

PETER THIEMT

ICH KOMM HIER UM VOR ANGST



ZWEI BOOTE - EIN LEBEN

Zu diesem Buch:

Ein recht junger Mann sitzt im gemütlichen Sessel des heimischen Wohnzimmers und denkt über die Anschaffung eines neuen Segelbootes nach. Vieles geht ihm dabei durch den Kopf:

Wie soll er die Ehefrau von seinen Plänen überzeugen, wie groß soll es werden, das neue Boot, wo findet er das Optimum für seinen nicht zu großen Geldbeutel? Und er erinnert sich an den Kauf seines ersten Bootes, damals in Griechenland: an die unvergessliche Motorradtour dorthin, an die aufwendige Vorbereitung der Überführungsreise des Bootes in die Heimat und an die lebensgefährliche, dramatische Segeltour von Korfu nach Deutschland und daran, wie er unverschuldet in die Läufe entsicherter italienischer Maschinenpistolen schauen musste.

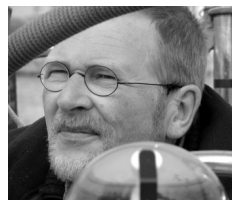
Nach etlichen erfolglosen Besichtigungen findet er sein Traumboot, kauft es von einem schwierigen emsländischen Apotheker, mit dem er sich zu allem Überflus langwierig gerichtlich auseinander setzen muss und lässt den Leser auf häufig zynisch erzählte Weise an seinem nunmehr zwanzigjährigen Leben mit dieser Segelyacht teilhaben.

Kurz gesagt: In diesem Buch werden runde vierzig Jahre Bootsleben durchaus kurzweilig und mit einer ordentlichen Prise selbstironischen Humors versehen, ausgebreitet.

Viel Freude bei der Lektüre!

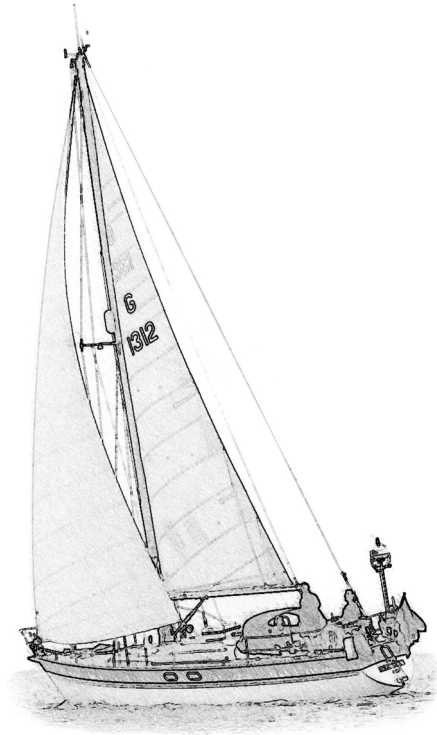
Peter Thiemt wurde 1954 in Bad Rothenfelde geboren und lebt heute im kleinen Melle bei Osnabrück. Bis Ende 2016 war er runde 40 Jahre selbstständig unternehmerisch tätig.

Seit Übergabe der Geschäfte an seine Nachfolger genießt er einen ganz und gar nicht langweiligen Ruhestand und widmet sich vielfältigen Hobbys. Mit Segelbooten, anfangs waren es kleine Jollen, ist der Autor seit seinem 20ten Lebensjahr unterwegs.



Peter Thiemt

ICH KOMM HIER UM VOR ANGST



Gewidmet ist dieses Buch in großer Dankbarkeit
dem mir leider nicht namentlich bekannten russischen
Frachterkapitän, der meine drei Kameraden und mich
im Mai 1984 in Süditalien aus größter Seenot rettete.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© 2018

Peter Thiemt

Internet: www.peterthiemt.de

Kontakt: kohinoor@thiemt.net

Lektorat: ManufacHerenia

Herstellung und Verlag:

BoD – Books on Demand, Norderstedt

ISBN: 978-3-7460-5646-3

Kapitel 1

Basteleien und Grundlagen für eheliche Harmonie

Zugegeben, ungewöhnlich ist er schon, der Titel für dies Buch. Doch sicher ist eines: Diese Worte wurden real gesprochen und sind seitdem ›geflügelt‹ in unseren Kreisen, wie man so schön sagt. Ähnlich wie folgender Satz aus gleichem Munde: ›Wie konnte denn das passieren?‹

Aber bis wir soweit sind obiges Rätsel aufzulösen, ist es noch 'ne Weile hin, der Spannungsbogen will fein säuberlich mit allerlei Kunstgriffen versehen gespannt sein, der geneigte Leser soll vorsichtig, aber doch unaufhaltsam in Richtung skeptischen Interesses, dann verhaltener Zustimmung und zu guter Letzt unverhohlener Begeisterung getrieben werden, ein hoher Anspruch – noch mal zugegeben.

Nun erwartet man sicherlich zu Recht von einem Druckwerk, das sich im weitesten Sinne mit der Segelei beschäftigt, weniger die Benutzung der Vokabel Angst, als vielmehr Berichte über heldenhaftes Handeln, sichere Seemannschaft und das Abwettern diverser Stürme von acht Beaufort an aufwärts vor meist fremder, unbekannter Küste. Selbstverständlich ohne das übliche Kartenwerk und nachdem alle elektronischen Navigationshilfen längst ausgefallen sind.

Aus diesem Garn zumindest sind die Geschichten gestrickt, die wir so häufig während der Saison zu hören bekommen, meist ungewollt natürlich, erzählt nie von uns selbst, sondern immer am Nachbartisch beliebiger Marinarestaurants in beliebigen Hafenstädten der nördlichen Hemisphäre. Wie es in der südlichen aussieht, weiß ich offengestanden nicht. Vermutlich ähnlich.

Da werden mit Schiffen unglaublicher Dimensionen Monsterseen bezwungen, die bislang noch keinen

Menschen wieder freigegeben haben, geschweige denn ein Schiff. Da werden bei Wind gegen Strom Seegatten durchsegelt, derweil man zumindest an Steuerbord die Muscheln im Schlick zählen konnte. Und unter Vollzeug gegenangebolzt, während alle anderen schon längst den Rettungskreuzer angefunkt haben oder aber zumindest vor Topp und Takel ablaufen.

Ja, das sind die Geschichten, die wir hören wollen, die unseren Erfahrungsschatz erweitern und die auch gerade deshalb gern erzählt werden. Nie eigentlich, um den Erzähler als besonders fähigen Skipper auszuweisen, denn soviel ist sicher: Bescheidenheit, Zurückhaltung und Hilfsbereitschaft sind die Tugenden, die in der heutigen Seefahrergeneration besonders groß geschrieben werden. Und eben ausschließlich jene Hilfsbereitschaft führt dazu, dass diese Geschichten erzählt werden.

Übrigens – und auch das ist erwähnenswert: Aus obenerwähnten Giganten der Meere werden im Hafenmeisterbüro beim Bezahlen des Liegegeldes gern kleine, unkomfortable Jollenkreuzer mit Abmessungen, die kaum ein Übernachten an Bord zulassen – alles eine Frage von Perspektive und Situation.

Das vorliegende Büchlein allerdings, dies sei gleich zu Beginn erwähnt, beschäftigt sich vorwiegend mit den kleinen anderen Dingen; denen, die häufig nicht besprochen werden, weil sie doch keinen Menschen interessieren. Und insofern, leider, wird vermutlich kaum eine größere Leserschaft zusammenkommen um die Schreibearbeit zu rechtfertigen, die hier geleistet wird. Sei's drum, ich tu's trotzdem!

Die Geschichten sind dann eher von folgendem Kaliber, völlig unspektakulär und alltäglich. Aber – und das ist das Schöne – sie passieren immer nur anderen. Trotzdem sei diese hier, genauso wie der Rest des Buches, in der Ich-Form erzählt:

In einem früheren Sommer, lange Jahre liegt er schon zurück, alle bezeichneten ihn als völlig verregnet und wenig segelgeeignet, saßen wir auf unserem für diesen Urlaub zum Hausboot umfunktionierten Schiff in Maasholm, einem wirklich wunderschönen Dorf am Schleieingang.

Die Restfamilie machte einen Jollensegelkurs in der ortsansässigen Segelschule und war insofern ausgelastet und wenig an Bord. Ich meinerseits genoss die Stunden völliger Ruhe, die mir eine gute Woche lang beschert war und verbrachte meine Zeit mit Lesen und allerlei Bastelarbeiten, die auf Schiffen jeder Größenordnung und jeden Alters ständig anfallen.

Hin und wieder setzte ich mich zur Entspannung ins Beiboot, warf den Zwei-PS-Außenborder an und fuhr raus auf die Schlei, um der Familie bei ihren Segelübungen zuzusehen. Und selbstverständlich auch, um mich von der positiven Wirkung eines Nichtfamilienmitglieds als Segellehrer auf die Schüler zwischen elf und gut vierzig Jahren zu überzeugen.

Meine Frau hatte mich diesbezüglich schon vor Jahren belehrt:

»Du, das hat keinen Zweck. Wenn du mir das erklärst versteh ich es doch nicht.«

Unausgesprochen bedeutete das nichts anderes als: Pädagogisch bist du bestenfalls 'ne Null!

Ich selbst sehe die Sachlage anders, bin ich doch der Meinung, dass ich als langjähriger Kenner meiner Frau und Kinder am besten in der Lage bin, auf individuelle Schwächen einfühlsam einzugehen und sie besser als jeder andere fördern zu können. Immer abhängig von ihren Anlagen selbstverständlich.

Trotzdem hatte ich natürlich verhalten begeistert zugestimmt, als mir meine liebe Frau im Frühjahr eröffnete, sie würde es für gut und auch dem Ehefrieden

dienlich halten, wenn sie und die Kinder einen Segelkurs in einer professionellen Segelanstalt absolvieren würden.

Aber ich schweife ab und eigentlich war ich ja gar nicht so beleidigt - wahrscheinlich hatte sie ja Recht, unsere Große fährt schon nicht mehr mit und das wird Gründe haben, die möglicherweise im Versagen der Schiffsführung zu suchen sind. Möglicherweise - nicht sicher.

Nun gut, zurück zum Thema. Ich konnte schon recht stolz auf mich sein, hatte ich doch in den vergangenen Tagen unter anderem dafür gesorgt, dass aus unserem spiritusbetriebenen Herd nicht immer wieder unkontrollierbare Stichflammen entweichen, eine meistens völlig ungefährliche Erscheinung. Dennoch hatte genau diese Eigenschaft des Herdes, ohne den sonst üblicherweise einsetzenden Gewöhnungseffekt, schon Mitreisende aus mir unersichtlichen Gründen zu panischer Flucht von Bord veranlasst. Gerade auf See kein empfehlenswertes Handeln, sind die Folgen gerade dann doch nur schwer kalkulierbar.

