

HEILSAM WIE DER OZEAN.

HEILSAM WIE DER OZEAN.

Almut Laing

Almut Laing

Die Reise meines Lebens.
Das Ende meiner Angst.

millemari.

millemari.

Heilsam wie
der Ozean.
Almut Laing

Die Reise meines Lebens.
Das Ende meiner Angst.

millemari.

**„Für Oliver,
meinen Begleiter nicht nur
auf dieser Reise meines
Lebens.“**

Inhalt.

Heilsam wie der Ozean.
Der Atlantik: Mein Leben im Kielwasser.
Johannes: Eine ungeplante Etappe.
Pazifik: Zur Ruhe kommen.
Am Wendepunkt: Honolulu.
Auf der „Rückreise“.
Die nicht vollendete Runde.

Impressum.

Fürs Bücherschapp: Mehr von millemari.

Heilsam wie der Ozean.

Vorbereitung

Mein Mann sitzt mir gedankenverloren beim Abendessen gegenüber. „Was mache ich eigentlich weiter mit meinem Leben?“ Er hat vor Kurzem seine Firma verkauft. Alles, wofür er ein Leben lang gearbeitet hat, ist nun in anderen Händen und seine sind leer. Ohne nachzudenken, höre ich mich sagen: „Wenn du deinen Traum von der Weltumsegelung noch träumst, lass es uns jetzt tun. Mit 70 bin ich nicht mehr dabei.“ Ich bin sowohl ein bisschen über meine Aussage als auch über das Tempo erschrocken, mit dem Oliver auf diesen Satz hin in Fahrt kommt. Es dauert nicht mal zwei Tage, bis er beginnt, die Möglichkeiten für den Erwerb eines geeigneten Bootes zu eruieren.

Was ich da, ohne zu überlegen, von mir gab, musste ganz tief aus dem Bauch gekommen sein. Warum will ich das machen? Warum will ausgerechnet ich, die ich noch nie ein ausgeprägter Wassermensch war, über die Ozeane dieser Welt reisen und sporne meinen Mann sogar noch dazu an? Ich bin mir klar darüber, dass ich ebenso gut mit dem Fahrrad um die Welt radeln könnte. Mir ist eine Weltumsegelung aber auch recht, entspricht sie doch den Träumen des Mannes, den ich liebe.

Wir haben beide mehrere Gründe, warum wir uns auf diesen Weg machen wollen. Uns beiden gemeinsam ist, dass wir über viele Jahre fast mehr als menschenmöglich gearbeitet haben. Oliver hat 30 Jahre lang das Familienunternehmen geführt, am Leben gehalten und den Arbeitsplatz für seine Mitarbeiter gesichert. Auf einen wirklich grünen Zweig, der ihm erlaubt hätte, selbst

weniger zu arbeiten und mehr zu delegieren, ist er dabei nie gekommen. Geld war immer knapp und er war üblicherweise der Letzte, dessen Gehalt ausbezahlt wurde. Oliver war oft im Ausland unterwegs, hatte dabei aber keinerlei Freiraum. Alles, was er sah, waren Firmen, Flughäfen und Hotels. Da über all die Jahre stets der drohende Konkurs seiner Firma im Raum stand, war meine Praxis für unser Auskommen das Back-up. Daher habe auch ich über alle Maßen viel gearbeitet. Im Jahr 1999 starb unsere Tochter bei einem Autounfall. Wir brauchten zehn Jahre, um zu heilen, diese Jahre waren dadurch doppelt anstrengend. Zum Zeitpunkt des Firmenverkaufs sind wir beide bis ins Mark erschöpft. Doch zum ersten Mal seit Jahren eröffnet sich uns jetzt die Möglichkeit, neu über unser Leben nachzudenken. Wir wissen, dass wir so wie bisher nicht weitermachen können und es auch nicht wollen. Die Vorstellung einer Pause zwischen unserer bisherigen gewohnten Lebensweise und etwas Neuem, das zu diesem Zeitpunkt völlig undefiniert ist, gefällt uns beiden gut.

Wir sind beide gut in unseren Berufen: Oliver als Physiker und ich als Psychologin. Wie es in jedem Leben normal ist, hat sich für uns im Lauf der Jahre eine gut definierte Komfortzone entwickelt. Übung, Routine, Souveränität im Tun haben zu einer Art Selbstverständlichkeit und Wohlbefinden geführt. Es ist normal, dabei im Alltag nicht danach zu fragen, wer man jenseits dieser Komfortgrenzen ist. Den angestammten Lebensbereich mit all seinen Aufgaben zu verlassen bedeutet gleichzeitig, besagte Komfortzone ebenfalls zu verlassen.

