

Inhalt

Wohnst du etwa noch an Land?

Mein Schicksal heißt „Pippilotta“

Mein Traum wird wahr

Zuhause ist, wo der Anker liegt

„Pippilotta“ nimmt Kurs auf Hamburg

Der alte Seemann

Das kleine Glück

Der Hafen der Liveboards

Zurück in den Norden

Unterwegs mit „Pippilotta“

Die Wanne ist voll

Der wilde Mann von Ouessant

Das Neue Werk

Navigation ist, wenn man trotzdem ankommt

Living on Water

„Libje“ – „mein Leben“

Gestrandet in Strände

Anhang: Der Klipper „Pippilotta“

Anhang: Glossar nautischer Fachausdrücke

Wohnst du etwa noch an Land?

Ich wollte schon immer auf einem Schiff wohnen. Ich kann es gar nicht mehr begreifen, wie man in so einem toten Ding, einem Mausoleum gleich, also in einem Haus leben kann. Das bewegt sich nicht, es macht keine Geräusche; es stöhnt und ächzt nicht wenn die Wellen es heben und senken und es klappert und klötert nichts, wenn der Wind aufkommt und ins Rigg fährt. Es gibt selten frische Luft oder Möwengeschrei, nie wird man gemütlich in den Schlaf gewiegt, während an einem Ohr das Wasser, außen an der Bordwand und gar nicht weit weg, so beruhigend und einschläfernd plätschert. Viele Hausbewohner, das habe ich mir sagen lassen, kriegen kaum etwas vom Wetter mit. Sie merken vielleicht so gerade eben noch, ob es draußen regnet oder schneit; aber dabei wissen sie noch nicht einmal ob es gerade Hoch- oder Niedrigwasser ist, ob der Luftdruck steigt oder fällt, ob sich eine neue Front mit Böen und Schauern ankündigt oder ob sich das Wetter stabilisiert und ruhig wird. Ich bitte Sie: wie kann man auf Dauer so existieren?

„Häuser sind nichts als schlecht gebaute Boote, so fest aufgelaufen, dass man gar nicht daran denken kann sie zu bewegen. Sie gehören definitiv zu den untergeordneten Dingen, sie gehören zum Gemüse und nicht zur Welt der Tiere, unfähig zu fröhlicher Veränderung. Als Ausnahmen würde ich, unter Bedenken, allenfalls noch Schneckenhäuser und Caravans gelten lassen. Das Bedürfnis ein Haus zu bauen ist der müde Wunsch eines alten Mannes, der sich fortan mit einem einzigen Ankerplatz bescheiden möchte. Der Drang jedoch, ein Boot zu bauen, ist das Verlangen der Jugend, die sich noch nicht mit der Idee eines finalen Ankerplatzes abfinden kann.“ So schreibt es Arthur Ransome gleich zur Eröffnung des wunderbaren Buches „Racundra’s First Cruise“. Das Boot „Racundra“ wurde in den Jahren 1921 und 1922 in Riga, Lettland, gebaut. Ransome war damals, als Korrespondent einer englischen Tageszeitung, in Russland und im Baltikum unterwegs und segelte dann die im Buch beschriebene erste Reise mit einem alten Seemann und seiner Geliebten, ausgerechnet der Sekretärin von Trotzky, an Bord. Die Russen kannte er wohl überhaupt ganz gut: Lenin hatte er mehr als einmal in einer Partie Schach besiegt. Vielleicht hatte er ja Glück, dass er danach noch lebte! Aber vor allem wollte er auf seinem Schiff leben, solange es auf diesem relativ kleinen Boot von weniger als zehn Meter Länge eben möglich war.

Das wollte ich, wie schon gesagt, auch. Seit ich zum Segeln kam war es so. Das allerdings passierte erst spät in meinem Leben: weil meine Familie in London wohnte (das ist noch eine andere Geschichte) während ich dort die englische Grundschule besuchte, begann ...

Mein Schicksal heißt „Pippilotta“

„In zwanzig Jahren wirst du die Dinge bereuen, die du nicht getan hast und nicht diejenigen, die du getan hast. Also wirf die Leinen los. Verlasse den sicheren Hafen. Spüre den Passat in deinen Segeln. Wage es. Träume und entdecke.“ Das sagte einst Mark Twain, dieser elende Klugscheißer. Mit Sicherheit hat er nie ein altes, großes Segelschiff gehabt. Eines, das dein ganzes Leben beherrscht, das alles denken und streben lenkt und das sämtliche Energie und das bisschen Geld, das du mühsam zusammenkratzt, aufsaugt wie ein schwarzes Loch im Weltall die Sonnen. Pah! Wenn der gewusst hätte...