Es gab auch Situationen, die selbst mich aufgrund größerer Mengen aus dem Drucktank ausgelaufenen Spiritusses, der sich dann gemeinsam mit der Vorwärmflamme zu entzünden pflegte, zum Feuerlöscher hatten greifen lassen. Als letztes Mittel, gewissermaßen. So manchen Brand aber und darauf bin ich stolz, habe ich ganz ohne Verschwendung wichtiger Feuerlöschressourcen bekämpfen können.

Immer allerdings war solch ein Vorkommnis auf einen Bedienungsfehler zurückzuführen - meist von Fremdpersonal.

Ich habe also dieses System von druckbetrieben auf elektrisch umgebaut. So ist für die Zukunft dafür gesorgt, dass bei Bildung ungewöhnlich großer Flammen die Spirituszufuhr sofort unterbrochen werden kann.

Sofern man denn eingeweiht ist und in der Lage, den entsprechenden, selbstverständlich versteckt eingebauten Schalter zu bedienen.

Nach solch gravierenden Erfolgserlebnissen fällt es mir oft schwer, die Arbeit einzustellen. Es drängt mich nach weiteren positiven Erfahrungen. So auch an diesem späten Nachmittag. Trotz Rückkehr meiner Lieben wollte ich eben noch unser zweites Ladegerät reparieren, es arbeitete nun schon seit zwei Jahren nicht mehr. Wir brauchen es nicht wirklich, aber es ist schön, wenn man zwei hat.

Ein echter, guter Grund für ein zweites Ladegerät sei hier erwähnt und relativiert die eben gemachte Aussage: Hin und wieder landet man in Häfen, deren Betreibergesellschaften eine ihrer vordringlichen Aufgaben darin zu sehen scheinen, für Bewegung und sportliche Aktivität ihrer Gäste zu sorgen. Diese selbstgestellte Aufgabe lösen sie virtuos, indem sie zum einen zwar Landanschlussdosen zur Verfügung stellen, in Einzelfällen perfiderweise sogar gratis, zum anderen aber diese mit Sicherungen von nur zwei Ampere Belastbarkeit versehen. Rechnen wir mal schnell: Das macht eine Entnahmemöglichkeit von ziemlich exakt 260 Watt. Kaffee kochen also ausgeschlossen, Fönen ebenso und meist auch das Aufladen der Bordbatterien, nehmen doch unsere modernen getakteten Ladegeräte sehr viel mehr Leistung auf, als eben diese 260 Watt.

Davon, dass mit uns ein grausamer Spaß getrieben werden soll, ahnen wir nach dem Anlegen nichts. Freuen uns über den Gratisstrom, ziehen unser Landstromkabel im schlimmsten Fall mit drei Verlängerungen fünfzig Meter weit zur nächsten freien Steckdose, überprüfen den Leitungsweg selbstverständlich auf mögliche Stolperstellen und kehren nach getaner Ar-

beit auf unser Schiff zurück. Ein Blick auf's Amperemeter sagt uns: Alles Prima, Ladestrom 25 Ampere.

Mehr zufällig sehen wir wenige Minuten später noch mal hin. Ladestrom Null. Kurz überlegen und feststellen, dass an Bord alles in Ordnung ist. Also ab, nochmal zur Steckdose. Die Sicherung wird aus irgendwelchen Gründen rausgesprungen sein. Ist so! Sicherung wieder reindrücken und zurück an Bord. Mit Glück liegen wir direkt am Steg. Dann ist der Weg erträglich. Aber als Vierter im Päckchen?

Kein Mensch kommt auf die Idee, mal auf die Sicherung zu schauen, kein Mensch. Ich jedenfalls nicht. Alles wieder okay, entspanntes Zurücklehnen, lesen oder einfach so dasitzen und dösen. Aber leider nur genau so lange, bis es aus dem Bad tönt:

»Du, Schatz, der Fön geht nicht.«

Irritierte Frage zurück:

»Wieso geht nicht? Ging doch gestern noch.«

»Ja, jetzt geht er aber nicht!«

Kurzer Blick zum Amperemeter:

»Wie oft hab ich dir schon gesagt, du sollst ihn nur auf kleiner Stufe benutzen. Immer das gleiche Theater.«

»Und nun? Was soll ich machen? Hab völlig nasse Haare. Und du weißt doch, dass meine Frisur nur sitzt, wenn ich sie föhne.«

»Iss ja gut, ich geh schon, aber stell verdammt noch mal den Fön jetzt auf halbe Leistung. Bitte!«

Im schlimmsten Fall läuft man fünf bis sechs Mal bevor die Erkenntnis reift, dass hier etwas oberfaul ist. Und erst jetzt wirft man den schon längst fälligen Blick auf den Sicherungsaufdruck. Der Hafenbetreiber hat sein Ziel erreicht und noch viel mehr – die harmonische Grundstimmung zwischen den Eheleuten ist zumindest temporär eingetrübt!

Es sei denn, man verfügt noch über so ein altes Schätzchen, wie wir es als Zweitladegerät an Bord haben. Acht bis zehn Ampere Ladestrom, entspricht einer Aufnahme von rund 150 Watt. Damit schlägt man jedem geizzerfressenen Hafenbetreiber ein Schnippchen. Und kann allen gewohnten Komfort aufrechterhalten. Nun gut, föhnen nicht, brauch ich aber auch nicht bei meinem Kurzhaarschnitt. Nur funktionieren muss es. Und darum werde ich es jetzt eben reparieren.

»Ja mach mal, find ich gut«, sagt meine liebe Frau, »wir sind sowieso kaputt heute und setzen uns erst mal in die Pflicht. Dass es nur nicht so lange dauert.«

Und auf Nachfrage weiter:

»Ja ja, das mit dem Herd hast du prima gemacht. Wenn's dann auch funktioniert.«

Da schwillt die stolze Brust ganz schnell ab, oder?

Es dauert tatsächlich nicht lange. Das Gerät, im Schrank unserer Heckkajüte eingebaut, ist schnell aufgeschraubt, zu Testzwecken werden die Sicherungen durch größere ersetzt, natürlich nur vorläufig, wirklich kaputt scheint nichts zu sein. Raus aus dem Schrank, war doch verdammt eng da drinnen und das Ding am Schaltpaneel eingeschaltet. Es lädt! Siehste, ging doch fix. Kurz Pause machen vor dem wieder Zuschrauben und im Salon schnell Eine rauchen. Nur Sekunden später kommt von oben aufgeregt:

»Du, das stinkt ja bestialisch hier, und qualmen tut es wie verrückt.«

Ein Sprung und ich bin wieder im Schrank. Alles voller Rauch. Einige Kabel glühen noch. Feine Rußpartikel schweben durch die Luft. Das war's dann wohl endgültig mit unserem Ladegerät.

Eine gute Stunde später sind alle sichtbaren Schäden beseitigt, das Gerät ist wieder zugeschraubt, als sei nichts gewesen, Schrank und Heckkajüte sind gesaugt

und gelüftet, an die kleine Panne erinnert für die nächsten Tage nur noch der süßliche Geruch verbrannter Elektronikbauteile. Wir können essen gehen. Was bleibt, ist der bittere Nachgeschmack einer weiteren Niederlage im ewig erfolglosen Kampf mit der Schiffstechnik.

Wo mein Fehler lag? Ich weiß es nicht. Hab nicht mehr danach gesucht.

Bis vor Kurzem übrigens verfügten wir neben dem von mir zerstörten und wenig später ersetzten kleinen Ladegerät zusätzlich über einen leistungsfähigen Wechselrichter, der uns die häufig gewünschten 230 Volt produziert. Zu geringe Absicherungen der Steckdosen konnten uns seitdem nicht mehr schrecken. Wir luden kontinuierlich mit dem kleinen Gerät und bezogen, sofern notwendig, bis zu drei Kilowatt über den Wechselrichter aus den Bordbatterien. Diese Anschaffung hat das eheliche Klima während der Saison nachhaltig verbessert. Geföhnt werden konnte jetzt immer. Und Kaffee gekocht werden auch. Zumindest wenn man mit Augenmaß voring.

Denn, und das ist wichtig zu ergänzen: Das Ganze funktioniert nur, solange die Batterien über genügend Saft verfügen. Wird zu exzessiv geföhnt, oder werden ganze Reisegruppen mit Kaffee verwöhnt, stößt man bald an die Grenzen der Physik – dramatisch bemerkbar an vollständig entleerten Bordbatterien. Um einem solchen GAU vorzubeugen, haben wir vor zwei Jahren noch einen draufgesetzt und zusätzlich ein kleines Blockheizkraftwerk an Bord genommen. Es produziert uns warmes Wasser, Strom und bei Bedarf auch Wärme. Seitdem sind wir, wenn wir es denn wollen, gänzlich autark – das ist ein schönes Gefühl und hat die eben erwähnte eheliche Harmonie zusätzlich gestärkt.

losen Hunden. Die störte unsere Gesellschaft nicht sonderlich.

Kapitel 5

Endlich – das neue Boot

Zurück in meinen Sessel, in dem ich noch immer nicht weiterkam mit meinen Überlegungen. Tatsächlich, es gab interessante Boote in den Yachtzeitschriften. Zu meinem Hauptproblem – wie überzeuge ich meine liebe Ehefrau von der unbedingten Notwendigkeit eines neuen Schiffes – fiel mir keine rechte Lösung ein. Da halfen weder die bequeme Sitzgelegenheit, noch die immer aufs Neue aufgezogenen Weinflaschen. Eine Lösung fand ich erst, als ich mich an eine alte und nachahmenswerte Tugend erinnerte, die mir mit hoher Wahrscheinlichkeit von meiner Mutter vermittelt wurde: ›Mut zeigt auch der lahme Muck‹, sagte sie häufiger oder auch: ›Sprich einfach frei von der Leber weg und sag deutlich was du möchtest.‹ Also fasste ich mir an irgendeinem Sonntag ein Herz:

»Schatz, unser Schiff, die ›Gallipoli‹ ist viel zu klein. Wirklich gemütlich ist sie auch nicht. Und segeln tut sie auch nicht gut. Und die Maschine ist zu schwach. Viel schöner wäre, wir hätten mehr Platz. Dann hättest du es bequemer und die Kinder würden nicht so stören, niemand brauchte mehr im Salon zu schlafen. Ich bin sicher, wenn auf dem Boot mehr Platz wäre, hättest du auch mehr Spaß am Segeln.«

Ich redete und redete ganz gegen meine Natur ohne Unterlass und bewarb meine Träume. Und siehe da:

Ja, ich hätte schon recht, sagt meine liebe Ehefrau. Spaß hätte sie nicht an den Segelwochenenden. Die paar Urlaube, die wir auf ›Gallipoli‹ verbracht hätten,

wären für sie ein Graus gewesen. Aber sie wüsste, wie wichtig mir ein Boot sei. Und sie wolle da auch nicht im Wege stehen. Zumindest dann nicht, wenn wir auch mal anders Urlaub machten, nicht auf dem Schiff. Wenn ein neues Schiff, dann aber nicht so, wie wir es seinerzeit auf Korfu gemacht hätten. Dann käme ein Vernünftiges ins Haus. Eines mit Platz und einer gemütlichen Kajüte. Es müsste dann ordentlich gesucht werden. Und nicht der erstbeste Schrott gekauft, so wie damals – ich wisse schon. Und sicher müsse es sein. Ich solle doch nur an meine Überführung von Korfu nach Deutschland denken, oder an den Urlaub mit Lotte und Annika vor einigen Jahren. Zu guter Letzt: Wenn das Geld dann reichte, wie ich es gesagt hätte, dann in Gottes Namen.