Wir sind beide neugierig darauf, zu entdecken, wer wir über unseren bisherigen Funktionsmodus hinaus noch sind. Wie ticken wir, wenn wir unangenehmen Gefühlen nicht entkommen können? Wie bekommt es uns, fremd zu sein? Wie gehen wir mit Nicht-Wissen oder Nicht-Können

um? Was passiert, wenn wir eine Entscheidung nicht rückgängig machen können? Wenn wir Ja zu dem sagen müssen, was ist? Welche Wirkung hat es auf uns, wenn wir nicht wie gewohnt konsumieren können, was uns gerade einfällt? Wie viel brauchen wir wirklich? Was macht es mit uns, wenn etwas fehlt? Was bedeutet für uns als Paar die ständige Nähe, die sich zwangsläufig beim Leben auf einem Boot ergibt? Wie gehen wir damit um, dass wir uns zu einhundert Prozent aufeinander verlassen müssen? Was bedeutet es, beruflich keine Rolle zu haben, nicht mehr Chef zu sein? Nicht mehr als Helferin gebraucht zu werden? Was heißt es, keine Termine zu haben? Auf einmal in einem Rhythmus zu leben, der nur durch die Elemente und die verschiedenen Tageszeiten strukturiert ist? Wie definieren wir die Größenordnung von Problemen und Herausforderungen, wenn es plötzlich um Leben und Tod gehen kann?

Zu Beginn unserer Suche nach einem geeigneten Boot gibt es nur eine einzige Gewissheit: Wir suchen nach einem Katamaran. Unsere Erfahrungen beim Chartern verschiedener Yachttypen haben uns über die Jahre gezeigt, dass wir beide den Komfort des Katamarans mehr schätzen als die Erfüllung von sportlichem Ehrgeiz, wie es ein Einrumpfboot eher ermöglicht. Es wird uns schnell klar, dass unser Budget für ein neues Boot mit der gewünschten Ausrüstung nicht ausreichen wird. Für uns beginnt eine intensive Zeit der Suche. Wir entwickeln einen täglichen Rhythmus: Wir arbeiten tagsüber und treffen uns abends vor dem Bildschirm, um zu sehen, was es für neue Listings gebrauchter Katamarane gibt.

Was während eines Charterurlaubs von einer Woche in Revieren, in denen wir gewöhnlich nicht mehr als einen Tagestörn vom nächsten Land entfernt waren, nicht so wichtig war, gewinnt bei der Planung einer langen Segelreise enorm an Bedeutung. Wir werden auf die Sicherheit angewiesen sein, die unser Boot uns bietet.

Tatsächlich sind ja viele der modernen Katamarane nicht wirklich hochseetauglich gebaut, sondern sie bedienen eher die Bedürfnisse sonnen- und wasserhungriger Urlauber. Unsere Ansprüche an die Sicherheit umfassen die Verarbeitung ebenso wie die Langlebigkeit von Material und Technik. Alles, was mit Navigation und Notfallmanagement zu tun hat, muss verlässlich und auf dem neuesten Stand sein. Dann soll unser Boot natürlich bequem sein. Es wird für die nächsten Jahre unser Lebensraum sein und, so viel wissen wir inzwischen, wir werden deutlich mehr Zeit vor Anker verbringen als unter Segeln.

Die täglichen Abläufe des Haushalts sollen dann ohne Umstände möglich sein. Das reicht vom Waschen der Wäsche über den Umgang mit Lebensmitteln bis zur Körperpflege. Dazu gehört auch die Unterbringung von Gästen, ohne dass sie uns beengen und dadurch schnell auf die Nerven fallen könnten. Und, last but not least: Wir wollen ein Maximum an Spaß beim Segeln haben. Das heißt, das Boot sollte eine gewisse Geschwindigkeit und Wendigkeit haben und gut Höhe laufen und damit Kurs halten und Strecken bewältigen können.

Unsere praktische Suche führt uns von der Türkei über Florida nach Portugal und in den Süden Frankreichs, wo wir schließlich einen 47 Fuß großen Segelkatamaran der Marke Lagoon kaufen, der fortan den Namen *Fat Cat* trägt.

Die nächsten eineinhalb Jahre verbringen wir damit, uns theoretisch und faktisch mit dem auszurüsten, was wir vermutlich brauchen werden. Beide bringen wir so gut wie keine Ahnung von der Ausrüstung eines Bootes mit. Oliver hat seit seiner Jugend zwar viel Erfahrung im Regattasport gesammelt und ist daher sicherlich ein fähiger Segler, wenn es um kleine Katamarane geht. Seine Hochseeerfahrung ist hingegen gleich null, haben wir uns doch viele Jahre lang aus Geld- und Zeitmangel auf kürzere Charterurlaube in küstennahen Revieren beschränkt.

