

Paul Maier

MATANGI

Unter Segeln zu fernen Zielen

Von der Mosel zum Rio de la Plata

Reisebericht



Paul Maier

MATANGI

Unter Segeln zu fernen Zielen

Von der Mosel zum Rio de la Plata

Reisebericht



Paul Maier

MATANGI

Unter Segeln zu fernen Zielen

Von der Mosel zum Rio de la Plata

Reisebericht

2. überarbeitete Auflage

ISBN 978-3-8423-0270-9

Herstellung und Verlag: Books on Demand GmbH,
Norderstedt

Gestaltung, Karten und Fotos: Paul Maier

© Paul Maier 2000, 2010

Alle Rechte liegen beim Autor

Für Dim, meine Frau.

Die in diesem Buch beschriebenen Ereignisse, Beobachtungen und Gespräche basieren auf den Inhalten meiner Reisetagebücher sowie MATANGIs Logbuch. Zur Wahrung von Persönlichkeitsrechten habe ich bestimmte Personennamen und Schiffsnamen geändert. Ähnlichkeiten mit Personen, Schiffen oder Begebenheiten können dennoch nicht ganz ausgeschlossen werden; sie wären aber rein zufällig und von mir nicht beabsichtigt.



Inhalt

Prolog

VERWIRKLICHUNG EINER IDEE

Anfänge

Reisevorbereitungen

IN EUROPÄISCHEN GEWÄSSERN

Abschied

Nordseereise

English Style

Seereise nach Irland

Irischer Sommer

Mastbruch

Von Frankreich nach Madeira

Madeira

Teneriffa

AN DER KÜSTE AFRIKAS

Reise nach Afrika

Ankunft in Dakar

Exotisches Afrika

Gambia

Guinea Bissau

Ozeanüberquerung

BRASILIEN UND URUGUAY

Salvador de Bahia

Auf dem Rio Paraquacú

Entlang der brasilianischen Küste

Ilha Grande bis Florianopolis

Ilha Santa Catarina

Sturm

Auf dem Rio de la Plata

Die Reise geht weiter

Glossar

Prolog

Es mag zwanzig Jahre zurückliegen oder länger. Vielleicht war es damals, als meine Seefahrtzeit begann und ich vom Frachtschiff aus zum ersten Mal die exotische Silhouette einer Südseeinsel sah. Ich träumte davon, so eine Insel irgendwann einmal besuchen zu können. Daß es mit dem eigenen Schiff sein würde, lag damals jenseits meines Vorstellungsvermögens.

MATANGI ist das polynesisches Wort für Wind. Dies schien mir der geeignete Name für mein Schiff zu sein. MATANGI ist ein slupgetakelter Katamaran, zwölfmetersechzig lang, sechsmetersechsendsechzig breit. Er entstand im Selbstbau nach dem Design eines englischen Konstrukteurs.

Verwirklichung einer Idee

Anfänge

Irgendwann zwischen 1980 und 1983 fing ich an, mich ernsthaft für Yachten zu interessieren. Mein unbestimmter, seit langem schwelender Traum von Reisen zu exotischen Zielen begann sich in jenen Jahren zur fixen Idee zu komprimieren: Man müßte ein Boot haben und damit um die Welt segeln ...

Dies kam nicht von ungefähr. Ich hatte gerade die Seefahrtschule erfolgreich beendet und war fortan befähigt, größere Schiffe zu führen. Da sollten meine neu erworbenen nautischen Kenntnisse doch allemal für ein Segelboot reichen. Daß dieses ein Katamaran sein sollte, ergab sich ganz spontan. In einem Segelmagazin hatte ich eine Anzeige gelesen: Jemand bot einen Vierzig-Fuß- Katamaran zum Verkauf an. Als ich anrief, gab der Mann zu, er besitze zwar einen Kat, doch befinde sich dieser noch im Bau. Aber wenn ich interessiert sei, könne er mir zu einem eigenen Mehrumpfboot verhelfen.