Es begann an einem verhängnisvollen Tag in meinem Büro, als ich, statt zu arbeiten, wie so oft im Internet segelte und dabei auf die Verkaufsanzeige des Klippers stieß, der ein halbes Jahr später mir gehören, „Pippilotta“ heißen und meiner Familie ein schwimmendes Heim sein würde. Wir – Anke, unser Sohn Ole und ich - lebten ja schon ganz gut auf einem ehemaligen Frachter namens „Libje“, einem kleinen, zur Wohnung umgebauten Binnenschiff von 23 Meter Länge. Ein Motorkahn. Keine Masten, keine Segel. Aber urgemütlich. Ole war drei, schon fast vier Jahre alt. Und ein neues Baby kündigte sich an. Wir brauchten mehr Platz, dachten wir. Und endlich wieder ein Segelschiff, dachte ich. Masten und Segel! Takelage, Tauwerk und Blöcke! Das liefert mir neue Ideen und Inspirationen. Letzteres bringt so ein altes Segelschiff fast immer hervor, aus den untersten Tiefen fördert es die Träume und Sehnsüchte zutage. Fatal ist das.

So auch hier. Plötzlich blühten die Ideen, für lange Reisen auf einem ungewöhnlichen Schiff, Ideen auch von Buchprojekten, Filmen, Artikelserien. Wie ein Aufatmen, eine frische Brise packte es mich. Wattenmeer, London, St. Petersburg: Wir kommen! Ich studierte die Seekarten, erste Hürden tauchten auf: Der Göta Kanal – etwa zu klein (der Kanal, nicht das Schiff)? Ich sah es nach in der Verlaufsanzeige. Die Masthöhe des Schiffes beträgt zirka 21 Meter, die maximale Durchfahrtshöhe für den Kanal ist mit 22 Meter angegeben. Passt!

Weniger passend war die finanzielle Komponente. Für das gleiche Geld hätten wir uns auch ein Haus kaufen können. Vielleicht nicht in dieser vornehmen Nachbarschaft, nicht in dieser schönen Lage. Doch das sind nun einmal die drei Dinge, die, wie jeder Makler weiß, bei einer Immobilie einzig und allein zählen: Lage, Lage, Lage. In dieser Hinsicht könnte der Liegeplatz unseres Wohnschiffes nicht besser sein, in einem wunderschönen kleinen Hafen in einer der teuersten Wohngegenden Hamburgs, nicht nur direkt am, sondern eben sogar auf dem Wasser. Natürlich mit unverbaubarem Elbblick, für den die da drüben an Land alleine schon ein ganzes Vermögen hinblättern, wobei unser Elbblick, zugegeben, über die Hafensmole nur bei Hochwasser, nicht jedoch bei Ebbe zu genießen war. ...

Der alte Seemann

Eigentlich war er schon an Land gestrandet, wie ein unglückliches Schiff, das vom Kurs abgekommen ist, aber natürlich kann selbst das einen echten Seemann nicht erschüttern. Mehr als dreißig Jahre lang war er gefahren, wenn man seinen Erzählungen glauben mag – und warum sollte man das nicht – von Kap Hoorn über Chile bis Sansibar, von Liverpool über Neu York bis Hamburg, St. Pauli. Als Bootsmann hat er wohl mehrmals den Globus umrundet, als Herr und Meister des Kabelgatts und von allem, was an Deck vorgeht. Zu Zeiten, als die Schiffe noch so hübsch waren wie die Bräute, von denen er verzückt erzählt und natürlich behauptet, in jedem Hafen mehr als nur eine gehabt zu haben: Er fuhr auf etlichen Schiffen, Seelenverkäufern und stolzen Dampfern und zum Schluss auch auf der bildschönen „Cap San Diego“, die heute als Museumsschiff im Hamburger Hafen liegt. Und das in einer Ära, als die Matrosen, Bootsleute und Offiziere noch frei hatten im Hafen, Zeit für den Landgang und für das Abenteuer, das sich dabei unweigerlich immer ergeben hat. Wüste Geschichten kann er erzählen, unser Bootsmann, wenn er Lust dazu hat und wenn der eine oder andere Drink seine Stimme ölt, die nach einer schweren, nur schwer, aber immerhin überstandenen Krankheit so lädiert ist, dass sie einem heiseren Krächzen gleicht. Geschichten, na klar, von Bordellen und Schlägereien, aber auch von Menschlichkeit und Liebe. Hat er Kinder? Dumme Frage: „Dreißig Jahre lang bin ich zur See gefahren“, poltert er lachend, „woher zum Teufel soll ich wissen, ob ich Kinder habe?“