Insofern weiß er zwar, was er als Skipper tut, hat jedoch keine Erfahrung auf der Langstrecke, geschweige denn in kritischen Situationen mitten auf dem Ozean.

Und ich? Ich bin eine erfahrene und begeisterte Mitseglerin, die bei jedem Wetter ein gutes Essen auf den Tisch zaubern kann, sonst aber komplett ahnungslos ist. Ich beginne bei null, indem ich zunächst den Segelschein absolviere. Ich lerne, wie man ohne hochgezüchtete elektronische Geräte navigiert, was die unendliche Menge von Seezeichen bedeutet, denen man auf der Welt begegnen kann, welches Boot Vorfahrt hat, wenn es eng wird, wie man einen Tampen oder ein Segel repariert und dergleichen mehr. Es ist uns beiden klar, dass eine solche Reise zu zweit bedeutet, dass jeder von uns alles können muss, um notfalls uns und unser Boot sicher in den nächsten Hafen zu bringen.

Oliver absolviert den Funk- und den Pyrotechnikschein. Wir besuchen einen Kurs für die wichtigsten medizinischen Interventionen auf See, bei dem wir zum Beispiel an einem Schweinefuß das chirurgische Nähen einer Fleischwunde üben. Wir lernen auch, dass wir gut daran tun, eine ausreichend sortierte Bordapotheke zusammenzustellen und mitzunehmen. Wir lassen uns darüber beraten, welche Versicherungen wir brauchen und wofür diese nicht geradestehen. Wir studieren Wettercharts und Strömungskarten und entwickeln daraus vorläufige Kurse und Zeitpläne für unseren Törn um die Welt.

Ich suche mir Informationen über die Proviantierung für Passagen, denke über Haltbarmachen und Lagerung von Lebensmitteln nach, lerne Brotbacken und informiere mich über Schädlingsvermeidung und -bekämpfung.

Ich plane so genau wie möglich meine Ausrüstung und Medikation für alle nur denkbaren Fälle, denn ich bin Diabetikerin und ich weiß, dass mein Leben davon abhängt, mit allem gut versorgt zu sein: eine Insulin-Ersatzpumpe, Insulinkatheter und -kartuschen,

Blutzuckerteststreifen, Batterien und Ähnliches für mehr als ein Jahr. Die Erlaubnis, zu jeder Tages- und Nachtzeit meinen Arzt anzurufen, falls ich nicht weiterwissen sollte. Die Zusage vom Apotheker meines Vertrauens, dass er im Notfall alles, was ich brauche, egal wohin verschicken wird. Wir statten uns mit Schwerwetterkleidung aus. Wir kaufen zwei Klappfahräder, die an Bord leicht unterzubringen sind und für unsere Bewegungsfreiheit bei Landgängen sorgen sollen.

Die Ausstattung unseres Schiffes ist eine weitere und natürlich überlebenswichtige Aufgabe. Wir haben den Katamaran gebraucht gekauft. Er ist bei der Übergabe in einem jammervollen Pflegezustand, aber unter der „Dreckschicht“ gut in Schuss. Trotzdem muss buchstäblich jedes Teil geprüft, überarbeitet und hier und dort ersetzt werden. Einige Teile der Ausrüstung, zum Beispiel die Navigationsinstrumente, sind nicht mehr zeitgemäß. Anstelle eines Systems aus drei verschiedenen Bildschirmen für AIS, Radar und Kartenplotter wählen wir die integrierte Form aller drei Funktionen auf einem einzigen Bildschirm. Wir besorgen zusätzlich zum digitalen Kartenmaterial Papierkarten für die ersten Gebiete, die wir besegeln wollen. Segel und laufendes Gut sind durch Salzwasser und Witterung stark in Mitleidenschaft gezogen und werden ersetzt. Zusätzlich gönnen wir uns einen himmelblauen Gennaker für Halbwind- und Vorwindkurse. Die großen Wassertanks unterziehen wir einer intensiven Reinigung. Wir lernen die Entsalzungsanlage kennen und verstehen. Seeventile, Haken und Ösen, Schäkel und Winschen werden gängig gemacht und gepflegt. Wir prüfen die Beleuchtung und Navigationslichter.

Die beiden Motoren und der Generator scheinen in hervorragendem Zustand zu sein, es genügt eine gründliche Wartung. Wir lassen neue Faltpropeller einbauen. Wir ersetzen sämtliche Abwasserrohre im Boot

und prüfen die Abwasserpumpen. Unser neues Zuhause bekommt Heizung und Kühlung. Oliver legt eine ausgedehnte Sammlung von Ersatzteilen, Werkzeug und Pflegemitteln an, denn wir wissen, dass es in entlegenen Teilen der Welt schwer und zeitaufwendig sein wird, an entsprechendes Material zu kommen.