So lernte ich Burkhard kennen.

Noch während ich seinen Katamaran besichtigte - immerhin war der Kasko bereits fertig -, kam ich zu der Überzeugung: so ein Boot mußst du haben! Mich beeindruckte vor allem der immense Lebensraum, diese riesige Decksfläche. Alle weiteren Vorteile erklärte mir Burkhard nach und nach. Ich sah mich schon als Skipper meines eigenen Kats, unter südlicher Sonne eine Tropeninsel ansteuern.

Sobald er mir die Pläne besorgt hatte, wurden wir handelseinig. Wir schlossen einen Vertrag: Burkhard würde zweitausend Stunden tatkräftig mitarbeiten; unter seiner Anleitung und mit zweitausend Arbeitsstunden meinerseits sollte der schwimmfähige Kasko fertiggestellt werden. Er würde den Bauplatz stellen – ein ausgedienter Kuhstall in der Nähe von Kiel – sowie Baumaterialien, wie Polyester, Schaumplatten, Glasgewebe und so weiter, besorgen.

Ich fing mit null Ahnung an, doch unter Burkhard's Führung lernte ich schnell. Als erfahrener Selbstbauer wußte er, wie man am effektivsten arbeitet. Sorgfältige Vorbereitung der einzelnen Arbeitsgänge war das Wichtigste. Burkhard arbeitete sehr genau. Innerhalb von zwei Monaten stellten wir gemeinsam mittels Vacuum-Verfahren den kompletten Plattensatz her. Daraus sollte dann der Bootskörper zusammengebaut werden.

Wir arbeiteten sieben Tage die Woche, oft zwölf Stunden am Tag. Tatsächlich stärkten Burkhard's gute Arbeitsmoral und seine bedächtige Art, die Dinge systematisch anzugehen, von Anfang an mein Vertrauen und ließen Zweifel am Gelingen des Projekts zu keiner Zeit aufkommen. Er verstand es, meinen Enthusiasmus immer wieder neu zu entfachen. Auch er selbst erlag zu Zeiten, wenn etwa ein weiteres Rumpfteil fertiggestellt war, spontanen Begeisterungsschüben, bei denen man hätte fragen können: wessen Boot bauen wir hier eigentlich? Wie ich ihn verstanden hatte, wollte er ein Unternehmen aufziehen, eine Art Bootswerft für Selbstbauer, und mein Katamaran war sein erster »Großauftrag«.

Auf die einzelnen Bauabschnitte, die wir möglichst in die Sommerzeit legten, verwendete ich jeweils meinen Jahresurlaub. Nach monatelanger Trennung, bedingt durch meinen Seefahrerberuf, konnte ich meine Familie unmöglich auch noch während meines Urlaubs alleine lassen. Deshalb zogen wir jedesmal gemeinsam zum Ort des Geschehens.

Es war an alles gedacht. Während Burkhard den Kuhstall zur Verfügung stellte, mieteten wir auf demselben Bauernhof kostengünstig eine Ferienwohnung; ich konnte das Boot bauen und hatte meine Familie bei mir. Dim und Moana erfreuten sich der Ferien auf dem Bauernhof – mit Ostseestrand nahebei –, während ich in jenem Kuhstall härter arbeitete, als es vermutlich ein Bauernknecht auf diesem Hof jemals hatte tun müssen.

Aus den Sandwichplatten, genau auf Form geschnitten, fügten wir später in einer Halle eines anderen Bauernhofs während weiteren zwei Monaten den Bootskörper zusammen. Wir hatten umziehen müssen; der Bauer hatte beschlossen, den alten Kuhstall abzureißen.

Nachdem die Bootschale zusammengebaut war und Burkhard seinen Teil der Abmachung – was die Zahl seiner Arbeitsstunden anbetrifft – erfüllt hatte, stand er nur noch sporadisch zur Verfügung. Ratschläge, wenn immer ich sie brauchte, gab er mir allerdings weiterhin gerne.