Unser Bootsmann? Wir haben ihn quasi adoptiert, vor allem Malin, unsere Tochter, hat ihn adoptiert als sie gerade einmal ein Jahr alt war und die beiden miteinander flirteten, dass sich die Decksbalken bogen. Irgendwann kreuzten sich unsere Kurse, denn ein Schiff, ein Segelschiff wie die „Pippilotta“ zieht Seeleute an, echte Seeleute, wie die Motten das Licht. Und irgendwann heuerte er quasi an, als Bootsmann der er nun einmal ist, und kümmert sich und sorgt dafür, dass an Deck alles klar ist und auch so bleibt.

Immerhin war – ist – das sein Leben. Peter Prinz, genannt Fietje, genannt Bootsmann. „Ich wollte schon immer zur See fahren“, sagt Peter-Fietje. Sein Vater hatte ihn als kleinen Knirps immer mal mit an Bord genommen, auf Fischdampfer und einen „Klütener“, ein Küstensegler, der mit Kartoffeln und anderem Gemüse auf der Nordsee unterwegs war. „Aber der Alte wollte nicht, dass ich auch fahre“, fährt er fort. „Ich sollte lieber Elektriker werden, das sei ein solider Beruf. Aber dazu hatte ich keine Lust, nach einem Vierteljahr in der Ausbildung bemerkte das auch mein Meister und sagte, ich rede mal mit deinem Vater. Da dachte ich au weh, das gibt wohl ordentlich was, er hatte nämlich eine recht lockere Hand mit uns Kindern. Immer, wenn meine Schwester was ausgefressen hatte, behauptete ich, ...“

Der Hafen der Liveboards

Es gibt wie gesagt Abende, die bleiben einfach in der Erinnerung. Auch dies ist so ein spezieller Abend gewesen: Es war eine der schönsten Dinnerpartys, die ich je erlebt hatte – davor und, bis jetzt, auch danach. Etliche Jahre ist es her, ich lebte damals, wie bereits erwähnt, vorübergehend auf einem alten Gaffelkutter im Hafen von Town Quay, Southampton. Sabine war, ebenfalls vorübergehend wie sich noch zeigen würde, aus Spanien zu mir an Bord zurück gekehrt, ich hatte, auch das natürlich nur vorübergehend, einen Job in einem maritimen Verlag angenommen und insgesamt war es eine leicht irrealen und sehr unübersichtliche Situation, was meine persönlichen Gefühle anging. Aber das ist ja nichts weiter Besonderes.

Besonders war dagegen dieser Abend. Wir saßen bei Tim an Bord, es war ein Advent im Dezember (wann sonst), draußen war es dunkel wie im Kohlenkeller und dazu noch viel kälter, leichter Schnee fiel. Wir waren zu viert; Tim, seine damals neue Freundin deren Namen ich leider gleich wieder vergessen habe, Sabine und ich. In der Kajüte wurde es schnell sehr warm, unsere Knie stießen unter dem Tisch aneinander, immerhin konnten wir fast aufrecht sitzen, ich musste meinen Kopf nur ganz leicht einziehen. Denn Tim wohnte auf einem Boot, das damals rund 25 Jahre alt war, aus der Anfangszeit der Kunststoff-Serienproduktion stammte und nur knappe sechs Meter lang war. Die „Kajüte“, sofern man dieses Schlupfloch als solche bezeichnen wollte, war entsprechend bescheiden dimensioniert. Ein Nusschale, mit anderen Worten, nicht besonders hübsch, nicht besonders gut segelnd – aber extrem billig und allemal gut genug, dass Tim, der Student, fröhlich und zufrieden rund um das Jahr darauf leben und auch noch damit segeln konnte.