Eine verständnisvolle Frau, meine Ehefrau; eine, die mir immer viele Freiheiten gelassen und manchen Blödsinn hat durchgehen lassen. Bis heute noch.

Und tatsächlich, sie hatte natürlich Recht. Sicherheit war wichtig, aber auch fachmännisches Umgehen mit dem Material:

Vor einigen Jahren, unsere ›Gallipoli‹ lag noch, auf endgültige Fertigstellung wartend, im heimischen Trockendock – eigentlich hieß sie damals noch ›Swan of Durgerdam‹, genau, ganz richtig: das Boot aus Korfu – liehen wir uns von einem ganz entfernten Bekannten aus Holland ein winziges Kunststoffboot von gut sieben Metern Länge für einen gut zweiwöchigen Urlaub. Ich wollte unbedingt nach langer Zeit mal wieder aufs Wasser. Karel, der Cousin aus den Niederlanden, Sie erinnern sich, hatte alles arrangiert. Wir übernahmen die kleine Nusschale in Uitdam am Markermeer für einen schicken IJsselmeerurlaub. Das IJsselmeer kannten wir, wir waren dort schon mehrfach unterwegs gewesen, immer mit stählernen Mietschiffen einer Werft aus Sneek in Friesland. Unter anderem hatte ich dort

meine erste Nachttour absolviert, von Horn aus auf die riesige, offene See. Wir waren zu fünft an Bord, Conny, mein Bruder, ein befreundetes Pärchen und ich als ziemlich frischer Freund meiner Cornelia. Was mich trieb an jenem Abend in dem wunderschönen Stadthafen von Horn, kann ich nicht erinnern, wohl aber, dass ich irgendwann am ziemlich späten Abend den Vorschlag machte, doch noch einmal rauszufahren, eine Nachttour zu machen. War es Imponiergehabe? – Eigentlich ist mir solch Verhalten fremd. Junge Leute kommen eben auf die merkwürdigsten Ideen, auch heute noch. Egal, mein Vorschlag wurde begeistert aufgenommen – von den beiden männlichen Beteiligten. Die Frauen waren strickt dagegen und argumentierten deutlich mit unserer mangelnden Erfahrung, was die Bootsführung im Allgemeinen und im Speziellen Nachtfahrten anging. Was nicht alles passieren könne, besonders in einem solch großen, unberechenbaren Gewässer wie dem Markermeer. Wir hielten dagegen, vom Grundsatz her sei ihr Ansatz sicher richtig, aber irgendwie müssten wir ja Erfahrung sammeln. Und wann, wenn nicht in dieser wunderschönen Nacht. Selten sei die Gelegenheit günstiger, selten strahlte der Mond klarer vom Himmel und selten würden die Sterne einladender funkeln.

Wir setzten uns durch, waren die vorläufigen Sieger des Disputs, machten eine knapp einstündige Fahrt ins ungewisse und kehrten entgegen allen Befürchtungen der beiden Mädeln unbeschadet an den Steg in Horn zurück. Wir waren die Helden der Nacht! Unkalkuliert von uns drei Jungens war dummerweise die etwa zweitägige Funkstille, die danach an Bord herrschte.

Zurück zu unserem in Uitdam beginnenden Urlaub und danach zur Unterhaltung mit meiner holden Gattin über neue Schiffspläne. Ich schweife immer ab, es sei mir bitte nachgesehen.

Wir schifften uns ein auf unseren geliehenen sieben Metern. Conny, unsere etwa vierjährige Annika, Mietkind Lotte, Karels Tochter und ich als stolzer Kapitän. Es trieb uns von hier nach da, wir hatten schöne Tage, zur Freude der Besatzung auch einige Liegetage in verschiedenen Häfen, es war eine harmonische Tour. Rund Mitte des Urlaubs sollte es quasi als Höhepunkt noch kurz, ganz kurz nur, auf die Wattensee gehen. Der von mir gewählte Schleusenhafen war Den Oever am Abschlussdeich. Der trennt das IJsselmeer seit den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts – die Niederländer sind geniale Damm- und Deichbauer – von der Wattensee. In Den Oever, so sah der Plan vor, wollten wir einige Vorräte ergänzen, darüber hinaus hatten wir den beiden Mädels Eis versprochen, Eis in Den Oever.

Wir liefen in die mir total unbekannte Schleuse ein, schafften es leider nicht, dort eine Verbindung mit der Schleusenwand herzustellen, so sehr ich mich auch bemühte, es wollte nicht hinhauen. Ich verrate ein Geheimnis, wenn ich beichte, dass die Schuld für solche Vorkommnisse nur selten bei der Mannschaft zu suchen sind, sondern nahezu immer beim Schiffsführer. Gemeinhin wird es aus nachvollziehbaren Gründen anders dargestellt. Ich will hier meinem Ruf gerecht werden, eine weitgehend ehrliche Haut zu sein.

Jedenfalls wurden die Mängel in der Schiffsführung bald durch eine deutlich laute und nach meiner Auffassung unnötige Lautsprecherdurchsage des Schleusenpersonals gerügt. In meiner Erinnerung hieß es in etwa:

»Segelyachtchen Soundso. Ihr braucht jetzt nicht mehr festzumachen. Das wird sowieso nichts mehr. Wir machen gleich die Tore auf, die Schleusung ist fast fertig. Und besser, ihr sucht euch für die Zukunft einen Kapitän mit einem Quäntchen mehr Erfahrung. Gute Reise.«

Mit zwischen die Schultern gezogenem Kopf steuerte ich aus der Schleusenkammer. Mein Selbstbewusstsein hatte für den Moment gelitten. Wer ähnliches erlebt hat, kann das nachvollziehen. Wieviel Autorität mich dieses Ereignis bei meiner Mannschaft kostete, habe ich nicht erfragt.

Wir nahmen Kurs auf Den Oevers Fischereihafen. Freie Liegeplätze waren nicht im Angebot, wir legten uns längsseits an einen Fischer. An Bord dort war niemand. Ich wusste, dass das nicht unbedingt verboten war. Andere machten das auch so. Auf in die Stadt. Es war ja Eis versprochen und wir brauchten Brot und Aufschnitt, sicher auch Butter und Unmengen Saft für die vieltrinkenden Gören. Der Weg war weit, deutlich weiter als ich es vermutet hatte, die Kinder begannen zu nörgeln, ich war wegen des zurückliegenden Ereignisses nicht bester Laune. Aber wir schafften es, es gab das Eis und es gab mehrere Taschen gefüllt mit Lebensmitteln. Zurück zum Boot. Der Weg, nicht nachvollziehbar – weiter als der Hinweg. Deutlich! Die Trageriemen der Taschen schnitten in den Händen. Die Kinder nörgelten wieder, insbesondere Annika. Die vierjährigen Füße wollten sie nicht mehr tragen, versicherte sie und blieb stehen. Rührte sich nicht mehr vom Fleck. Meine Laune war noch immer nicht auf dem Höhepunkt. Trotzdem, das Kind jetzt auf die Schultern. Damit es voranginge und wir die Strecke in annehmbarer Zeit bewältigten. Wider Erwarten schafften wir den Weg. Ich war ein wenig stolz. Das Kind auf den Schultern, die Taschen in den abgestorbenen Händen und dennoch zurück im Hafen. Nicht schlecht. Ein wenig Laune kehrte zurück.

Das Boot war noch am Platz, meine unausgesprochenen Ängste überflüssig gewesen. Wir stiegen über, zurück zu uns an Bord und los. Wir wollten gern und möglichst schnell zurück ins Ijsselmeer, wieder durch

die verdamnte Schleuse. Okay, nichts wie hin. Rote Lichter dort, Mittagspause oder Nachmittagspause, wer weiß es heute noch. Auf jeden Fall bedeutete das: Warten für eine Weile. In der Nähe ein Dalben. An den könnten wir uns hängen, solange wir warten müssten. Keine schlechte Idee. Ich bedeutete Conny, dass wir dort festmachen wollten und sie bitte eine Leine um den Poller legen solle. Langsam manövrierte ich zu dem hölzernen Dreibein. Von vorne kam laut und deutlich:

»Fünf Meter, drei Meter, zwei Meter.«

Zwei Meter! Für mich das Signal zum Aufstoppen. Leerlauf rein und zurück die Maschine. Das Boot wird nicht langsamer, nein, es nimmt noch Fahrt auf. Unverzüglich. Also mehr Gas. Mehr Zurück. Gas, Vollgas!