Wir tauschen das vorhandene Dinghi gegen ein kleineres aus, das besser an die Aufhängung passt und leichter zu handhaben ist. Ich Sorge für die Ausstattung eines Haushalts, der bequem und praktisch ist und der uns so weitgehend wie möglich unabhängig macht. Eine Waschmaschine, zwei Kühlschränke sowie der Backofen finden ihren Weg an Bord oder werden ausgetauscht.

Diese eineinhalb Jahre teilen Oliver und ich uns auf zwischen Arbeit zu Hause und Arbeiten am Boot. Ich bin bis zu diesem Zeitpunkt als Psychologische Psychotherapeutin und Coach in freier Praxis in Stuttgart tätig. Für mich gilt es, über diesen längeren Zeitraum meine Arbeit mit den mir anvertrauten Menschen zu einem jeweils guten Ende zu führen und keine weiteren Klienten und Aufträge mehr anzunehmen, die mich über den geplanten Zeitpunkt unserer Abreise hinaus beschäftigen würden. Tatsächlich gelingt mir das gut, sodass ich zum gewählten Zeitpunkt bedenkenlos werde abreisen können. Oliver hat seinerseits seit dem Verkauf seiner Firma über drei Jahre die Käufer weiter beraten. Auch seine Arbeit nimmt mit der Zeit ab und eröffnet Freiraum für mehr Beschäftigung mit unserem zukünftigen Zuhause.

Von den nicht enden wollenden Arbeiten am Kat abgesehen, verbringen wir immer wieder mehrere Wochen auf dem Wasser. Wir bereisen das Mittelmeer. Wir betrachten diese Zeit sehr bewusst als unsere ersten Gehversuche und probieren aus, wie weit wir mit unserem Katamaran gehen können. Wir lernen, machen Fehler,

sprechen über unsere Manöver und korrigieren sie. Wir lernen Seekrankheit und Müdigkeit kennen, machen erste Erfahrungen mit Nachtfahrten. Wir erleben schweres Wetter, Flaute, Hitze und Kälte, wir lernen das Ankern, das An- und Ablegen an einer Mooringboje, das Parken an einem Steg in der Marina. Wir üben verständliches und ruhiges Kommunizieren in stressigen Situationen. Wir erfahren, dass die kleinste Unachtsamkeit große Wirkung haben kann. Und wir beginnen, unserem Boot zu vertrauen.

Während dieser Zeit machen wir beide in einer kleinen Tauchschule auf Sardinien den Tauchschein. Oliver hat die Absicht geäußert, tauchen zu lernen, um für technische Probleme unter Wasser, für Kontrollen beim Ankern und für die Reinigung des Unterwasserschiffs gerüstet zu sein. Ich verspüre gewöhnlich wenig Lust, mich unter Wasser aufzuhalten. Aber ich gebe dem Ganzen eine Chance und mache mit.

Eines ist sicher: Wir könnten noch heute in der Vielzahl der Vorbereitungen stecken. Es gibt immer etwas, das noch nicht perfekt ist. Es gibt immer etwas, das sich noch nicht sicher genug anfühlt. Es gibt immer Gründe, die Abreise hinauszuschieben. Wir haben viele Leute kennengelernt, die vom Fahrtensegeln geträumt und bei aller Vorbereitung doch niemals den heimischen Hafen verlassen haben. Insofern sind wir uns der Notwendigkeit bewusst, an irgendeinem Punkt mit der Faust auf den Tisch zu hauen, den Vorbereitungen ein Ende zu setzen und den Abfahrtstermin zu bestimmen.

Gegen Ende dieses Zeitraums lösen wir unseren Hausstand in Stuttgart vollständig auf. Unser Haus, das wir zunächst vermieten, werden wir wenig später verkaufen. Ein Großteil unseres Mobiliars, Fahrzeuge und einiges mehr werden verkauft oder verschenkt, den Rest lagern wir in einem einzigen Raum.

Es ist ein seltsames Gefühl, diese Stadt wohl noch als Heimat zu empfinden, gleichzeitig aber zu wissen, dass wir für eine Weile nirgends hingehören werden. Dass unser Zuhause mit uns ziehen wird. Für mich als Tochter von Flüchtlingen aus Ostpreußen, die in ihrem bisherigen Leben Verwurzelung nicht erfahren hat, fühlt sich das an, als würde ich aus diesem Mangel eine Tugend machen, indem ich willentlich und wissentlich auf große Fahrt gehe und damit auf ein festes Zuhause verzichte.