Nach kurzer Zeit schon waren die zwei Plexiglasscheiben der Fenster beschlagen, Wasser tröpfelte in meinen Nacken. Beim Essen stießen wir mit den Ellenbogen aneinander, wie man es sonst so aus der Touristenklasse von Flugzeugen kennt. Dafür war wirklich alles Wichtige in Griffweite, ohne dass jemand hätte aufstehen müssen – was ja ohnehin nicht möglich gewesen wäre. Während wir die leckere Vorspeise verzehrten, schmorte im Wok auf dem einflammigen Petroleumkocher ein köstlicher chinesischer Eintopf. Zwei Petroleumlampen spendeten Licht und Wärme, im Laufe des Abends wurde es uns dann so heiß, dass wir Schiebeluk und Niedergang öffneten, obwohl es draußen immer noch schneite. Das gab auch den Griff auf die gut gekühlten Weinflaschen im Cockpit frei, die mit zunehmender Schnelligkeit geleert wurden. Wir lobten unseren Gastgeber Tim, dass er für dieses festliche Adventessen sogar zusätzliche Teller, Bestecke und Gläser organisiert hatte. ...

Zurück in den Norden

Dann war ich im Wildwasser. Plötzlich, ohne Vorwarnung, begann die See zu kochen. „Enterprise“ sprang und bockte wie toll in der wütenden See. Rollte, dass die Scheuerleisten eintauchten und um ein Haar auch noch die Nock des Großbaums auf der einen und dann die ausgebaumte Genua auf der anderen Seite. Alles, an und unter Deck, klapperte und knallte und veranstaltete ein Höllkonzert, aber ich war ans Rad gefesselt: Fleming, unsere Selbststeueranlage, hatte keine Chance, das Schiff vor dem Wind und in diesem Chaos auf Kurs zu halten. Aber das ringsum, das waren auch keine Seen mehr, sondern Ungeheuer. Spitz aufgischend und hinterhältig schlugen sie einfach aus allen Richtungen zu. Mehr als einmal fühlte ich mich regelrecht persönlich angegriffen von dem wütenden Wasser.

Das war es also, das berühmte Alderney Race. Und ich hatte es ja nicht anders gewollt. Wollte dicht an die Insel, um möglichst viel vom starken Tidenstrom nach Osten mitzukriegen. Na, zumindest das hatte soweit geklappt: „Enterprise“ machte zwischen Alderney und dem Cap de la Hague, wie ich später anhand der Seekarte feststellte, an die zwölf Knoten Fahrt über Grund. Junge, Junge, wenn ich das in meinem Club erzähle... glauben tut es mir ja doch keiner. Froh war ich trotzdem, bald nach diesem unheimlichen Sprint in den riesigen Hafen von Cherbourg einzulaufen, um mich erst mal ordentlich auszuschlafen.

Es war das Ende meiner Zeit auf der Segelyacht „Enterprise“, auf der ich so lange gelebt und so viel erlebt hatte. Ich wusste es damals, einige Jahre vor der Familiengründung, noch nicht – vielleicht wäre ich dann ja nicht zurück gesegelt... Aber wie auch immer. Aus verschiedenen Gründen waren Anke und ich etliche Monate zuvor, aus Sevilla kommend, in das Mittelmeer hinein gesegelt. Später entschlossen wir uns aus wieder anderen Gründen, zum Jahresende erst einmal in den Norden, nach Hamburg, zurückzukehren. So kam es, dass wir an einem stürmischen und regnerischen Sommertag sozusagen in Lee einer riesigen, mehr als mannshohen Weinflasche im Hafen von Pauillac an der Gironde lagen und auf besseres Wetter und bessere Zeiten warteten. Pauillac liegt ja mitten drin in einem der berühmtesten Weingebiete der Welt und hat daher diese gut drei Meter hohe Flasche als Ansteuerungsmarke auf der Außenmole stehen. Die wunderbaren Weine aus der unmittelbaren Umgebung halfen uns denn auch darüber hinweg, dass wir hier am Atlantik offenbar in einen sehr stark verfrühten Herbst geraten waren. Dabei war es erst wenige Tage her, seit wir unter einem knallblauen Himmel bei brennend heißer Sonne durch den „Canal des deux mers“, den Kanälen du Midi und dem latéral à la Garonne, vom Mittelmeer aus hierher motort waren. ...