Der Bug hebt sich aus dem Wasser, es knallt laut und dumpf. Das Boot steht auf den Schlag. Ich fliege durch die Plicht, werde abrupt durch die Kajütwand gestoppt. Vorn wimmert vernehmlich meine Conny. Das Boot rutscht zurück, der Dalben gibt den Bug frei. Ich rase nach vorn, Brust und Arme schmerzen. Die Leine kann ich noch eben greifen, über den Dalben werfen und provisorisch belegen. Dann sehe ich nach der Frau, die sich vor Schmerzen krümmt: Beide Oberarme schon jetzt, nach wenigen Sekunden blau, das T-Shirt zerrissen, der Brustkorb nimmt ebenfalls Farbe an, auf dem Rücken Schürfwunden, kein erfreulicher Anblick. Aber sie lebt, es scheint nichts gebrochen. Zusätzlich an der linken Wange einige nicht zu tiefe Kratzer. Die Tränen rinnen hemmungslos aus ihren Augen, die Schmerzen sind groß, sie kann nicht begreifen, was passiert ist – ebensowenig wie ich in diesem Moment. Soviel war klar: Sie war eingeklemmt worden zwischen dem oberen Querriegel des Dalbens und Bugkorb bei dem Aufprall. Oh Gott, wir müssen nach den Kindern sehen. Wir machen uns auf, ich stütze sie, so

gut es geht, zurück in die Pflicht. Den Weg schafft Conny unter Schmerzen. Sie reißt sich zusammen. Sofort nach den Kindern schauen – die waren doch unten, unten im Schiff:

»Hallo, hallo, seid ihr in Ordnung?«

Ihnen geht es gut. Nichts passiert. Nur erstaunte Gesichter und fragende Blicke. Was für ein Glück.

Wir sammelten uns langsam. Was war passiert? Das Getriebe kaputt? Mitnichten. Nein! Der Fehler lag, es fällt mir schwer, es hier öffentlich zuzugeben, aber Gott sei Dank ist es ja schon viele Jahre her – bei mir. »Voraus« und »Zurück« hatte ich verwechselt. Unverzeihlich! Bei diesem Boot, ich wusste das eigentlich, denn wir waren schon einige Tage unterwegs, bedeutete »Zurück«, den Schalthebel nach vorne zu drücken. Mir fehlte die Erfahrung, die Routine. Es tat mir unendlich leid, zum Glück nahm Conny nach gar nicht langer Zeit die Sache trotz weiterhin deftiger Schmerzen sportlich:

»Nicht auszudenken was passiert wäre, wenn ich nicht als Prallkissen gedient hätte. Vielleicht lägen wir dann auf dem Grund von diesem Teich hier.«

Inzwischen war auch der Rücken völlig blau, ging sogar schon ins Gelbbraune über. Wir mussten noch immer warten, die Schleuse hatte noch Pause, da könnten wir doch eben die Lebensmittel auspacken und verstauen. Die Aufgabe übernahm ich, ich war am wenigsten lädiert, brauchte allerdings nicht tätig zu werden, es gab keine Vorräte. Nicht das geringste bisschen war auffindbar.

»Mann, Mann, Mann, die stehen noch auf dem Kutter. Ans Deckshaus gelehnt, da hab ich sie hingestellt als wir die Kinder rübergehoben haben. Und dann haben wir die Tüten vergessen. Deibel auch. Wir müssen

zurück. Heute läuft nicht alles mit«, sagte meine liebe Frau trotz ihrer Schmerzen.

Zurück zum Fischereihafen. Unser Kutter ist weg. Verschwunden! Liegt nicht mehr an seinem Platz. Verdammst. Das ganze Essen. Scheiße. Und dann sehen wir ihn doch. Er hatte sich verholt. Warum auch immer. Lag jetzt in einer Ecke ganz hinten im Hafen. Wir hin. Und tatsächlich, auch uns muss ein wenig Glück beschieden sein. Alle Tüten noch da. Stehen genau an der Position, an der wir sie vergaßen.

Die erneute Passage der Schleuse verlief nahezu lehrbuchhaft. Nach etwa einer Stunde auf dem Ijsselmeer Richtung Medemblik kam von unten, die Kinder spielten da als sei nichts gewesen, von Lotte ein zartes, unaufgeregtes:

»Du, Peter, muss das, dass die Bodenbretter schwimmen?«

Mit einem Satz bin ich unten. Einige Bodenbretter beginnen tatsächlich zu treiben. Wasser im Schiff. Nicht zu wenig. Wo ist die Pumpe? Natürlich, da. Rann an den Hebel und: ›Auf – Nieder, Auf – Nieder‹ und immer weiter, pumpen, pumpen. Der Pegel sinkt! Wo kommt die Brühe rein? Wie kann das? Im Vorschiff werde ich fündig. Da läuft ein Bach. Die Polster weg. Die Kojenbretter vorne hoch und beiseite. Schnell, schnell! Da! Da ist das Loch. Direkt im Bug. Bleistiftgross, an den Rändern ausgefasert. Der Dalben. Der Dalben wars. Das Boot stieg hoch, als wir dagegen knallten. Sicher. Da unten war auch ein Querriegel. Direkt an der Wasseroberfläche. Sonst wär der Bug ja nicht gestiegen. Natürlich. Muss so gewesen sein. Jetzt die Fahrt aus dem Schiff, die Segel runter.

Und siehe da, da hörte es auf zu laufen. Es tröpfelt nur noch. Das Loch also wohl genau in Höhe des Wasserpasses. Glück im Unglück. Wir würden nicht absaufen. Ich suchte mir irgendetwas zum Abdichten – zum

Zustopfen. Ein Waschlappen müsste es tun. Jo, mit dem Schraubendreher reingedrückt das Ding. So fest es ging. Dann wurde das Boot vollständig gelenzt und wir nahmen vorsichtig Fahrt auf. Das Loch war dicht – vorläufig.

Wir gingen nicht nach Medemblick, wir liefen durch bis Enkhuizen. Ich wusste, da gibt es Boxen in denen man das Boot recht gut ein wenig anheben konnte, den Bug ein wenig aus dem Wasser ziehen. So machten wir's und reparierten dort vor Ort das Loch mit Matte und Polyester. Cousin Karel kam dankenswerterweise helfen. Dem Eigner, dem wir in der folgenden Woche das Ergebnis zeigten, war zufrieden. So sagte er zumindest. Wir glaubten ihm.

Ja, und was lernt uns das? Eben; genau: Sicherheit und Stabilität eines Bootes sind wichtig, aber nicht alles. Keinesfalls schadet es, wenn noch ein umsichtiger Skipper hinzukommt, einer, der sein Personal rücksichtsvoll einsetzt. Die Verwendung der Besatzung als Stoßkissen sollte im Regelfall nicht in Betracht gezogen werden.

Soviel also dazu. Zurück zu der an jenem Sonntag von meiner lieben Frau genehmigten Bootssuche. Wir sahen nun gemeinsam die einschlägigen Magazine durch und sagten uns bald, es könne zusätzlich hilfreich sein, den einen oder anderen Makler zu besuchen, vorzugsweise in Holland. Am Besten am IJsselmeer, das war unser Hausrevier in jenen Jahren, da kannten wir uns recht gut aus. Dort gab es bei den Maklern große Bestände an zum Verkauf stehenden Booten. Aus Neugierde waren wir früher schon durch manche Ausstellung geschlendert, wenn wir mit unserer ›Gallipoli‹ in einen Hafen mit Verkaufssteg kamen.

Nun machten wir uns sogar das eine oder andere Mal gemeinsam auf. An einem schönen Vormittag, es sollte nach Hindelopen gehen, kamen wir ohne jeden

Zwischenfall bis knapp zum Ortsausgang unseres kleinen Wohnorts. Dort mussten wir stoppen, das Fahrzeug vor uns plante nach links auf ein Grundstück abzubiegen, es ließ, wie es sich gehört, den Gegenverkehr passieren. Dieses Anhaltemanöver war genau das letzte, welches ich mit meinen bis zu diesem Augenblick wirklich schönen dunkelblauen Audi 100 durchführen konnte. Runde fünfzig Meter hinter uns hatte just in diesem Moment eine Ampel auf grün geschaltet. Dort stand als erstes Fahrzeug ausgerechnet ein ordentlich großer Lkw. Dessen Fahrer freute sich über die freie Fahrt, die ihm nach einer sicherlich viel zu langen Rotphase gewährt wurde und startete durch. Den Großteil seiner Aufmerksamkeit benötigte er wohl für zügiges Beschleunigen und das damit verbundene Hochschalten der Maschine. Für kontrollierende Blicke auf die Straße konnte er kein Quäntchen Zeit erübrigen und so landete er noch immer heftig Gas gebend, nach wenigen Sekunden mit schon anständiger Fahrt, ungebremst in unserem Kofferraum. Dieser wurde durch den Aufprall auf weniger als halbes Ursprungsvolumen reduziert, die beiden vorderen Sitze rissen aus ihren Verankerungen, klappten nach hinten auf unsere Zwillinge und der Audi tat, heftig beschleunigt durch die Masse des Auffahrers, einen gewaltigen Sprung nach vorne, so runde 30 Meter in meiner unbedingt exakten Erinnerung. Der vor uns wartende Linksabbieger hatte Glück, er hatte vor gerademal zwei Sekunden eine Lücke im Gegenverkehr gefunden und behinderte demzufolge unseren rasanten Sprung nach vorn in keiner Weise. Positiv daran war unbedingt, dass die Front unseres Autos vollständig frei von Schäden blieb. Ebenso unbeschädigt waren, und das war schön und bedeutend wichtig, die beiden Kleinen in ihren Kindersitzen auf der Rücksitzbank. Die Eltern blieben ebenfalls frei von Verletzungen, der Lastwagenfahrer ent-

schuldigte sich sehr. Sein Fehler war ihm unendlich peinlich.

Wir waren beide richtig heiß auf Boote damals, wir setzten nach Abwicklung der notwendigen Formalitäten unsere Reise in die Niederlande mit einem Leihwagen fort. Die Zwillinge parkten wir bei den Schwiegereltern. Ihnen wollten wir die Fortsetzung der Fahrt in einem fremden PKW nicht zumuten.

Gemeinhin bekam man bei den holländischen Maklern die Schlüssel der Objekte, für die man sich interessierte in die Hand gedrückt. Man ging alleine schauen, konnte sich nach Herzenslust umsehen, der Aufwand des Verkaufspersonals war nahe Null. Hin und wieder gab es einen Kaffee mit ›small talk‹. Nach der Besichtigung bekundete man im Büro des Maklers entweder verhaltenes Interesse, oder und so war es meistens, keines. Die Makler, beziehungsweise deren Personal schien das nie besonders zu tangieren. Hätte man was gekauft, okay., das wäre schön gewesen. So aber war es auch in Ordnung. Später erfuhr ich, dass sie auch ganz ordentlich verdienen, wenn die zu verkauften Objekte einfach nur bei ihnen liegen. Und dann – je länger, umso besser. Von den Eignern würde anständig kassiert für das Liegen im Ausstellungshafen und für die notwendige Pflege natürlich auch. Ob's stimmt?