Dann ist es so weit. Wir feiern Abschied mit Familie und Freunden. Der Ozean liegt vor uns, alles, was bisher unser Leben ausmachte, lassen wir hinter uns, um uns endgültig auf den Weg zu machen.

Routenplanung

Um den Globus ziehen sich Windgürtel in einer festgelegten Anordnung. In unseren Breiten befinden wir uns in der Westwindzone. Weiter Richtung Süden schließt sich die Ostwindzone mit Wind aus Ostnordost an. Noch weiter südlich haben wir wiederum einen Ostwindgürtel, diesmal aber mit Wind aus Ostsüdost. Wo diese beiden Zonen aufeinandertreffen, heben sich die beiden Windrichtungen sozusagen auf: Diese Region nennt man „die Kalmen“. Geht man noch weiter nach Süden, trifft man erneut auf eine Westwindzone.

Eine Route um den Globus wird im Allgemeinen so geplant, dass man nur im Notfall am Wind segeln muss, denn es gilt der alte Spruch: „A Gentleman doesn't sail upwind.“ Dadurch, dass sich Wind- und Bootsgeschwindigkeit vektoriell addieren, erhöht sich die faktische Windgeschwindigkeit beim Segeln am Wind. Dies führt zusammen mit den Wellen, gegen die ein Boot anlaufen muss, zu stark erhöhter Beanspruchung des Materials und zu teils sehr ungemütlichen Bedingungen.

Da wir nun aber nicht mutwillig unangenehmes Segeln erleben wollen, planen wir eine Route mit Winden, die im Wesentlichen achterlich, also eher von hinten wehen. Wir haben dafür zwei Möglichkeiten. Entweder segeln wir in der Westwindzone nach Osten und nehmen dabei mehr Tiefdrucksysteme in Kauf. Oder wir wählen die Ostwindzone und segeln nach Westen. Bezeichnenderweise nennt man die Letztere auch Tradewind-Zone, denn der seefahrende Handel bewegte sich früher ausschließlich in dieser Richtung. Hier zu segeln ist einfacher, gemütlicher

und wärmer. Unter Seglern nennt man es auch die „Barfußroute“. Sie verläuft vom Mittelmeer über die Kanaren und Kapverden in die Karibik, von dort durch den Panamakanal in den Pazifik, von wo aus man durch den Suezkanal zurück ins Mittelmeer gelangt. Dabei kommt man zwangsläufig am Horn von Afrika, an Somalia, vorbei. Das ist heute aufgrund der massiven Bedrohung durch Piraterie gefährlich und nicht versicherbar. Tatsächlich kann man sagen, dass ein einigermaßen sicheres Segeln in diesen Gefilden häufig nur unter Begleitung von Kanonenbooten möglich ist. Dies ist nun nicht jedermanns Sache. Und so führt die Suche nach alternativen Routen für die Weltumsegelung zur Barfußroute 1 B: Statt den gefürchteten Weg über den Suezkanal nehmen heute die meisten Segler den Weg über Australien, Südafrika und Brasilien und kehren so nach Europa zurück. Diese Route ist schwieriger und sie dauert länger, denn auf dem letzten Teil der Reise ist man in der Westwindzone unterwegs.

Bis hierher ist die Routenplanung von Europa aus eine relativ einfache Sache. Nun kommen aber zu den bisherigen Überlegungen auch noch Planungen hinzu, die jahreszeitlich bedingt sind. Wirbelstürme kommen immer dann zustande, wenn das Wasser sehr warm ist. Auf der Nordhalbkugel ist das von Mai bis Oktober der Fall, auf der Südhalbkugel ist dieser Rhythmus um sechs Monate verschoben, also von November bis April. Luftmassen brauchen möglichst viel Anlauf, damit sich ein richtiger Wirbelsturm aufbauen kann. Daher bleiben die Westküsten weitgehend von ihnen verschont. Aus diesem Zusammenhang erklärt sich, dass die Marquesas selten, Tahiti gelegentlich und die Fidschi-Inseln oft und heftig Hurrikane erleben. Da es sich keinesfalls empfiehlt, während eines Hurrikans segelnd unterwegs zu sein und die Bootsversicherungen dieser Welt unter keinen Bedingungen die Yachten in der gefährdeten Jahreszeit für diese Seegebiete versichern, muss also so geplant werden,

dass man sich von Mai bis Oktober auf keinen Fall in Revieren innerhalb der Hurrikanzone auf der Nordhalbkugel befindet - und von November bis April wiederum nicht in den entsprechenden Gebieten auf der Südhalbkugel.