Die Wanne ist voll

Sollten sie uns einmal zu sich nach Hause einladen und dort über ein Vollbad, also eine Badewanne, verfügen, wundern sie sich bitte nicht wenn meine Familie zuerst für ein paar Stunden im Badezimmer verschwindet. Die Kinder baden doch so gerne. Und das einzige, was wir auf „Pippilotta“ (noch) nicht haben, ist eine Badewanne. Auf unserem vorigen Schiff hatten wir eine Wanne, entdeckten aber bald die Grenzen des schwimmenden Badespaßes. Denn sowie, bei voller Wanne, auch nur eine kleine Welle das Schiff im Hafen sanft schaukeln ließ - ach, was, schaukeln: sowie es nur leicht gewogen wurde – schwappte das Wasser mit Macht aus der Wanne. Es schaukelte sich bedrohlich auf, sammelte sozusagen Kraft und klatschte dann lustvoll über den Rand der Wanne hinweg auf den Boden und damit in die Bilge des Schiffes. Nicht ideal.

Dennoch würden wir uns auch auf der „Pippilotta“ wieder eine Wanne einbauen, eine etwas tiefere vielleicht, wenn wir denn endlich einmal dazu kämen. Das, hingegen, kann noch dauern; wir haben ja noch soviel anderes vor. Und bis dahin leben wir eben ohne Wanne, jedenfalls ohne eigene Wanne.

Das ist wie damals, als ich noch frische, knackige 18 Jahre alt und Matrose auf einem segelnden Dreimastschoner in der Karibik war. Auch dies war ein ehemaliger Frachtensegler, jedoch etwa dreimal so groß wie „Pippilotta“ und umgebaut zum relativ luxuriösen Charterschiff für insgesamt zwei Dutzend recht viel zahlende Gäste. Die Gästekabinen verfügten natürlich alle über ein eigenes Badezimmer, aber hatten auch alle nur Duschen, wir von der Crew mussten uns sogar eine einzige Dusche teilen. Von einer Badewanne konnten wir damals nur träumen. So wie Reinhard, unser Segelmacher an Bord. Er lebte damals schon seit zwei oder drei Jahren gemeinsam mit seiner Freundin an Bord, die hier als Stewardess arbeitete. Als wir in unserem „Heimathafen“ Fort-de-France auf Martinique einmal beim Konsul oder Gouverneur oder König oder was auch immer für einem hohen Tier zum Abendessen eingeladen waren – so etwas passierte damals in der Karibik noch, aber es ist ja auch schon verdammt lange her - verschwand er für zwei Stunden im wirklich sehr luxuriösen Badezimmer des Inselhäuptlings. Erst danach erklärte er unserem verdutzten Gastgeber, dass er seit drei Jahren keine Badewanne mehr gesehen, geschweige denn benutzt hatte und es sich einfach nicht verkneifen konnte, hier ein köstliches Bad zu nehmen. Zweifellos mit allen möglichen Badeölen und Essenzen, an denen er sich ganz offenbar großzügig bedient hatte, denn er duftete nach diesem Ritual doch recht exotisch.

Damals musste ich über ihn grinsen, auch, weil wir danach niemals wieder beim Konsul zum Essen waren. Mir reichte es, an Bord zu duschen, ansonsten hatte ich ...

Das „Neue Werk“

Inseln sind Faszination. Jede für sich, und jede auf ihre ureigene Art. Keine Insel gleicht der anderen, jede hat ihren unverwechselbaren Charakter, der jedoch nur dann zu entdecken ist, wenn man sich dafür Zeit nimmt. Selbst die Inseln der Deutschen Bucht, direkt vor unserer Haustür, haben ihre ganz eigenen Reize und Verlockungen. Sie liegen dicht beieinander und sind, auf den ersten und nur flüchtigen, oberflächlichen Blick, einander ähnlich. Sehr schnell jedoch bemerkt man, wie unterschiedlich sie tatsächlich sind. Ähnliches gilt für die Inseln der Karibik oder der Südsee, nur, dass diese – vor allem letztere – nicht nur sehr viel weiter weg, sondern auch sehr viel weiter voneinander entfernt liegen.

Um die Inselfaszination zu erleben, ist es auch gar nicht nötig, um die halbe oder ganze Welt zu segeln. Ein kurzer Wochenendtörn in die Elbmündung reicht dazu vollkommen. Mit einem Schiff wie unserer „Pippilotta“ kann man sich dann im Watt vor der Insel Neuwerk trocken fallen lassen – bei Hochwasser hinsegeln, bei Ebbe von Bord klettern und trocknen Fußes an Land spazieren.

