entströmen. Halbe Hähnchen gibt es, panierten Fisch und Hot dogs. Als Beilagen stehen Pommes crinkles und Pommes frites zur Auswahl, und man kann sich aus der Schale neben dem Plastikbesteck Ketchup, Mayo, Senf oder Meerrettich nehmen. Es ist also an alles gedacht. Bier, Cola und Limonade haben sie auch. In Dosen. Da der verglaste Windfang vor der Durchreiche maximal vier Personen Platz bietet, nimmt man draußen an dem groben, veralgten Kiefernholztisch Platz, mampft sein ‚Abendessen‘ in sich hinein und versucht Charlys Frage zu beantworten, warum in Dänemark alles so schweineteuer ist.

Die Theorie, dass die Preise in Hochtechnologieländern hoch sind, wird als Erklärung zurückgewiesen. Dänemark hinkt, so weit man das auf dem Törn erkennen konnte und wie auch jeder von früheren Aufenthalten in Dänemark her weiß, technologisch Jahrzehnte hinter der Bundesrepublik her. Demnach müssten sich die Preise auf halbem Weg zu denen eines Entwicklungslandes befinden. „Reiche Länder hawwe hohe Preise“, wirft wer in die Debatte und Charly kontert: „Du willst doch net saache, dass das hier e reich Land is. Guck Dich doch emal um!“ Man klärt die Frage an diesem Abend nicht und muss es damit bewenden lassen, dass der Wechselkurs zwischen D-Mark und Dänen-Krone vielleicht noch mal neu ausgehandelt werden sollte. Was würde passieren, wenn das „freie Spiel der Kräfte“ den Kurs bestimmte? Man weiß es nicht, und wird es auch nie erfahren. Das werden die Politiker schon zu verhindern wissen.

\* \* \*

Morgens drängeln sich viele Ostdeutsche in den Sanitärräumen. Man hört es weniger am Dialekt als an der ständigen Moserei, was sie sich alles viel luxuriöser vorgestellt hätten. Dass in der einen oder anderen Dusche kein Strahl kommt, sondern nur Tropfen, ist man als Wessi gewohnt. Das kommt überall mal vor, sogar in Holland, wo die Yachthäfen auf das Vorbildlichste geführt werden. Aber die Osis schimpfen lauthals darüber, dass alles so primitiv ist, dass nichts funktioniert und dass dafür auch noch gesalzene Preise verlangt werden. Es besteht jedoch der Verdacht, dass der eine oder andere von ihnen den Umgang mit dem Rest der Welt noch lernen wird.

Die ‚Tarzan‘ kann nicht vor acht Uhr auslaufen, weil Hans vorher noch volltanken will und die Tankstelle erst um acht öffnet. Das gibt der Crew Zeit, den Holzschoner aus Gibraltar mit dem nordischen Namen ‚Epsholm‘ näher in Augenschein zu nehmen. Er liegt direkt neben der Tankstelle. Gegen die ‚Epsholm‘ ist die ‚Tarzan‘ ein modernes Schiff. Die ‚Epsholm‘ scheint noch ein paar Jahrzehnte mehr auf dem Buckel zu haben als die von Skipper Hans gecharterte Ketsch. Einige der Konstruktionsmerkmale verweisen auf das ausgehende Mittelalter. Vieles ist liebevoll gepflegt, einiges reparaturbedürftig. Die schwerfällige Gaffeltakelage an den im unteren Teil mannsdicken Masten unterstützen keine leichtgängigen Winschen. Nur die Leinen zur Bedienung der schwersten Hölzer sind über Taljen geschoren.

Talje ist der seemännische Ausdruck für Flaschenzug. Moderne Yachten haben sehr viele Taljen, denn man will sich ja nicht totarbeiten. Dadurch, dass ein Tau um mehrere Rollen (= Blöcke) umgelenkt wird (man sagt ‚über Blöcke geschoren wird‘), verringert sich die aufzubringende Zugkraft, aber man muss sehr viel mehr Leine ziehen, um das gleiche Ziel zu erreichen.