Um auf dem Wasser aus dem Mittelmeer auf den Atlantik zu gelangen, führt unsere Reise durch die Straße von Gibraltar. Sie stellt - abgesehen von den Binnenflüssen, dem Bosphorus und dem Suez-Kanal - den einzigen Zustrom ins Mittelmeer dar. Da das Mittelmeer warm ist, verdunstet viel Wasser, was eine starke Strömung vom Atlantik ins Mittelmeer verursacht. Die Strömung vom Atlantik ins Mittelmeer ist entsprechend heftig. Kommt dazu auch noch ein starker Westwind, so ist es oft regelrecht unmöglich, aus dem Mittelmeer mit einem Segelboot in den Atlantik zu gelangen.

Wir müssen also rechtzeitig aus dem Mittelmeer hinaussegeln, bevor die Winterstürme dies verhindern. Deshalb ist nach Oktober an eine Fahrt durch die Meerenge von Gibraltar nicht mehr zu denken. Gleichzeitig ist es so, dass der Passat, der eine ruhige und gleichmäßige Passage über den Atlantik gewährleistet, erst ab Dezember stetig bläst. Wir brechen also im Oktober aus dem Mittelmeer auf und segeln durch die Straße von Gibraltar bis nach Teneriffa. Dort wollen wir bis Dezember abwarten, bevor wir uns auf unsere erste große Passage wagen.

Der Atlantik: Mein Leben im Kielwasser.

Der „große Teich“: Nehmen, was ist

Die eigentliche Passage über den Atlantik beginnt mit dem Verlassen Teneriffas und endet mit der Ankunft auf Barbados. Wir haben zuvor schon kürzere Passagen erlebt. Diese aber wird 19 Tage dauern. Ohne Sichtkontakt zum Land. Ohne Möglichkeit, anzuhalten oder problemlos umzudrehen.

Die Überfahrt über den Atlantik ist der Prototyp einer Unternehmung, zu der wir uns entschließen, auf die wir uns einlassen. Ab diesem Zeitpunkt haben wir das zu nehmen, was kommt. Es ist aber auch der Inbegriff dessen, was ich bisher vermieden habe. „Freiheit“, so behauptete ich früher, „entsteht durch Wahlmöglichkeit. Durch Alternativen. Freiheit bedeutet, einen Weg einzuschlagen und nach Belieben abzubiegen oder umzukehren. Freiheit heißt, meine Meinung zu ändern und Nein zu dem zu sagen, wozu ich bisher Ja gesagt habe.“ Richtig? Heute würde ich sagen: „Nicht so ganz!“

Tatsächlich könnte man meinen, die höheren Mächte hätten etwas dagegen, dass wir auf diese Reise gehen. Im August bringe ich die letzten ärztlichen Untersuchungen vor unserer Reise hinter mich. Für eine Diabetespatientin sind dies die normalen und regelmäßig zu absolvierenden Termine: Diabetologe, Augenarzt, Kardiologe. Ich kann mit den Befunden zufrieden sein: Für eine, die seit bald 50 Jahren mit Diabetes lebt, bin ich beinahe unglaublich gesund. Es folgt die letzte gynäkologische Vorsorgeuntersuchung. Hier trifft es mich umso härter. Meine Ärztin findet einen Knoten in meiner rechten Brust.

Sie schickt mich umgehend zum Radiologen. Er diagnostiziert den Knoten mit trockenen Worten: „Sie haben einen Tumor.“

Ich erlebe das, als würde ich aus vollem Flug vom Himmel geholt. Ich, die ich in der Praxis seit vielen Jahren schwerpunktmäßig mit Tumorpatienten gearbeitet habe, habe selten darüber nachgedacht, dass mich ein solches Schicksal selbst betreffen könnte. Umso härter ist jetzt der Aufprall. Alles, was mich gerade eben noch als relevant für unsere Reise beschäftigt hat, ist mit einem Mal nicht mehr wichtig. Wie soll es weitergehen?

Der Tumor ist zum Glück noch recht klein. Er wird operativ entfernt, ohne dass meine Brust abgenommen werden muss. Die histologische Untersuchung des entfernten Gewebes zeigt, dass eine Chemotherapie nicht zwingend notwendig ist, dass vielmehr nach einigen Wochen der Wundheilung die Brust sechs Wochen lang täglich bestrahlt werden soll. Nachdem ich den ersten Schock und die ersten Ängste einigermaßen überwunden habe, kommt mir die Tatsache zugute, dass ich so viele Betroffene durch diese schwerste Zeit nach der Diagnose begleitet und mit ihnen erarbeitet habe, wie sie während der Behandlung ihren Fokus halten, mit Emotionen wie Angst, Hilflosigkeit und Ärger umgehen, wie sie handlungsfähig und selbstbestimmt bleiben, sich abgrenzen und dabei trotzdem im Kontakt mit anderen sind.