Ab dem dritten Zweimonatseinsatz war ich also auf mich alleine gestellt, aber der Kasko noch weit von seiner Vollendung entfernt. Intensiv konzentrierte ich mich auf mein Ziel: die Fertigstellung des Bootes. Verbissen führte ich die Arbeiten fort. Aber gerade die Feinheiten, wie Spachteln und Schleifen, erwiesen sich als sehr arbeitsintensiv. Doch je mehr ich selbst am Boot tun konnte, um so mehr wurde es *mein* Boot. Man bekommt eine weitaus innigere Beziehung zu Dingen, die man selbst schafft. Schließlich mußten noch die Motoren eingebaut, die Ruderanlage montiert, die Positionsbeleuchtung und andere Details, wie etwa Klampen oder Außenbordventile installiert werden. Dann endlich war der Kasko soweit fertiggestellt, daß er ins Wasser konnte.

Der Transport vom Bauernhof zur Küste war dann noch eine Angelegenheit, die wiederum – das war ganz klar im Vertrag festgelegt – in Burkhard's Aufgabenbereich fiel. Er

arrangierte und koordinierte alles bestens. Da die Breite des Katamarans in etwa der Breite einer normalen deutschen Landstraße entspricht, mußten bestimmte Straßenabschnitte gesperrt und der Transport mit Polizeibegleitung durchgeführt werden. Dazu wurde eine frühe Morgenstunde ausgewählt, in der die Verkehrsdichte am geringsten ist. Dann – alles war bestellt – drohte das Unternehmen wegen Glatteis (es war Mitte Dezember) kurzfristig abgeblasen zu werden. Doch gab die Polizei schließlich ihr Okay. Aufgebockt auf einem hochrädigen Rübentransportanhänger und gezogen von einem starken Trecker trat der Katamaran seine erste und vielleicht beschwerlichste Reise an. Die Fahrt ging zunächst querfeldein. Dann etwa zehn Kilometer über Landstraßen von Dänischenhagen nach Schilksee, immer dem Polizeiauto mit Blaulicht hinterher. Manchmal war es nur eine Sache von Zentimetern, um rechts und links an Leitpfosten oder Chausseebäumen vorbeizupassen. Dann kam der Augenblick des »Stapellaufs«: das Schiff wurde mit einem Mobilkran in sein Element gesetzt.

Ein Kasko hat noch keine Seele. Genau den Eindruck hatte ich, als ich diesen weißlackierten fensterlosen Bootskörper, einem UFO ähnlicher, als einem Wasserfahrzeug, an diesem grauen Dezembertag auf dem Wasser schwimmen sah. Obwohl eine gewisse Formschönheit erkennbar war, zeigte das Boot noch keine Charakterzüge. Nichtsdestotrotz gab es eine Schiffstaufe; Dim hatte für Sekt und Sandwiches gesorgt. Doch ersparten wir es dem jungfräulichen Schiff, ihr die Sektflasche an den Bug zu knallen; ich hatte mal in einer Filmkomödie gesehen, wie so eine Flasche bei eben solch einem Anlaß ein Loch in die Bordwand gehauen hatte ...

Einmal im Wasser, konnte MATANGI nun ihre Überführungsfahrt auf eigenem Kiel von der Ostsee über Flüsse und Kanäle zur Mosel, unserem Heimatgewässer,

antreten. Für die Crew gab es ein paar Matratzen und Schlafsäcke, ein kleiner Gaskocher, ein Pumpklo, ein paar Petroleumlampen als Innenbeleuchtung - weiter nichts. Sogar unter diesen Umständen bereitete Dim uns täglich mindestens eine komplette warme Mahlzeit. Der Dieselvorrat wurde in zwei Ölfässern im Cockpit gefahren. Die Überführung fand im Dezember 1985 statt und dauerte dreizehn Tage.