„Für e Damecrew wär’ des nix“, murmelt Willy vor sich hin, als er mal kurz den Kopf aus einer Luke steckt.

Da hat er Recht. Damen könnten die ‚Epsholm‘ nur unter Motor fahren. Es sei denn, es täten sich viele zusammen und sagten alle gleichzeitig: „Hau ruck!“ Die Herren auf der ‚Epsholm‘ machen einen kraftvollen Eindruck. Könnten Brüder von Bud Spencer sein. In blond natürlich. Auch die ‚Tarzan‘-Crew lässt heute die Segel in der Kammer. Kein Wind. Dafür aber Sonnenschein aus nahezu wolkenlosem Himmel. Auch die Rotoren der zahlreichen Windmühlen auf Langeland und dem schon ein wenig unästhetisch voll wirkenden Windmühlenpark von Ærø drehen sich nicht. Windrädchenminister Trittin würden die Tränen kommen, wenn er das mit ansehen müsste. Früher hatten die Windmühlen Segeltuchbespannung, und sie wurden früher nur da errichtet, wo immer ein bisschen Wind ging.

Das ideale Segel scheint es nicht zu geben. Zumindest wird an der Takelage herumgebastelt, seit es Segelschiffe gibt. In der westlichen Welt dominiert zur Zeit das sogenannte Hochsegel, auch Bermudasegel genannt, also ein Dreieckssegel, dessen eine Kante, Liek genannt, am oder im Mast befestigt ist. Vermutlich aus Gewichtsgründen hat man früher diese Art des Segels zweigeteilt. Es wurde Gaffelsegel genannt. Das untere davon hatte nicht nur am Unterliek einen Segelbaum, sondern auch am Oberliek, nämlich den Gaffelbaum. Das oben montierte, kleinere Gaffelsegel besaß dann nur noch einen Unterbaum, aber keinen Oberbaum mehr, war also wie ein Bermudasegel konstruiert.

Das Rahsegel hat nur einen oberen Baum. Der ist aber nicht, wie beim Hochsegel oder beim Gaffelsegel an einem Ende mit dem Mast verbunden, sondern die Mitte des Baumes hängt am Mast. Das Rahsegel wirkt nur vor dem Wind ordentlich. Zum Kreuzen am Wind taugt es nicht viel. Deshalb ist es schwer verständlich, warum man im Mittelalter überwiegend Rahsegler gebaut hat – und Nostalgiker beim Anblick eines Rahsegels ins Schwärmen geraten. Schon vor Tausenden von Jahren benutzten Inder und Araber das sehr effektive Lateinersegel. Das ist ein Dreieckssegel an einem schräg am Mast montierten Oberliekbaum. Das Lateinersegel gibt es noch auf ganz alten Gemälden vom Rhein und auch auf alten Bildern aus den Niederlanden. Im Mittelalter kam es dann aus der Mode. Auch das Sprietsegel, ein ganz eigenartig montiertes Vierecksegel, genießt hohe Verehrung, entfaltet aber keine große Wirkung.