Nicht einen Augenblick denke ich darüber nach, ob ich unseren Plan der Reise angesichts der Geschehnisse kippen soll. Ich bin nicht bereit, mein weiteres Leben im Zeichen von Sorgen und Nachsorgen zu führen. Ich bin überzeugt davon, dass es wenig gibt, das so heilsam ist wie der Ozean. Ich weiß nur zu gut, wie zerbrechlich mein und unser aller Leben ist. Wenn mich diese Krankheit wieder erwischen soll, dann wird sie das tun, egal wo ich mich befinde – und dann doch lieber aus der vollen Lebendigkeit heraus. Ich habe immer so gelebt. Ich werde

jetzt nicht damit aufhören. Und zum Glück ist im Falle eines Falles der Weg nach Hause eine Sache von maximal zwei Tagen.

Wir segeln *Fat Cat* kurze Zeit nach der Operation mithilfe eines unserer Neffen bis Teneriffa. Ich bin weit davon entfernt, körperlich voll belastbar zu sein. Die Folgen der Operation fordern ihren Zoll. Ich bin tief erschöpft und habe Schmerzen beim Benutzen meines rechten Arms. Aber ich will an Bord sein. Das ist der Ort, der mir guttut, den ich gewählt habe für mein neues Leben.

Von Teneriffa aus fliegen wir zurück nach Stuttgart, wo ich die Zeit der Bestrahlungen durchlaufe. Das tägliche Eintauchen in die Mühlen der radiologischen Klinik ist für mich der Horror. Jeder Schritt, jede Handlung wird vorgegeben. Ich kann nichts kontrollieren, nichts selbst entscheiden. Vielleicht realisiere ich erst jetzt so richtig, durch welche Hölle die Patienten gegangen sind, mit denen ich über die Jahre gearbeitet habe. Und doch spreche ich von Glück im Unglück. Ich bin nicht allein, sondern werde von meiner Familie und Freunden begleitet und unterstützt. Und ich habe eine Perspektive: Die Fortsetzung unserer Reise wird meine „Anschlussheilbehandlung“ sein.

Anfang Dezember kommen wir aus Deutschland nach Teneriffa zurück. Hinter uns liegen neben der Strahlenbehandlung die Räumung unseres Hauses und die Organisation und Erledigung von tausend alltäglichen Dingen. Wir sind beide erschöpft.

Der Flug von Barcelona nach Teneriffa gestaltet sich etwas schwierig: In unserem Gepäck ist eine Dose mit Lack aufgegangen und hat sich inniglich mit dem Rest des Tascheninhalts verbrüdet: Tüten mit Getreide, Bücher, DVDs sind voller Lack.

Wir hätten diesen gar nicht transportieren dürfen, aber das wussten wir nicht. In Spanien wird dieser Zwischenfall eher entspannt gehandhabt. Wir kommen mit einer

Verwarnung, teilweise zerstörtem Gepäck und großzügig bis zu den Ellbogen verteiltem weißen Lack mit entsprechendem Geruch davon, was einem Flug ohne nennenswerte Reinigungsmöglichkeiten eine interessante Note verleiht.

Es folgen auf Teneriffa: Einkaufen, Verarbeiten und Verstauen eines Vier-Wochen-Proviants. Das Boot reinigen. Die Tauchflaschen füllen. Das Großfall und zwei Schoten erneuern. Wir verlegen uns in eine gemütliche kleine Bucht, um auf ein günstiges Wetterfenster für die Abfahrt zu warten.

Der Proviant ist eingekauft, das frische Fleisch in haltbare Gerichte verarbeitet, mit unserem Wetterdienst haben wir über den günstigsten Abfahrtstermin palavert, die vorerst letzten Dinge an *Fat Cat*, unserem Katamaran, sind auf Touren und auf Hochglanz gebracht. Und wir haben uns innerlich vorbereitet. Wir haben, kurz gesagt, unsere Pläne vervollkommnet.

Da wir ja aber nun laut und deutlich verkündet haben, dass wir auch mit dem Ziel losziehen, uns unseren inneren Dämonen zu stellen, hätten wir im Grunde wissen können, dass es anders kommt. Ich habe es nicht so gerne, wenn etwas oder jemand meine Pläne durchkreuzt. Genau dies wird also meine erste Lektion.