Reisevorbereitungen

Mehring ist unser Heimatort. Dort hatte ich unmittelbar am Moselufer ein Stück Gartenland gepachtet, welches fortan der Bauplatz des Katamarans sein sollte. Hier wollte ich den Ausbau bis zur kompletten Vollendung durchführen. Da ich jetzt nicht mehr unter Zeitdruck stand, denn es fielen ja keine Kosten mehr für Hallenmiete oder Ferienwohnung an, konnte ich mir die Zeit nehmen, die Arbeit am Boot in Ruhe durchzuführen. Dennoch verwendete ich meine gesamte Freizeit, meinen ganzen Jahresurlaub ausschließlich fürs Boot; die übrige Zeit fuhr ich monatelang zur See, frisches Geld verdienen. Meine Familie kam zu kurz. Mich erstaunt es noch heute, daß Dim, meine Frau, dies alles geduldig ertragen hat, ohne jemals zu murren. Unerschütterlich hielt sie zu mir, stand mir fest zur Seite.

Während meines Urlaub arbeitete ich härter, als in meinem Beruf. Oft auch noch sonntags. Zehn, zwölf Stunden täglich waren keine Seltenheit. Es kam soweit, daß Dim mir das Mittagessen ans Boot brachte, weil ich mir nicht mal mehr die Zeit nahm, wenigstens dafür nach Hause zu kommen. Nach einem arbeitsreichen Urlaub empfand ich den anschließenden Einsatz an Bord des Frachtschiffs fast als Erholung.

Im Sommer des Jahres 1991 sollte es endlich losgehen. Nach insgesamt sechs Jahren Bauzeit war unser Schiff

fertiggestellt, bereit für die große Reise. Als MATANGI nach ihrem zweiten »Stapellauf« wieder schwamm, bedeutete dies nicht, daß sie sofort abfahrtbereit gewesen wäre. Noch lange nicht. Sie mußte noch ausgerüstet werden, das heißt, fast eine Tonne Proviant und Ausrüstung waren in sinnvoller Ordnung in dem kleinen Schiff zu verstauen. Dann mußte der Mast längs Deck gelegt werden; erst nach Passieren der letzten Brücke auf dem Weg zum Meer würden wir ihn stellen können. Zudem gab es unzählige kleinere Arbeiten zu erledigen, die ich am Bauplatz nicht mehr geschafft hatte, wie beispielsweise Beschläge montieren, Geräte einbauen und vieles mehr. Probefahrten auf dem Fluß waren die willkommene Gelegenheit, Freunden, Bekannten und Verwandten eine Ausflugsfahrt auf unserem neuen Schiff zu bieten.

Unser Ausrüstungsplatz hätte nicht günstiger liegen können. Ich verholte MATANGI an eine Stelle, wo das Flußufer durch eine senkrechte Mauer befestigt ist, mit ausreichender Wassertiefe davor. Fast wie eine Kaimauer. Und der große Vorteil: nur etwa 70 Meter von unserer Wohnung entfernt. Doch durfte ich das Schiff nicht direkt an der Mauer, die ein durchaus solides Stahlgeländer krönt, festmachen. Es gab (und gibt) da nämlich ein Verbot, worauf mich gleich am ersten Tag die täglich patrollierende Wasserschutzpolizei mit warnendem Finger hinwies. Daß ich MATANGI anstelle dessen vor Bug- und Heckanker in einem Meter Abstand parallel zur Mauer legte, gut außerhalb der Fahrrinne, um den durchgehenden Binnenschiffsverkehr nicht zu behindern, damit waren die Beamten einverstanden. Als ich dann noch nachts ein weißes Licht setzte, genau nach Vorschrift, gaben sie sich vollends zufrieden und ließen mich fortan in Ruhe. Eine einzige lose Heckleine genehmigte ich mir dennoch, um beim Anund Vonbordgehen den Katamaran dicht ans Ufer holen zu können. So konnten wir bequem über viele Tage hinweg

unser Schiff ausrüsten, ohne lange Wege zurücklegen zu müssen. Wer hat schon einen Ausrüstungskai so nahe am Haus!