Der Turm ist überall. Von jedem Winkel der kleinen Insel aus ist er zu sehen, und wer hoch oben in ihm sitzt, erspätet sowieso alles. Als es noch einen Leuchtturmwärter gab, pflegte dieser die Segler, die Pärchenweise von ihren Booten im winzigen Hafen aus an Land kamen, schon aus der Ferne in zwei Kategorien einzuteilen: Wenn der Mann redete, dann war das Paar (noch) nicht verheiratet. Sollte aber die Frau reden, dann waren sie bestimmt verheiratet!

Die Welt ist klein und absehbar auf diesem Außenposten Hamburgs weit draußen in der Elbmündung, gut 120 Kilometer weit entfernt vom Bezirksamt Hamburg-Mitte, das die Insel seit 1969 verwaltet. Den Leuchtturmwärter gibt es seit einigen Jahrzehnten nicht mehr, aber der Turm verrichtet noch immer seinen Dienst als Quermarkenfeuer, das in dieser Form seit dem 20. Dezember 1814 in Betrieb ist. Das Leuchtfeuer ist heute voll automatisiert. Alle 20 Sekunden blinkt es in drei Sektoren weiß, rot und grün auf und ist immerhin bis zu 16 Seemeilen weit sichtbar. Der massive Backsteinturm, der auf 008 Grad und 30 Minuten östlicher Länge und 53 Grad, 55 Minuten nördlicher Breite auf dem südlichen Teil der Insel Neuwerk steht, wurde bereits im tiefsten Mittelalter errichtet und ist mit Abstand Hamburgs ältestes Bauwerk. Nach zehnjähriger Bauzeit wurde der 38 Meter hohe Wehrturm im Jahre 1310 eingeweiht.

Ohne diesen Turm hätte das kleine, etwas mehr als drei Quadratkilometer messende Eiland niemals irgendeine Bedeutung erlangt und wäre wohl Sandbank geblieben; allenfalls interessant als Brut- oder Raststätte für Zugvögel und eine Gefahr für die Schifffahrt. ...

Navigation ist, wenn man trotzdem ankommt

Seit einigen Tagen schon suche ich auf der „Pippilotta“ verzweifelt unseren Kompass – und finde ihn nicht. Irgendwer hat ihn aufgeräumt, weggeräumt, versteckt – ich weiß es nicht. Ein Schiff ohne Kompass, kann denn das überhaupt sein? Eigentlich nicht, hätte ich bis vor einigen Jahren auch gesagt. Dann wurde ich eines besseren belehrt: Es kann doch sein. Man kann sogar ohne Kompass über den Atlantik segeln, im eisigen, stürmischen Frühjahrsmonat März, von Bermuda nach Jersey im Englischen Kanal. Wir wollen demnächst noch einmal nach Helgoland segeln, aber ohne Kompass? Wenn ich das verfluchte Ding doch nur finden würde. Sie merken es schon: unser Kompass ist nicht, wie auf anständigen Schiffen, auf einer soliden Säule fest verschraubt und angebracht, dieser antike und sehr schöne Kompass liegt normalerweise im oberen Salon höchst dekorativ herum. Auf dem Sofa oder im Bücherregal. Bei Bedarf wird er auf den Steuerkasten gelegt, wo er eine mordsmäßige Ablenkung erfährt durch das massive Getriebe der Steuerung direkt darunter. Aber das ist immer noch besser, als anderswo an Deck, denn wir leben ja nun einmal auf einem Stahlschiff. Moderne Mätzchen wie einen elektrischen Kompass, mit einem Geber irgendwo hoch oben in den Masten, brauchen wir hier nicht – schließlich ist dieses Schiff ein Küstensegler.

OK, aber der Atlantik? Ohne Kompass? Das kam so. Eigentlich sollte ich, mit vielen anderen Gästen natürlich, den 80. Geburtstag meines Vaters feiern. Dann kam ein verhängnisvoller Anruf: Ob ich nicht ein Schiff mit überführen könne, von den Bermudas auf der Nordatlantikroute nach Europa? Ich wollte – aber der Geburtstag? Vermutlich würde ich den verpassen. Schlechten Gewissens fragte ich meinen Vater. Wie wunderbar er war, zeigt sich an seiner Antwort, die ohne Zögern oder Vorwurf kam: „Natürlich sollst du segeln gehen. Am liebsten würde ich doch mitkommen!“ Er wollte, glaube ich, schon als Junge zur See fahren und durfte es nicht, wurde dann später Schiffbauer und landete schließlich in London. Segeln tat er natürlich auch, es gibt fabelhafte Geschichten wie er sich gleich nach dem Krieg ein altes, ausgemustertes Rettungsboot sicherte und das dann eigenhändig zum Jollenkreuzer umbaute um dann mit meiner Mutter auf der Elbe und Ostsee damit zu segeln. Aber das ist eine andere Geschichte...