Schöne Schiffe sah ich bei Conyplex in Medemblik, dort wurden die stabilen Contestyachten gebaut, es störten allerdings die aufgerufenen Preise. Sie lagen ohne Ausnahme erheblich oberhalb meines Limits. Einmal, ich erinnere mich genau, sah ich mir in Lelystad eine Hantavaria so um die 35 Fuß an. Im ersten Moment dachte ich im Salon stehend: Och, vielleicht ist sowas doch geeignet – ich war beeindruckt von der Größe der Kajüte. Je weiter ich mich umsaß, desto mehr relativierte sich mein anfänglicher Enthusiasmus,

es knackte und knirschte ständig unter meinen Füßen, die Türen in den Schots schlossen auch nicht so wie sie sollten und das Laminat war in vielen Bereichen sparsam dünn. Die Besichtigung brach ich, meine Vorurteile bestätigt sehend, ab.

Es ging nicht richtig voran, es wurde einiges geboten auf dem Gebrauchtbootmarkt, nicht aber das, was wir suchten. Langsam kam der Herbst, die Dunkelheit der Abende wurde länger.

In regelmäßigen Abständen kamen nach wie vor Yachtzeitschriften ins Haus geflattert und eines Tages auch die, in der folgende bebilderte Anzeige abgedruckt war:

Überkomplett ausgestattete
S & S 38
zu verkaufen.
Zustand besser als neu.
Telefonnummer

Der Text lockte, insbesondere die hier aus Platzgründen nicht abgedruckte Ausrüstungsliste, das abgedruckte Foto weniger. Trotzdem reizte mich die Anzeige. Magisch zog es mich an diesem und dem Folgebild immer wieder zu der Seite mit der oben zitierten Annonce. Das kleine, einspaltige Foto betrachtete ich aus allen nur möglichen Blickwinkeln. Wie ich auch schaute: Das Boot machte nichts her. Es lag traurig gedrungen im Wasser und schien sich zu schämen. Warum nur? Das konnte ich nicht ergründen, so sehr ich auch guckte und meine Fantasie spielen ließ. Die Sache hatte es mir angetan, wer weiß, warum. Oh, oh, schoss mir durch den Kopf: War das nicht ähnlich damals in Holland, bei Cousin Karel mit dem Boot in Griechenland? Vorsicht, Vorsicht. Noch so eine Nummer würde meine liebe Frau nicht durchgehen lassen.

Erklärend muss ich für die jüngere Leserschaft eben einfügen: Ein Yachthandelsplatz wie das Internet war

damals noch nicht erfunden, Informationen über zum Verkauf stehende Boote erhielt man ganz wesentlich in 14-tägig oder monatlich erscheinenden Druckwerken. Manchmal, aber nicht immer, waren die dort für ordentliches Geld aufgegebenen Anzeigen spärlich bebildert.

Am dritten Tag war ich soweit, ich griff zum Telefon, rief an und wurde mit einem Herrn S. verbunden, Herrn S. aus P. Einem Apotheker, wie sich später herausstellte. Herr S. war zu Beginn des Gesprächs unwirsch, wenig freundlich träfe es auch recht gut.

Ja, das Schiff stünde zum Verkauf, aber er ließe nicht mit sich handeln, keinesfalls. Wenn ich anriefe um den Preis zu drücken, hätte ich mir das Telefonat sparen können.

Das fing ja gut an. Nach kurzer Zeit konnte ich ihn mit meiner freundlich vorgetragenen Mitteilung beruhigen, nicht handeln, sondern einfach nur das Boot ansehen zu wollen. Erst dann könne ich entscheiden, ob ich seinen Preis für angemessen hielte und gegebenenfalls zu zahlen bereit sei. Herr S. wurde zugänglicher. Wir fanden einen Termin, der für uns beide angenehm war. Der von Herrn S. Für das Schiff aufgerufene Preis, ich kann es heute ruhig erzählen, betrug exakt 130.000,-- Mark. Die nächtlichen Stunden im Sessel waren ab sofort Geschichte; zumindest die zum Thema: ›Suche nach neuem Boot‹.

Wenige Tage später trafen wir uns im ehrwürdigen Yachthafen zu Papenburg an der Ems, einem wirklich schönen Plätzchen, gesäumt von vielen alten Laubbäumen. Schon damals wurden in Papenburg auf der Meyer-Werft in Sichtweite zu den Yachtliegeplätzen Kreuzfahrer gebaut und über den armen, geschundenen Fluss in die Nordsee überführt.

Das Schiff lag genau so traurig da, wie auf dem Foto. Kein schöner Anblick. Keiner, der zum Kauf an-

regte. Darüber konnte auch das gemütliche Hafenum-
biente nicht hinwegtäuschen. Aber zum Glück, nur ein
Detail machte das Boot zum Aschenputtel. Nämlich
die unsäglich hässliche Kuchenbude, die wohl der gan-
ze Stolz von Apotheker S. war. Diese Erkenntnis kam
mir, nachdem ich das Schiff aus allen Richtungen und
Perspektiven angeschaut hatte, meist mit zusammen-
gekniffenen Augen. Mit dem mir eigenen diplomati-
schen Gespür brachte ich Herrn Apotheker S. dazu,
das Ding gemeinsam mit mir abzumontieren. Anfangs
sträubte er sich vehement, erst nachdem ich zusicherte,
sowohl beim Abbau, als auch bei der Wiedermontage
kräftig helfen zu wollen, empfand er den Aufwand als
angemessen. Und schau, plötzlich zeigte das Schiff
wirklich schöne Linien – weniger ist eben häufig mehr.
Ein harmonisch im Wasser liegender Backdecker warb
jetzt für sich. Ich war zufrieden.

Auch die Innenbesichtigung verlief vielverspre-
chend. Herr S. hatte, wohl um Putzmängel zu kaschie-
ren, liebevoll einige Deckchen ausgebreitet und tat-
sächlich Blumen und Hinstellerchen drapiert. Trotz-
dem war reichlich Schmutz – und der nicht nur in den
Ecken liegend – unübersehbar. Es hatte den An-
schein, als hätte sich der Herr Apotheker einige weit-
gehend putzfreie Jahre gegönnt. Aber darunter, oh
mein Gott, was für ein Schiff. Ein Ausbau vom Feins-
ten. Nur beste Hölzer verbaut, alles in Teak und in ei-
ner schon damals nicht mehr möglichen Qualität mit
großem handwerklichen Geschick verarbeitet.

Die unglaubliche Unordnung in den Schaps und
unter den Bodenbrettern konnte nicht über die hervor-
ragende Substanz des Schiffes hinwegtäuschen. Da
knackte nichts, da fielen die Türen ohne jedes Problem
in die Schlösser, die Schubladen liefen sauber, die La-
minatverarbeitung war, soweit ich es von innen beur-
teilen konnte, untadelig. Es gab mehr als ausreichend

Tanks für Wasser und Diesel, ein Fäkalientank war verbaut und darüberhinaus waren reichlich Instrumente vorhanden. Der Herd in der Pantry hatte vier Flammen und einen ordentlich großen Backofen, der von oben zugängliche Kühlschrank fasste, ohne aus den Nähten zu platzen, ein Schwein mittlerer Größe. Und das was ich hier erzähle ist nicht gelogen, sondern die reine Wahrheit. Noch nie hatte ich auf einem Boot einen solchen Kühlschrank gesehen. Auch anderswo nicht. Der Dieselmotor war unterhalb des Fußbodens installiert, was aus der 38 Fuß langen Yacht ein Raumwunder machte.

Auch außen machte sie einen soliden Eindruck. Genügend und sehr ausreichend dimensionierte Winschen in der Plicht und am Mast, ein solider Anker, stabile Relingsstützen, auch Bug- und Heckkorb waren sehr in Ordnung, eine Rettungsinsel war vorhanden. Rigg und Verstagung waren von sehr hoher Qualität. Das Teakdeck allerdings machte mir Sorgen. Ich inspierte es gründlich. Es würde nicht mehr lange zu leben haben. Zu häufig war es schon geschliffen worden und der Verguss war in keinem guten Zustand. Ein Minuspunkt! Allerdings nahezu der Einzige. Die eben erwähnten Schaps quollen über vor Ersatzteilen und anderen Accessoires, allerdings fehlte jedwede Ordnung und zwischen Unmengen verwendbarer Dinge lagerte viel Mist.

Der nicht verhandelbare Preis für das Schiff war gemessen an dem, was hier im Wasser lag, erstaunlich gering. Wie ich später aus nachweislich bestens unterrichteten Kreisen erfuhr, war er innerhalb rund eines Jahres um die Hälfte herabgesetzt worden, sehr wahrscheinlich deshalb, weil die Interessenten, die vor mir kamen, nicht so schmutzresistent waren wie ich es bin, manchmal zum Leidwesen meiner Frau. Die Lackierung des Schiffes, ich vergaß es bislang zu erwähnen,

war nicht taufrisch, aber okay. Der Rumpf weiß mit blauem Streifen am Wasserpass, oben etwa 30 Zentimeter breit dunkelblau abgesetzt.

Das Boot war auf den Namen ›Kohinoor‹ getauft, er gefiel mir auf Anhieb; von den legendären Herren Sparkman und Stephens konstruiert und wurde 1976 nach ihren strengen Vorgaben in Finnland nicht bei Nautor, dem Hersteller der Swan-Yachten, sondern der Firma Hanko direkt nebenan, gebaut. Der Innenausbau entsprach exakt dem der Swans in den damaligen Jahren. Die Herren hatten sich die Aufgabe gestellt, vom Grundsatz her eine Swan zu bauen, aber eine mit deutlich mehr Platz und Bequemlichkeit für die Besatzung, als auf einer 38-Fuß-Swan üblich. Die Segeleigenschaften sollten, war ihre Anforderung, an die einer Swan herankommen. Das alles erfuhr ich erst sehr viel später und kann an dieser Stelle, natürlich viel zu früh, verraten – sie haben ihr hohes Ziel erreicht. Was sicherlich damit zu tun hat, das sie eben auch seit vielen Jahren die legendären Swans konstruierten.

Nun gut, genug erzählt, ich zog von dannen in Richtung Heimat, allerdings nicht ohne deutlich verhaltenes Interesse zu bekunden. Ich würde anrufen, sagte ich und wenn mein Interesse sich hielt, müsse auch eine Probefahrt vereinbart werden. Der Herr Apotheker war inzwischen reizend freundlich und freute sich außerordentlich auf ein Wiedersehen. Über Geld hatten wir gar nicht gesprochen, ich hatte um nichts gehandelt. Im Auto sitzend dachte ich: ›Zapperlot, ein Haupttreffer, den Fisch musst du angeln‹, aber erst war meiner Conny Bericht zu erstatten.