Charly kam mal vor Jahren in den Genuss, eine Feluke mit Lateinersegel zu fahren. Auf dem Nil. In Assuan. Da sollte die Reisegruppe mit einer einheimischen Feluke zum Mausoleum des Aga Khan gesegelt werden. Auf der anderen Seite des Nils und oberhalb der Stromschnellen. Weil die ägyptischen Felukenfahrer undiszipliniert sind wie Barackenkinder, griff Charly ein. Die Konkurrenten versuchten nämlich mit Armbewegungen, lauten Rufen und verzerrten Gesichtern Leute in ihren Khan zu bringen, obwohl sie sahen, dass da eine Reisegruppe beisammenbleiben wollte. Der Felukenfahrer und sein Helfer hatten große Mühe, ihr Schiff durch die herandrängenden anderen Schiffe zu zerren. Mit Fausthieben und Tritten wehrten sie die anderen ab und bahnten sich mühsam ihren Weg achteraus ins freie Wasser. Weil sich das Ruder dabei immer wieder in den anderen Schiffen verhakte, setzte sich Charly schließlich auf die Ruderbank und steuerte die Pinne so, dass sie frei blieb. Völlig erschöpft sagte dann der Felukenschipper: „You capitaine. You sailing the ship!“ Charly ließ sich das natürlich nicht zweimal sagen. Er steuerte die Feluke über den Nil und am anderen Ufer die Stromschnellen hinauf. Gegen etwa 4 Beaufort Wind und eine kräftige Strömung. Er war verblüfft, wie mühelos die grob gehauene, schwerfällig aussehende Feluke die Stromschnellen hinaufhüpfte. 20 Personen an Bord! Vor jedem dicken Felsen im Strom musste er eine Wende fahren und danach wieder eine. Zwei Personen genügte aber vollständig für die Schiffsführung, auch für die Wenden. Das Lateinersegel erforderte weitaus weniger Kraft und Personal als moderne Segel. Danach fragte sich Charly, warum das Abendland so ein ausgebufftes Segel gegen die weitaus uneffektiveren ausgetauscht hat. Im Mittelalter konnte ein Meinungsführer bekanntlich viel kaputt machen. Deshalb war ja auch

jedwede Art von Experiment verpönt. Im Mittelalter. Und deshalb gab es ja auch den ewig langen Stillstand in wissenschaftlicher, politischer und religiöser Hinsicht.

Die „Naturwissenschaftler“ an Bord halten sowieso nicht viel von den unausgegorenen Ideen der Schöngelster, die jedem der es nicht hören will, bis zum Erbrechen einreden, die Welt sei nur mit Windkraftwerken und Solarzellen zu retten. Hat es sich denn immer noch nicht herumgesprochen, dass das Problem nicht Energiegewinnung aus Wind oder Sonne heißt, sondern Speicherung der Energie, wenn mal kein Wind bläst – was öfter vorkommt – oder die Sonne nicht scheinen will – was jeden Tag passieren kann, besonders bei Nacht. Willy, Erhard und Charly beginnen sofort, Speichergeräte für elektrischen Strom zu konstruieren, aber über den guten alten Akkumulator, im Auto auch Batterie genannt, oder die Teiche auf hohen Bergen, in die man tagsüber Wasser pumpt, um nachts Dynamoturbinen damit anzutreiben, kommen sie auch nicht hinaus. Das aber ist schon alles erfunden und hat sich als hochgradig unzureichend erwiesen. Über die Energiespeicherung haben schon viele schlaue Geister edelsten Gehirnschmalz verbraten, aber zu einer brauchbaren Lösung ist bisher niemand gekommen. Auch Erhard, Martin und Willy scheitern an dieser Forderung. Wenn alle Windräder Europas miteinander vernetzt wären, könnte man die Gegenden, wo gerade kein Wind bläst von da aus versorgen, wo's gerade bläst. Aber das erfordert ein gerüttelt Maß an Einigungsbereitschaft von Politikern. Und da kann man lange drauf warten. Der Globus wird sich wohl noch eine Weile mit dem Kohlendioxid aus Kohle- oder Ölkraftwerken respektive dem vielfach überschätzten Risiko aus der Kernenergie herumplagen müssen. Außerdem entsteht der größte Teil des Kohlendioxids beim Ausatmen. Es ist in der rückwärtigen Atemluft von Mensch und Tier enthalten. In riesigen Mengen. Wie will man das abschaffen? Besteuern? Glauben die Grünen wirklich, dass die Kaninchen eines Tages mit ihrer Steuererklärung unterm Arm über die Wiese hoppeln? Respektive mit einem Umweltzertifikat für Kohlendioxid ausstoß? Oder die Nashörner und die Elefanten, um mal ein paar größere Treibhausgas-Produzenten zu nennen. Die Windmühlen an den Rändern der dänischen Inseln deuten jedenfalls auf eine eigenartige Zukunft hin.