Jedenfalls, manche Versuchung im Leben ist einfach unwiderstehlich. Erst recht, wenn die Verpackung stimmt. Wie bei der „Windweaver of Pennington“, einer 26 Meter langen Stahlketch, Baujahr '99. „Moderne Eleganz einer klassischen Yacht kombiniert mit modernster Technik“, verspricht der Prospekt. Um gleich danach ins Detail zu gehen. Der Salon vollklimatisiert, ausgestattet mit Bibliothek, Videothek und Computerspielen sowie den zugehörigen Gerätschaften wie Fernseher, CD-, Video- und DVD-Player. Die Pantry ...

Gestrandet in Strande

Es war eine echte norddeutsche Sommernacht Anfang August. Windig, kalt, nass. Es war auch nach Mitternacht, wir fuhren die Elbe hinab Richtung Nordsee und die ersten Regenschauer ergossen sich über unseren gebeugten Häuptern. Die Lichter in den Schleusen vom Nord-Ostsee-Kanal blinkten einladend, geradezu verführerisch, zu uns hinüber. Dies war der Beginn eines, immerhin, gut einwöchigen Ferientörns mit unserer „Pippilotta“. Mit dem Abendhochwasser waren wir aus Teufelsbrück ausgelaufen. Wir wollten hinaus in das Wattenmeer hinter den ostfriesischen Inseln; in das Revier also, für das unser Schiff einst gebaut worden war. Und dabei keine Zeit verlieren, denn eine Woche ist ja ziemlich sehr kurz – jedenfalls dann, wenn man nicht arbeiten, sondern segeln möchte. Wobei wir in dieser ersten Nacht gar nicht segelten, sondern unter Motor gegen den Westwind fuhren, der frisch und böig die Elbe hinauf wehte.

Die ersten Stunden war das Wetter noch gut, die Stimmung an Bord ebenfalls. Nach und nach gingen dann alle schlafen; erst die Kinder, dann die Mütter, dann auch noch Jörg, neben mir der andere Vater an Bord. Zurück an Deck blieben Bootsmann und ich. Mit dem ablaufenden Ebbstrom waren wir, bis Brunsbüttel, flott vorangekommen. Dann hatten wir diese Ebbe verbraucht, die Tide kippte und damit, wie so oft auf der Unterelbe, auch das Wetter. Bootsmann und ich waren, um diese Stunde nach Mitternacht, redlich müde. Die junge Flut sprang uns fauchend an, so erschien es uns in der Dunkelheit jedenfalls. Ab und zu wurde es dunkler, und nass, wenn nämlich besagte Regenschauer durchzogen. Peilungen zu den Lichtern an Land zeigten uns, dass wir nur noch extrem langsam vorankamen. Es briste auf, ich hörte bald den Wind im Rigg der „Pippilotta“ singen. Ungemütlich, all das. Noch waren wir nicht aus dem Bannkreis der Sirenen von Brunsbüttel hinaus: „Lass uns doch dort durchschleusen, im Kanal an der Pier festmachen und gemütlich pennen!“, scherzten wir, nicht ohne ernsten Unterton. Dabei wollten wir doch ins Watt. Anke hatte es Ole schon versprochen (das sollte man beim Segeln ja niemals tun, denn erstens kommt es ja immer anders, und zweitens, als man es geplant hat), dass wir im Watt lange Wanderungen und Entdeckertouren unternehmen würden... Und jetzt in den Kanal? Auf die Ostsee? Niemals!

Auch dieses „Niemals“ sollte man, natürlich, nicht nur aber vor allem gerade beim Segeln niemals sagen. Es kam, wie es immer kommt. Natürlich hielten wir durch, Bootsmann und ich, tranken einige Biere in den sehr frühen, verregneten Morgenstunden. Die Fahrt bis Cuxhaven dauerte, dank der uns entgegen strömenden Flut, noch fast fünf Stunden. Fünf sehr nasse, lange, aber auch irgendwie schöne Stunden. Kurz vor Cuxhaven wurde es heller, als wir in den Yachthafen einliefen und festmachten, war der neue Tag schon fast da. Windig ...