›Interessant, interessant‹, ließ sie sich ein, ›aber bitte, dann will ich das Boot auch sehen, bevor es gekauft wird. Wir müssen uns ganz einig sein, bevor wir zuschlagen.‹

Das solle sicher kein Problem sein, führte ich aus, aber, sie müsse wissen, wirklich sauber sei es nicht an Bord, nein, sicher nicht so schlimm wie in Griechenland, aber doch schon deutlich jenseits ihrer Schmerzgrenze. Genau diesen Schmutz müsse sie unbedingt beiseitedenken, dann wäre sie bestimmt auch begeistert, ich würde so schnell möglich versuchen, einen Termin zu machen.

Oh, antwortete Herr S. aus P. bei meinem Anruf, das sei ja reizend, selbstverständlich dürfe ich auch mit meiner Frau kommen, er freue sich sehr.

Wir besichtigten an einem der nächsten Tage gemeinsam, meine liebe Frau rümpfte anfangs ein wenig die Nase, nahm aber wohl die schöne Maserung der Hölzer wahr, der Kühlschrank und auch der Herd beeindruckten sie deutlich, die Heckkajüte, hm, ist etwas niedrig aber das recht breite Bett, ja, nicht schlecht und drei Schlafplätze vorn für die Kinder, gut. Ein Bad mit ordentlicher Dusche: auch gut. Ja, insgesamt nicht schlecht. Auch heute war das Boot mit Kunststoffblumen auf dem Salontisch und Deckchen auf dem Kühlschrank verziert. Herr S. lud uns ein in ein kleines Restaurant in der Stadt, tüdelte sich kräftig einen und erzählte von den vielen Abenteuern, die er samt Familie mit seiner Kohinoor erlebt hatte. Wir waren einen ordentlichen Schritt weiter und ich sprach die noch zu machende Probefahrt an.

Ja selbstverständlich gern, gar kein Problem, wir würden das besprechen, wir würden telefonieren. Damit verabschiedeten wir uns freundlich, Herr S. zahlte und marschierte, nicht ganz sauber die Richtung haltend, zu seinem großen Mercedes und verschwand.

Wir Eheleute unterhielten uns lange auf der Heimfahrt, man fuhr damals noch weitgehend über Land, große Teile der Autobahn bestanden nur auf dem Reißbrett. Ein schönes Boot, da waren wir uns einig.

Und das insgesamt beste Angebot bisher, ganz sicher ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Warum aber trinkt der Mann so viel? Darauf fanden wir keine Antwort. War aber auch egal – ging uns eigentlich nichts an. Nur fahren dürfe er doch nicht in diesem Zustand. In dem Punkt waren wir einig. Und in dem, dass dies wohl das richtige Schiff für uns sei.

Zur Probefahrt reiste ich allein, Herr S. brachte einen deutlich älteren Freund mit, er selbst war knapp fünfzig. Die beiden hatten die Kuchenbude schon demontiert, es konnte gleich losgehen. Das Schiff lag gut auf dem Ruder, reagierte prächtig, stoppte gut auf, nur rückwärts lief es miserabel, wohl die typische Eigenschaft eines S-Spanthers. Insgesamt betrachtet war alles prima, die Segel waren nicht neu, zogen aber gut und waren sehr solide. Weitere Segel habe er Zuhause, teilte Herr S. mit, die gehörten natürlich zum Lieferumfang, unter anderem zwei Spinnacker, ein Halbwinder und noch etliche Vorsegel, schließlich sei er viel und sehr erfolgreich auf Regatten unterwegs gewesen in früheren Jahren. Wir lagen wieder am Steg, der Freund verließ uns. Herr S. zog eine Flasche Sekt aus dem Kühlschrank, jetzt müsse doch auf die Probefahrt getrunken werden. Ich bestand für mich auf einem winzigen Schluck, ich müsse noch fahren, es täte mir schrecklich leid. Herr S. schaffte recht schnell deutlich mehr als die Hälfte der Flasche. Während er trank, unterhielten wir uns über unseren Probeschlag. Und nun, sagte er nach einem weiteren Gläschen, könnten wir doch einen Happen essen gehen, bei seinem Italiener.

Gesagt, getan. Er fuhr mit seinem Auto voraus, ich aus gutem Grund mit dem meinen hinterher. Bei mir mitfahren wollte Herr S. nicht. Wir bestellten Antipasti, ein wenig Spagetti mit Lachs und Blattspinat. Dazu wurde eine herrliche Sahnesoße gereicht.

zu nicken. ›Gallipoli‹ schwamm stolz im Mittellandkanal. Genau auf dem gedachten Wasserpäss. Just like a swan.

Kapitel 11

Das kurze Leben mit ›Gallipoli‹

Nun endlich hatte ich es – mein erstes eigenes Schiff. Und just jetzt, wo ich dies aufschreibe, merke ich – das stimmt so nicht. War gar nicht mein erstes Schiff.

Um darüber etwas zu erfahren müssen wir ganz weit zurück in die Vergangenheit, wenn ich mich recht erinnere, in die späten fünfziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Damals, gerade fünf Jahre war ich alt, musste ich unbedingt mein erstes Schiff haben. Warum, wie ich darauf kam, ist aus meinem Gedächtnis entschwunden. Aber es musste sein. Wir lebten in Westerhausen, einem kleinen Dorf bei Melle. Melle wiederum liegt nur wenige Kilometer entfernt von Osnabrück. Und Osnabrück kennt jeder, der Literatur von Erich Maria Remarque gelesen hat. Fern jeder Küste lebten wir. Und trotzdem.

Es war Weihnachten und Weihnachten war ein schönes Fest, auch weil immer Besuch aus Holland kam. Neben anderen lieben Personen mein Cousin Henk. Ich hatte mir in den Kopf gesetzt, ein Boot haben zu wollen. Besonders groß brauchte es nicht zu sein. Ein Spielzeugboot würde genügt haben. Am Heiligen Abend hatte ich keines bekommen. Leider. So sehr ich es mir auch gewünscht hatte. Und so quengelte ich ohne Unterlass, ging vermutlich meinen Mitmenschen gehörig auf die Nerven. Solange, bis mein Cousin Henk, er war deutlich älter als ich, mit mir in

den Keller stieg und aus dem reichlich vorhandenen Anmachholz für unsere Koksheizung eine Latte herausuchte. Mit einer bereitliegenden Bügelsäge kürzte er sie auf vierzig Zentimeter ein, sägte mit schneller Hand eine Spitze an das Brett, zog eine 4,5-Volt-Batterie aus der Hosentasche – so etwas wird es heute gar nicht mehr geben – und nagelte diese mittig auf das Brett:

»So, Junge«, sagte er, »hier hast du ein Boot. Mit Elektroantrieb sogar.«

Ich war selig...

Also, wie wir jetzt wissen, das erste Boot war »Gallipoli« nicht. Und wenn ich ganz ehrlich sein soll, auch nicht das Zweite. Über dieses Zweite aber wird an dieser Stelle nicht berichtet werden. Und da das Erste zur Personenbeförderung wenig geeignet war, bleiben wir beim Terminus »Das Erste«. Fertig!

Die »Gallipoli« überführten wir nach Holland. Sie sollte ihren Liegeplatz im Workum haben, einem Hafen zwischen Stavoren und Makkum; am IJsselmeer eben. Wir wählten die Route über, natürlich zuerst den Mittellandkanal, dann den Dortmund-Ems-Kanal und weiter über den Wesel-Datteln-Kanal in den Rhein. Von dort sollte es rheinabwärts nach Dordrecht gehen und da dann in die niederländischen Kanäle. Heute führe ich sicherlich anders, damals war genau dieser Weg geplant. Kurz vor der Schleuse Friedrichsfeld, dort mündet der Wesel-Datteln-Kanal in den Rhein, merkten wir, dass die Zeit nicht reichen würde. Wie auch immer hatten wir erfahren, dass die Schleuse für einige Tage gesperrt werden würde, in wenigen Minuten fände die letzte Schleusung statt. Wir waren zu weit entfernt. Wir konnten es nicht schaffen. Die »Gallipoli« machte unter Maschine genau vier Knoten, 0,2 zusätzliche konnte man herauskitzeln, wenn die Klappe zum Motorraum geöffnet war. Die stand schon lan-

ge offen. Wir würden es trotzdem nicht holen. Zwei Kilometer waren noch zu bewältigen. Und nur knappe fünf Minuten bis 13:00 Uhr. Dann fiel der Hammer in Friedrichsfeld. Wir ließen meinen Bruder rausspringen aus dem Boot. Bewaffnet mit fünfzig Mark. Er sollte wetzen was das Zeug hielte und den Schleusenwärter bestechen. Außer ihm war ein Freund aus Polen an Bord, der Jurek. Wir beide zitterten vor Spannung. Wim, mein Bruder rannte, als ginge es um sein Leben. Um zehn nach eins kamen wir an die geöffneten Tore und wurden als letztes Boot für etliche Tage in den Rhein entlassen. Die Männer auf der Schleuse konnten sich über eine anständige Aufbesserung ihrer Kaffeekasse freuen. Wir hatten es geschafft. Wim legte mit seinem Lauf eine neue Bestzeit für die zweitausend Meter hin. Zu Olympischen Spielen wurde er dennoch nie gerufen.

Nach der Schleuse legten wir kurz Pause in einem kleinen Yachthafen ein, danach sollte es auf den Rhein gehen. Gegen Abend wollten wir weiter. Als das eine Stegnachbarin hörte, bekniete sie uns inständig doch unbedingt von diesem Vorhaben abzulassen. Den Rhein nachts zu befahren, sei schlichtweg Selbstmord. Ganz sicher dann, wenn man keinerlei Erfahrung auf dem Fluss habe und noch nicht einmal über ein Radargerät verfügte. Oder ob wir eines hätten?

Nein das hatten wir nicht. Aber mit Verlaub, wir hätten schon ganz andere Situationen bewältigt. Danke aber trotzdem für die Hinweise. Wir würden uns gewiss nicht daran halten.

Kurz vor Einbruch der Dunkelheit verließen wir den Steg. Alles lief prima. Die Fahrt war rasant. Kein Wunder bei der Strömung von knapp drei Knoten. Wir kamen mit Riesenschritten voran. Bald war es stockdunkel. Wir wurden in geringer Entfernung überholt, die Binnenschiffe waren gut doppelt so schnell wie

wir. Unheimlich und bedrohlich wurde es. Mir setzte sich ein Kloß in den Hals. Ich hatte kaum die nötige Übersicht. Und damit übertreibe ich stark. Ob die gute Frau wohl recht hatte? Keine Befeuernung auf dem Fluss! Wie bitte sollte ich mich denn orientieren? Oh Mann, du hättest dich vorher schlau machen sollen. Das geht in die Hose. Auf See ist es leichter. Und plötzlich: Direkt vor uns Lichter. Was ist das?