Nach dem »Stapellauf« nahmen die Vorbereitungen noch weitere sechs Wochen in Anspruch. Ich befand mich in einem Zustand permanenter Anspannung, die sich auch auf meine Frau und meine Tochter und – so hatte ich den Eindruck – in Form von neugieriger Erwartung auf unsere Mitmenschen übertrug. Als Abfahrtstermin hatte ich den Beginn von Moanas Schulferien festgesetzt, womit sie noch ihr drittes Grundschuljahr abschließen konnte. Fortan sollte ich den Lehrer für sie spielen müssen. Entsprechende Schulbücher für die bevorstehenden drei Schuljahre hatten wir bereits besorgt.

So günstig unser Ankerplatz lag, so auffällig war er auch: Wie auf dem Präsentierteller. Nicht weit entfernt führt eine Brücke über den Fluß, und unmittelbar entlang der »Kaimauer« verläuft eine laute Bundesstraße sowie ein Fußweg. Letzterer wird besonders an Wochenenden gerne von Spaziergängern frequentiert. Von der Brücke aus, sozusagen aus der Vogelperspektive, aber auch vom Fußweg her, war unser Treiben mühelos zu beobachten. Eine kostenlose, öffentliche Theatervorführung. Und kaum ein Passant, der nicht stehenblieb. So konnte es nicht ausbleiben, daß sich täglich mehr Neugierige vor unserem »Ausrüstungskai « einfanden. Oft bildeten sich regelrecht Gruppen. Es wurde diskutiert, gemutmaßt, was es denn wohl mit diesem Schiff auf sich habe. Uns wurden die seltsamsten Fragen gestellt. So gut wir konnten und es unsere Zeit erlaubte, antworteten wir.

Moana war damals neun. Kurz vor Ferienbeginn kamen die Mädchen und Jungen ihrer Schulklasse, um sich von ihr zu verabschieden.

Da nun mal das Interesse unserer Mitmenschen geweckt war, hatten diese auch ein Recht zu erfahren, was hier

überhaupt vorging. Das Ganze gipfelte darin, daß sich auch noch die Lokalzeitung einschaltete und unsere beabsichtigte Reise in ihrem Blatt - leider etwas verfälscht, wie sich zeigte - publik machte. Jetzt war es offiziell: *dieser Katamaran geht auf eine Weltreise*. Fortan hatte ich ein gut Teil nur damit zu tun, die sich daraus neu ergebenden Fragen gegenüber noch mehr Wißbegierigen richtigzustellen.

In Europäischen Gewässern

Abschied

Noch hängt der Fröhndunst des Junimorgens über dem Fluß. Eine kleine Gruppe von Menschen hat sich am Ufer versammelt. Meine Eltern, Verwandte, gute Freunde, Nachbarn, Schaulustige. Alle sind gekommen, um bei unserer Abreise dabeizusein, uns ihre guten Wünsche mit auf den Weg zu geben. Nicht der Morgentau ist es, der mir die Feuchtigkeit in die Augen treibt, ich bin gerührt über soviel Wohlwollen, das ich gar nicht für möglich gehalten hatte. Auch Dim und Moana geht der Abschied nahe.

MATANGI gleitet sachte auf den Fluß hinaus. Es ist schwer zurückzuschauen, ein letztes Mal zu winken. Schließlich biegt das Schiff um die erste Flußschleife, wie ein sich schließender Vorhang drängen die Uferbäume vor die Szene der Zurückgebliebenen. Das Band ist durchtrennt, jetzt sind wir auf uns allein gestellt. Unsere große Reise hat begonnen. Mit diesem kleinen Schiff wollen wir die Welt umsegeln; die Zukunft wird zeigen, ob es uns gelingt.