Beim Ausparken aus der Marina in San Miguel stellen wir fest, dass einer der beiden Saildrives, also die Antriebskonstruktion der Yacht, defekt ist. Der zur Hilfe gerufene Mechaniker kommt am nächsten Tag in unsere Bucht, wird mit dem Dinghi abgeholt, baut das Teil aus, nimmt es mit zum Reparieren, bringt es wieder, baut es ein. Problem gelöst.

Ein Saildrive ist das Teil, das sich zwischen Motor und Schraube befindet. Es übernimmt unter anderem den nicht unwesentlichen Teil der Abdichtung des Rumpfdurchbruchs. Der Motor ist ja im Trockenen und die Schraube nicht. Früher schraubte man einfach eine Welle

an den Motor, neigte das Ganze etwas nach hinten unten und setzte am Ende die Schraube drauf. Der Nachteil war, dass hierdurch der Motor sehr weit nach vorne zu liegen kam, weil die Welle nicht zu steil verlaufen durfte. Damit hätte sich bei unserem Boot der Motor unter unserem Bett befunden, und das ist aus diversen Gründen nicht wünschenswert. Ein Saildrive ermöglicht, dass der Motor ziemlich weit hinten eingebaut wird und direkt dahinter die Schraube ihre Arbeit machen kann.

Ich freue mich und mache die nächsten Pläne: Generator an, Entsalzungsanlage einem letzten Test unterziehen. Gleichzeitig Körner mahlen, um Brot zu backen. Wir werfen die dafür benötigten Geräte an, alles läuft wunderbar. Nach 20 dieser wunderbaren Minuten hustet der Generator, im Salon beginnt sich der Geruch nach etwas Durchgeschmortem auszubreiten. Sekunden später quillt Rauch aus den Ritzen des Schapps, in dem eine Unmenge elektrischer Kabel installiert ist. Was ist passiert? Der Krümmer des Generators ist nach zehn Jahren treuer Dienste bis jenseits aller Reparaturmöglichkeit zerbröselt. Bis zu diesem Moment hatte er noch gut funktioniert. Seine Altersschwäche ist nicht nur Oliver, sondern auch dem Gutachter bei der Prüfung unseres Katamarans vor dem Kauf entgangen. Ein Ersatzteil hierfür befindet sich nicht in unserer Sammlung. Es gibt für unseren Bootstyp eines in Spanien, zehn Tage Lieferzeit, eines in den USA, fünf Tage Lieferzeit, eines in Deutschland, irgendwas dazwischen. Wasser können wir auch nicht machen, insofern müssen wir also sehen, dass wir entweder in eine Marina kommen oder den Notstand proben.

An dieser Stelle wird mir dank gelegentlich aufblitzender Erkenntnisfähigkeit bereits klar, was ich hier lernen kann. Klar kann ich so verzweifeln, dass sich meine Zehennägel aufrollen und mein Blutzucker einen doppelten Salto schlägt. Aber was soll das bringen? Ich will lernen, die

Dinge so sein zu lassen, wie sie sind. Nebenbei bemerkt habe ich diese Fähigkeit ja in hohem Maße, wenn es um wirklich große Dinge geht. Und doch ist es schwer, sie im Alltag bei vergleichsweise unwichtigen Kleinigkeiten anzuwenden.

Wir sind also konfrontiert mit einer Wartezeit von mindestens einer Woche. „Gut“, sage ich, „dann richte ich mich damit ein.“ Ich werde den Inverter anwerfen, den Oliver gerade neu verdrahtet hat, und mein Körnerwerk vollenden. Allein – wie soll ich sagen – die Mühle sagt nicht einmal „piep“, denn der Inverter hat ebenfalls den Geist aufgegeben. Ich kann plötzlich nicht mehr aufhören zu lachen. Mein innerer Knoten ist geplatzt. Ich habe mich aus der Starre gelöst, die mich befallen hatte, und kann mit Oliver zusammen schauen, wie wir mit der Situation umgehen. Unter Motor machen wir uns auf den Weg in eine kleine Marina bei Santa Cruz, wo die Werkstatt ihren Sitz hat, die uns den Generator in Ordnung bringen wird. Das verleiht uns auch die Möglichkeit, zwei Dinge für die Überfahrt zu besorgen, die uns noch fehlten. Muss ich ergänzen, dass es schmerzfreier ist, einen Generatorschaden in Landnähe zu bemerken, als mitten auf dem Atlantik? Als wir dann wirklich meinen, bereit für die große Überfahrt zu sein, stirbt Olivers Vater. Oliver fliegt zur Beerdigung zurück nach Deutschland. Ich bleibe allein an Bord zurück.

Aus meinem Logbuch

Wir haben 10 Knoten Nordwind, Sonne und 20 Grad. Am Sonntag bekommen wir von der Marina, in der wir uns befinden, Weisung, uns weiter nach hinten in den