»Wim, was ist da vorne? Siehst du was?«

Und schon sind wir fast vorbei. Ankerlieger mitten im Fluss. Oh mein Gott. Mein ›voll zurück‹ hatte nahezu keine Wirkung gezeigt. So reißt der Rhein uns mit sich. Ich weiß mir nicht zu helfen, drehe das Boot gegen den Strom. Das ist wie stehen. Wenn jetzt ein Binnenschiff kommt. Bloß weg hier. Links von uns sind Bühnen. Ich steuere zwischen zwei. Kein Strom mehr. Hier ist Ruhe. Oh danke, danke! Und dann setzte ich ich den Dampfer rumpelnd in den Kies. Hier waren wir sicher für den Moment. Der Anker wurde rausgeworfen für den Fall, dass sich das Boot losriss und ein Wachdienst eingeteilt. Nie wieder Rhein bei Nacht! Hatte ich lernen müssen – weil ich so schlecht im Glauben bin. Am frühen Morgen zogen wir weiter.

Im Sommer machten wir einen ersten Urlaub auf der ›Gallipoli‹. Wir waren nach Hindelopen gegangen. Nur wenige Meilen von Workum entfernt. Dort gab es einen Yachtservice. Der sollte das Boot aufriggen. Es mussten noch neue Drähte gemacht werden. Die alte Verstagung passte natürlich nicht nach dem Umbau. Die Männer dort waren fix und teuer. Wir blieben einige Tage. Hindelopen ist ein schöner Hafen. Oben auf dem Deich, ganz im Zentrum des Ortes gab es ein ordentliches Speiselokal. Dorthin machten wir uns auf um zu essen. Meine liebe Frau, die Große und die beiden Zwillinge in ihrem Doppelkinderwagen. Die beiden Süßen werden gute sechs Monate alt gewesen sein.

Ich schob den Zwillingswagen, in dem die Kinder nebeneinander festgurgtet waren. Keine Angst, lieber Leser, es geschieht nichts Spektakuläres. Es zeigte sich lediglich, das holländische Restauranttüren und deutsche Zwillingswagen nicht harmonieren. Das Fahrzeug verkeilte sich hoffnungslos in der nach innen öffnenden Doppeltür. Ein Weiterkommen war unmöglich. Zurück ging es ebensowenig. Der Wagen musste komplett entladen und unter Mithilfe eines Restaurantbediensteten angehoben und quergekippt werden. Nur so schafften wir es durch die Restauranttür.

Wir waren trotz unserer Kinderschar willkommen und wurden aufmerksam, an einem alten Eichentisch sitzend, umsorgt. Wir besuchten die schön eingerichtete Gaststätte mit für holländische Verhältnisse gutem Essen an den Folgetagen noch mehrfach. Immer wenn ich an niederländische Gastronomieküche denke, fällt mir der leider nicht von mir stammende, aber gern zitierte und meist wahre Satz ein: ›Der Holländer isst gern, aber selten gut‹. Hier war es wirklich anders!

Dann machten wir, endlich unter Segeln, noch ein, zwei Häfen und gingen für die letzten Urlaubstage zurück nach Workum. Das Leben mit zwei Kleinstkindern auf einem Boot der von mir gebauten Größe war nicht ausschließlich Erholung. Täglich wurden von meiner lieben Frau mindestens zwölf Milchflaschen sterilisiert und meist ebenfalls von ihr Unmengen an Windeln gewechselt. Darüberhinaus bedurfte natürlich auch das große Kind Annika gewisser Aufmerksamkeit. In Workum wollten wir während der letzten Tage Badespaß genießen. Den wirklich schönen Sandstrand erreicht man über einen direkt am Hafen liegenden Campingplatz. So ging es hin und her. Runter vom Schiff, den Wagen aufklappen, um ihn auf dem Steg stehenzulassen ist er zu groß, Kinder in den Wagen laden, festzurren die Bälger, den Steg längs, das letzte

Stück steil nach oben und dann über den Campingplatz auf den weißen Sand. Kinder raus aus dem Wagen, der Großen Schwimmhilfen umlegen und entspannen, oder wenn notwendig, die Kleinen im Sand wälzen. Meist war rumwälzen und nur selten entspannen.

Irgendwann schob ich die Zwillinge allein in Richtung Schiff, das steile Stegstück ging es hinunter, es folgte der waagerechte Schwimmsteg zu den Booten, den aber erreichte ich nur ganz eben. Unten angekommen, die Schräge ging abrupt in die Waagerechte über, versagte unser Doppelkinderwagen. Er brach in sich zusammen wie ein falsch behandelter Klappstuhl. Zwei Räder hatten sich verdreht, waren zwischen die Stegplanken gerutscht und hatten zum abrupten Aufstoppen und Zusammenfallen des Wagens geführt. Den Kindern bekam die mangelhafte Stabilität ihres Fahrzeuges schlecht, wohl nicht zuletzt auch deshalb, weil ich es versäumt hatte, sie anzuschnallen. Für die paar Meter wäre das auch Quatsch gewesen. Recht ungebremst setzten sie ihren Weg nach vorne fort, in der Physik bezeichnet man dieses Phänomen, wenn ich es dann richtig erinnere, als Massenträgheit und landeten nach nicht allzuviel zurückgelegter Strecke auf Bauch und Nase. Mir war der Vorfall unangenehm, zumal die Kleinen lautstark ihren Unmut äußerten. Zum Glück konnten sie das noch, denn gnädigerweise waren sie aufgrund der Reibung zwischen Holzplanken und Körpern auf dem Steg zum Halten gekommen und nicht ins Wasser gerutscht – ich dankte meinem und ihrem Schutzengel, tröstete die Würmer, so gut ich es konnte, baute den Wagen wieder auf und verstaute meine Fracht, nicht ohne sie für die restlichen Meter anzuschnallen. Meine liebe Frau war, als ich ihr den Vorfall beichtete, für einen längeren Moment keine liebe Frau, zumindest mir gegenüber nicht. Die Kinder

trugen keinen längerfristig nachweisbaren Schaden davon.

Am nächsten Morgen besuchte ich den Hafenmeister, er residierte in der oberen Etage des Toilettengebäudes direkt am Steg. Ich ging da hin und wieder einen Kaffee trinken. An diesem Vormittag wurde ich mit den Worten:

»Im Umgang mit Kindern bist du wohl nicht sonderlich gut geschult«, begrüßt. »Da ist, so wie ich es gestern sah, wohl durchaus Luft nach oben.«

Ganz unbeobachtet war mein liebloser Umgang mit den kleinen Erdenbürgern nicht geblieben.

Genug davon, keine weiteren Familiengeschichten über die ›Gallipoli‹, ich will nicht unaufhörlich Langeweile verbreiten – wen interessiert schon Familiäres? Schließlich ist das Boot ja auch verkauft worden an den netten holländischen Jungen mit dem ich telefonierte. Und richtig glücklich war meine Wahl nicht, ich gestand es schon ein, die Größe passte nicht für die Familie, die Segeleigenschaften waren nicht so dolle, die Maschine war zu schwach und so dies und das. Trotzdem hab ich sie gern gehabt, ich hab viel gelernt an ihr; insbesondere hatte ich gelernt: Nie wieder einen Kasako! Nie wieder einen nahezu kompletten Selbstbau. Reden wir ein wenig über ›Kohinoor‹, da bin ich näher dran.

Kapitel 12

Reise- und Bastelgeschichten

Ein Glücksfall war dieses Schiff, meine ›Kohinoor‹; stabil und von ungeheurerer Qualität, ganz sicher nach der gelungenen Heilung von der Osmosekrankheit. Es machte auch der Familie Freude, anders als früher konnten wir weitgehend unbeschwert unsere Urlaube auf dem Boot verbringen. Nicht das alles immer prima

wurde zunehmend kabbelig und somit deutlich unangenehm. Wir schafften kaum einen Knoten über Grund, sahen über Stunden die Stadt, kamen ihr aber kaum näher. Gegen Abend liefen wir im einzigen Yachthafen seit Korfu ein und legten uns mit dem Heck an die Kade. Unser Anker lag gemeinsam mit vielen anderen in Hafenmitte. Wir waren dort, wo wir nach Plan vor etwa drei Wochen hatten sein wollen, in Reggio di Calabria. Trotzdem fühlten wir uns ein bisschen als Sieger und wurden nett aufgenommen. Noch an diesem Abend bot uns ein Nebenlieger, der mit seiner Tochter unterwegs war, ein Duschbad unter seiner Decksdusche an, vielleicht stand der Wind ungünstig und es war nett verpackter Selbstschutz von ihm. Wir haben das warme Wasser genossen, diese Form von Luxus kannten wir schon lange nicht mehr.

Kapitel 19

Reggio, viel Wind und holländische Kartoffellaster

Kurz nachdem wir aufwachten am folgenden Morgen klopfte es laut am Heckkorb.

»Hallo, Klaas«, rief eine fremde Stimme, »wie kommst du hier hin? Komm raus, zeig dich altes Haus.« Die Stimme kam eindeutig aus einem holländischen Mund.

Jeroen steckte seine Nase aus dem Niedergang, um die Situation zu klären. Draußen standen zwei Jungs, etwas älter als ich und wunderten sich, Jeroen und nicht den erwarteten Klaas zu sehen. Wir baten die beiden an Bord und setzten neuen Kaffee auf.

Ihre Neugierde konnten wir schnell befriedigen, erzählten kurz, dass ich die ›Swan of Durgerdam‹ im vergangenen Herbst auf Korfu gekauft hätte und wir

nun dabei waren, sie nach Deutschland zu überführen. Zu sehr in die Details gingen wir vorläufig nicht.

Die beiden, Frank und Jaap, waren tatsächlich Holländer, Frank ein kräftiger, bärtiger Mann, war passionierter Segler, Jaap eigentlich Berufsseemann mit Steueremannspatent und seit vielen Jahren mit Frank befreundet. Er war hochaufgeschossen und drahtig schlank. Ihr Alter lag bei Mitte, Ende dreißig. Hin und wieder, so wie gerade jetzt, machten sie gemeinsam professionelle Bootsüberführungen. Sie hatten den Auftrag, zwei Segler in die Niederlande zu überführen und waren hier in Reggio wegen fehlender Versicherungspapiere an die Kette gelegt worden, warteten seit fast einer Woche auf die notwendigen Unterlagen aus den Niederlanden.