Schon steht das erste Schleusenmanöver bevor. Mit Ausrüstung und Proviant schwer beladen, liegt der Katamaran eigentlich zu tief, was sich besonders auf seine Manövrierfähigkeit auswirkt. Ich muß frühzeitig Rückwärts geben, um das Schiff aufzustoppen. Vielleicht etwas aus der Übung geraten, läuft unser erstes Anlegemanöver dennoch recht passabel ab. Es gibt keine Beulen, denn MATANGI ist gut gefendert.

Wir folgen den Biegungen des Flusses und halten uns möglichst hinter einem Binnenschiff. So ist gewährleistet, daß wir immer mit in die nächste Schleuse kommen. Viereinhalb Jahre ist es nun her, seit unser Schiff - damals nicht mehr als ein schwimmfähiger Kasko - den entgegengesetzten Weg flußauf genommen hat. Jetzt geht es flußab, dem Meer entgegen.

Das sich in vielen Kurven windende Moseltal mit seinen abwechselnd bewaldeten oder mit Reben bepflanzten Berghängen, seinen schroffen Schieferfelsen, zwischen denen auch an unzugänglich anmutenden Stellen oft noch Rebstöcke stehen, ist sicherlich eines der schönsten Flußtäler Deutschlands. In dem Bewußtsein, daß wir diese Landschaft nun für lange Zeit nicht mehr sehen werden, nehmen wir das Bild besonders intensiv in uns auf. Für die Umgebung, in der man aufgewachsen ist und in der man lange gelebt hat, wird man mit der Zeit etwas blicklos. Spätestens wenn man sie hinter sich lassen muß, besinnt man sich darauf.

Meine Gefühle zwiespältig. Mit leichter Betrübniß betrachte ich die vorübergleitende Landschaft. Ich spüre, daß - zumindest für mich - der Entwurzelungsprozeß begonnen hat. Sollte ich jemals zurückkehren, gibt es nur einen Weg: den langen Weg um die Welt. Daneben jedoch empfinde ich grenzenlose Erleichterung: letztendlich haben wir den entscheidenden Schritt getan. Nach all den Mühen der letzten Jahre ist es nun soweit, wir sind unterwegs. Damit verbunden ist da das starke Gefühl von Freiheit; ich habe aus freien Stücken eine ungewöhnliche Sache begonnen, eine große Herausforderung angenommen. Doch das Wichtigste: ich habe meine Frau für die Idee gewonnen, sie von der Durchführbarkeit meines Vorhabens überzeugt. Daß wir auch unsere Tochter in dieses Abenteuer mit hineinziehen, müssen wir als Eltern verantworten. Doch halten wir uns für mündig genug, auch dies alleine

entscheiden zu können, ohne dafür irgend jemandes gnädige Zustimmung einholen zu müssen.

Einfach ein Kind von der Schulbank weg mit auf so eine Reise nehmen – das mag wohl manch bravem Bürger anmaßend und verantwortungslos vorkommen. Dagegen möchte ich halten: kann denn das vorherrschende Establishment garantieren, daß unsere Kinder nicht schon morgen den vielfältigen, von der Gesellschaft kreierten Gefahren zum Opfer fallen? Wer ist denn imstande, einem Kind größere Sicherheit zu bieten, als ihm in der unmittelbaren Obhut seiner Eltern zuteil wird? Oder ist die Groß- oder Kleinstadtwohnung mit lauter, belebter Straße, der Schulhof, auf dem bereits Zehnjährige rauchen oder – während das Lehrpersonal lieber wegschaut – in die Abhängigkeit von Drogen gezwungen werden, als Umfeld für die Aufzucht von Kindern geeigneter, als die solide Hülle eines Schiffes? Ich bezweifle es. Möglich, daß unser Vorhaben konträr zu der allgemeingültigen Auffassung steht, wie und in welchem Umfeld man Kinder erziehen sollte. Individualismus hatte schon immer und in jeder Gesellschaftsform etwas Anrühiges; in der unsrigen sieht man den Einzelnen lieber als angepaßten, gefügigen Verbraucher – statistischen Zahlenwert. Und wenn man uns schon statistisch erfassen muß, wollen wir wenigstens zu dem Tausendstel Prozent der Gesamtbevölkerung gehören, das auf Segelbooten Ozeane überquert ...