Frank lebte in der Nähe von Amsterdam und hatte, weil er früher häufig in Durgerdam zu tun hatte, den Bau der ›Swan of Durgerdam‹ verfolgt. Er kannte den früheren Eigner, nämlich jenen Klaas und wusste einiges an interessanten Details über das bisherige Leben der Swan zu berichten. Die gesamte Region hatte damals den Bau des Bootes an exponierter Stelle auf dem Deich in Durgerdam verfolgt. Viele Leute glaubten nicht, dass das Projekt je abgeschlossen würde und waren zumindest teilweise nicht restlos von den fachmännischen Qualitäten des Baumeisters überzeugt. Nichts desto trotz sei das Werk eines Tages fertig gewesen. Jahre später sei der Eigner dann aufgebrochen, um das Boot ins Mittelmeer zu überführen. Über Kanäle und Flüsse sei die Reise gegangen, der letzte ihm bekannte Reiseabschnitt führte die Rhone abwärts. Danach habe er von den Menschen nichts mehr gehört und wäre deshalb vorhin sehr überrascht gewesen, den Segler hier zu sehen.

Die Gesellschaft der beiden war uns sehr recht, denn ans Weggehen aus Reggio war nicht zu denken.

Es piff gewaltig durch die Straße von Messina. Kein einziges Boot verließ den Hafen und keines kam neu herein. Die Jungens waren sehr umgänglich, wir kamen gut miteinander klar und hatte etliche Themen.

Nach gut zwei Stunden mussten wir uns trennen, die beiden hatten noch Dinge beim Hafenmeister und Zoll zu erledigen. Wir wollten in Kontakt bleiben, wir sahen uns ja sicherlich ohnehin häufiger hier im kleinen Yachthafen.

Jeroen und ich kümmerten uns ein wenig um unser Boot, kramten sogar den Spinnaker aus Baumwolle heraus, der seit Wochen unbeachtet im Vorschiff lag und sahen ihn durch. Schnell waren wir einig, dass mit ihm kaum noch Staat zu machen sei, das Ding war zu marode, das Tuch in weiten Bereichen morsch. Trotzdem flickte Jeroen die schlimmsten Fehlstellen. Am Nachmittag bekamen wir Kontakt zu einen Engländer, der mit einem schönen Motorsegler unterwegs war. Er hatte das Problem nicht mehr kochen zu können, weil der Tank seines Spirituskochers undicht war. Wir konnten ihm wieder zu warmen Mahlzeiten verhelfen, denn wir hatten, warum auch immer, Lötzinn dabei und reparierten die undichte Naht seines Tanks über unserem Gaskocher. Diese Improvisationskunst machte uns im Hafen einigermaßen prominent, wir wurden in den nächsten Tagen auch zu einigen anderen Schädern auf verschiedenen Booten befragt.

Am Abend saßen wir dann im Salon von Franks Schiff, es war etwa elf Meter lang, und bot schon deshalb sehr viel mehr Platz als die Swan. Die Nacht war gemütlich und feucht. Es drängte nichts, es würde auch in den nächsten Tagen windig bleiben, sagten die Vorhersagen. Für den kommenden Abend planten wir, gemeinsam essen zu gehen. Am nächsten Mittag verließ ein Segler den Hafen. Wir kannten die Leute nicht – hatten keinen Kontakt gehabt, lernten sie aber ken-

nen, als sie nach einer guten Stunde zurückkehrten und wir ihre Leinen annahmen.

Sie hätten die Hafenmole noch in Sicht gehabt, da habe es ihr Schiff beinahe platt aufs Wasser gedrückt. Es sei keine gute Idee gewesen, bei dem Wind loszugehen. Sie wüssten das jetzt.

Abends marschierten Jeroen und ich mit unseren holländischen Freunden in eine nah gelegene Pizzeria und fanden draußen ein wunderschön windgeschütztes Plätzchen unter einem Vordach. Von drei Seiten war es von einer Mauer umgeben, die zur Hälfte nur etwa einen Meter hoch war. Wir waren gut gelaunt und würden uns einen schönen süditalienischen Abend machen. Zufrieden lehnten wir uns an unserem runden Tisch zurück und warteten auf die Bedienung.

Die war italienisch freundlich und empfahl die wunderbare, eigentlich unübertroffene Familienpizza des Hauses. Wenn wir davon bestellten, brauchten wir sicherlich nichts anderes mehr zu essen.

Gut, da waren wir einverstanden, würden uns aber doch über eine Antipasti-Platte für vier Personen im Vorfeld freuen. Und Bier hätten wir gern. Ob man denn frisch gezapftes im Vorrat habe?

Leider nein, aber Heineken in Dosen á 0,5 Liter. Wir seien doch wohl Holländer.

Okay, dann Heineken in Dosen, aber bitte kühl.

Das Bier wurde geliefert, die Antipasta kam kurz später, wir machten uns mit Heißhunger über sie her und orderten weiteres Bier. Die leeren Dosen lagerten wir hinter uns auf der halbhohen Mauer. Die Pizza maß geschätzte 50 Zentimeter im Durchmesser und wurde in der Mitte unseres Tisches abgestellt. Wir griffen zu, waren begeistert von der Qualität, es stimmte einfach alles, es war hervorragend. Nur leider nicht völlig ausreichend für unsere Mägen.

Der Kellner wunderte sich, aber bitte, natürlich könnten wir eine weitere Pizza bekommen, vielleicht etwas kleiner als die erste?

Auf keinen Fall, das Maß wäre schon in Ordnung. Und eine weitere Runde Bier könne sicherlich nicht schaden.

Wir hatten es urgemütlich, redeten über Vergangenes und zukünftige Pläne. Zum ersten Mal berichteten Jeroen und ich unseren Freunden genauer von unserer Odyssee und den vielfältigen Hilfen, die wir in den letzten Wochen erfahren hatten. Darüber verschwand auch die zweite Pizza von der Mitte unseres Tisches, das Bier in den Dosen wurde knapp.

Eine würde noch gehen, sagten wir uns, eine Pizza und eine weitere Runde Bier sei sicherlich auch nicht zu verachten.

Der Kellner konnte es nicht fassen, so viel sei in seinem Lokal noch nie gegessen worden, aber bitte, wenn es uns schmecke, sei das ja eine gute Reklame für das Restaurant. Er brachte das Bier und eine viertel Stunde später die dritte Pizza. Die Bierdosenmauer hinter uns hatte inzwischen eine ordentliche Höhe erreicht, einige Dosen würden dort aber wohl noch verbaubar sein.

Leider, bedauerte irgendwann der Kellner. Seine Biervorräte seien erschöpft, zwei Dosen hätte er noch, die würde er gerne bringen. Und wenn es recht sei, dann auch abrechnen, inzwischen sei es beinahe zwei Uhr am Morgen und er müsse um acht Uhr wieder zum Dienst erscheinen. Dafür natürlich hatten wir Verständnis und räumten nach Bezahlung der Rechnung und Hergabe eines anständigen Trinkgeldes das Feld. Es war, das soll hier nicht verschwiegen werden, ein toller Abend. Die Wand aus Bierdosen hinterließen wir dem Lokal zur freien Verwendung.

Ein Nachtrag erscheint mir wichtig:

Ich sprach in diesem Buch über den Neubau der Nesserlander Schleuse in Emden und bezweifelte zwei Dinge, nämlich 1., dass sie fristgemäß fertiggestellt würde und 2., dass die geplanten Baukosten eingehalten würden.

Ich habe mich getäuscht und es ist mir wichtig festzustellen, dass beide diesbezüglichen Aussagen von mir unrichtig waren.

Die erste Schleusung durch das neue Bauwerk hat tatsächlich am 22. Dezember 2017, also vor dem geplanten Fertigstellungstermin 2018 stattgefunden. Hier lag man also sogar besser als geplant und hat insofern außergewöhnliches geleistet. Der Schifffahrt wurde nach nur elf Jahren Planungsphase und Bauzeit ein funkelnagelneues und wie berichtet wird, funktionsfähiges Schleusenbauwerk zur Verfügung gestellt.

Bezüglich der Baukosten gebietet die Redlichkeit, mitzuteilen, dass die Planbaukostensumme aus 2014, sie lag bei € 120 Millionen, um ganze 10 Millionen unterschritten wurde. Ein beachtlicher Erfolg, der nur dadurch geringfügig geschmälert wird, dass die ursprüngliche Kalkulation im Jahre 2007 eine Bausumme von insgesamt 44 Millionen vorsah.

im März 2018

Vom gleichen Autor sind erschienen:



Es läuft nicht alles glatt auf dieser Reise. Das beginnt schon bei den Vorbereitungen und unterwegs wird es nicht besser. Kleine und größere Katastrophen wechseln ab mit netten und teils zynisch beschriebenen Begebenheiten. Manch nützlichen Reisetipp findet der Leser am Rande und kann ihn in eigene Planungen, egal ob zu Wasser oder zu Lande, einbeziehen.

Eine kurzweilige Lektüre - nicht nur für Segler – mit weit über 100 Fotos

BoD – Books on Demand, Norderstedt

ISBN: 978-3-7460-1812-6

Das ›Meller Kreisblatt‹ sagt dazu:

Ein Buch über Segeltörns der ganz anderen Art hat der Meller Peter Thiemt geschrieben. In „Dienstreise“ finden sich nicht die üblichen maritimen Reiseberichte, gespickt mit Fachvokabular, sondern Thiemt legt ein Werk mit sehr persönlichen Beschreibungen vor...

...Unter dem Strich ein amüsant zu lesendes Buch, bei dem auch die Selbstironie des Autors nicht zu kurz kommt.



Zwölf Tage segeln und Dramatik

In "Nicht ganz wie sonst" bereist die Segelyacht Kohinoor einige Orte an der deutschen Nordseeküste. Erstes Ziel ist die Weltstadt Hamburg. Später werden Brunsbüttel, Helgoland und Hooksiel angelaufen. Gegen Ende der Reise kommt es zu einem dramatischen Seenotfall, der tragischerweise einen Menschen das Leben kostet.

Sieben Tage mit Flieger und Van

"Bilder aus Amerika" schildert ganz private Eindrücke aus New York, Dallas, Cleveland und Buffalo anhand alter Fotos. Zusätzlich führt die Reise nach New Haven in Connecticut und gegen Ende zu den Niagarafällen. Den Autor beeindruckt besonders die Weite des Landes und die Architektur. Einige skurrile Begebenheiten runden den Bericht aus den späten 1990er Jahren des vergangenen Jahrhunderts ab. Auch aktuelle Bezüge fehlen nicht.

BoD – Books on Demand, Norderstedt

ISBN: 978-3-7460-4703-4