Damit bieten wir unserer Tochter die Gelegenheit, an einem außergewöhnlichen Unternehmen teilzuhaben. Es wird ihr den Blick öffnen für andere Menschen und Kulturen und sie lehren, jene zu tolerieren. Ganz bestimmt wird es Einfluß nehmen auf ihre Persönlichkeitsentfaltung. Schließlich sind wir überzeugt, daß diese Reise für uns alle eine positive, unauslöschliche Lebenserfahrung werden wird – sie wird uns für immer prägen. Was mögliche Sicherheitsrisiken anbetrifft, so halte ich mich als Seemann

für kompetent genug, die Gefahren der See, sofern man ihnen fachmännisch begegnet, als geringer einzuschätzen als alle Gefahren an Land. Das Leben an Land halte ich um ein Vielfaches gefährlicher. Nur scheint es den Landbewohnern nicht bewußt zu sein, was aber vielleicht ganz gut für sie und noch besser für uns »Seebewohner« ist

...

Die Herausforderung besteht nun darin, mit den uns zur Verfügung stehenden bescheidenen Mitteln in drei oder vier Jahren eine Segelreise um die Erde durchzuführen. Dabei wollen wir keine Rekorde brechen, sondern ohne Hast und ohne allzu strikte Vorausplanung exotische und abgelegene Ziele ansteuern, uns die vielleicht letzte Freiheit nehmen, die es auf diesem Planeten noch gibt. Die Durchführung dieses Vorhabens stützt sich auf wenige simple Grundlagen: Unser gut ausgerüstetes und solide gebautes Schiff, ein eher bescheidenes Sparkonto (das sich im Laufe der Zeit allzu rasch erschöpfen wird), meine nautischen Kenntnisse, unser aller Improvisationstalent (gerade dieses soll in Zukunft oft gefordert werden) und - nicht zuletzt - eine gehörige Portion Idealismus. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Auch wenn unser Lebensraum während langer Ozeanpassagen auf die wenigen Quadratmeter Wohnfläche unseres Bootes zusammenschrumpfen wird, wir vielleicht Entbehrungen, Strapazen, Gefahren und Angst durchstehen müssen, so bleibt diese Art zu leben und zu reisen letztendlich dennoch Freiheit, denn wir haben sie frei gewählt.

Von der ruhigen Mosel gelangen wir nach zwei Tagen in den lebhafteren Rhein, dessen hektischer Schiffsverkehr durchaus einem Vergleich mit Deutschen Autobahnen standhält. Im starken Strom hat sich grober Wellengang aufgebaut, der dem Schiff und seiner seeunerfahrenen Crew bereits zu schaffen macht. In der Höhe von Köln kommt es dann zum ersten Fall von Seekrankheit, und ausgerechnet

die Kleinste der Besatzung trifft es. Nebenbei jedoch gerät unsere Flußfahrt zu einer interessanten Besichtigungstour, die manch amerikanischen oder japanischen Touristen begeistern würde. So sehen wir im Vorbeifahren die Moselstadt Cochem, das Deutsche Eck zu Koblenz, das Bundeshaus in Bonn, den Kölner Dom und die rauchenden Schlote des Ruhrpotts. Zum Übernachten stecken wir die Nase jeweils in einen der zahlreichen Sportboothäfen und finden immer einen Platz. Auch den Rhein, dessen starke Strömung uns zusätzliche Knoten Fahrt beschert, bringen wir schnell hinter uns. Bei Wesel beginnt die gemächliche Fahrt über den Wesel-Datteln-Kanal mit anschließendem Dortmund-Ems-Kanal und schließlich der Ems selbst. Was die Schleusen und Anlegemanöver angeht, sind wir inzwischen ein eingespieltes Team. Besonders im Dortmund-Ems-Kanal haben wir die meisten Schleusen ganz für uns alleine und dazu noch kostenlos.

Nach sechs Tagen erreichen wir Papenburg an der Ems. Wir machen an einem Steg vor der Hafenschleuse fest, durch die wir müssen, um in den Yachthafen zu gelangen. Hinter uns legt gerade eine Barkasse an. Wir kommen mit dem Skipper ins Gespräch, einem ehemaligen Frachtschiffskapitän, der es in seinem Rentenalter nicht lassen konnte, sich noch ein kleines Ausflugsboot zuzulegen, mit dem er nun zwischen Papenburg und Leer Touristenfahrten veranstaltet. Der Mann schenkt Moana einen Schlüsselanhänger aus selbstgeknotetem Seemanns-Plating.

Im freundlichen Papenburger Yachtclub sind wir willkommen. Der eigentliche Grund jedoch, hier vor unserer Ausreise einen Stop einzulegen, ist der clubeigene Kran, den man uns freundlicherweise zum Aufrichten des Mastes zur Verfügung stellt. Nachdem die letzte feste Brücke nun hinter uns liegt, sollte einem aufrecht stehenden Mast nichts mehr im Wege liegen. Dim und ich erledigen den Job gleich am

Nachmittag. Gewissenhaft fügen wir alle Einzelteile des Riggs zusammen, scheren die Fallen ein, montieren die Antenne. Wenige Stunden später steht der Mast, und siehe da: alles paßt. Bis auf die losen Backstagen, die zu lang sind. Da hat sich der Masthersteller wohl etwas verrechnet; aber besser zu lang, als zu kurz – kürzen kann man immer.

Jetzt, mit aufgerichtetem Mast, haben wir es eilig weiterzukommen. Jedoch bleiben wir noch eine Nacht, bezahlen unsere Gebühren, stimmen mit dem Schleusenmeister die Zeit zum Ausschleusen ab, und am nächsten Morgen – es ist Sonntag – geht die Fahrt emsabwärts.

Wir müssen zwei Klappbrücken passieren, was ich jetzt über UKW mit dem jeweiligen Brückenwärter abstimmen kann. Vom Emden Vorhafen geht es wiederum durch eine Schleuse in den Innenhafen.

Der Schleusenmeister gibt uns den Tip, es wegen eines Liegeplatzes bei den »Segelnden Friesen« im Liegehafen zu versuchen. Tatsächlich haben wir Glück. Ein freundlicher Mensch gestattet uns das Festmachen an der nagelneuen Steganlage. Allerdings ist unser Boot zu breit, um in eine dieser für Einrumpfboote zugeschnittenen Boxen zu passen. Deshalb muß MATANGI am letzten Steg liegen, an der Grenze zum Nachbarclub. Offenbar ist die Anlage noch nicht voll in Betrieb, weshalb wir unseren Strom vom Nachbarclub beziehen, dessen Anschlüsse bereits funktionieren.

In Emden bleiben wir eine Woche. Diese Zeit benötigen wir auch, um noch tausend offene Punkte abzuhaken, bevor wir uns endlich aufs Meer hinauswagen können. Eine Vielzahl kleinerer Arbeiten hatte ich mir für unterwegs aufgehoben. GPS installieren, Großsegel einziehen, Schoten auf Länge schneiden, Taklinge aufnähen, Leinenspleiße, Ausrüstung und Proviant erneut umstauen, um nur einige zu nennen. Nicht zuletzt die Abnahme der UKW-Anlage durch den Mann von der Post sowie unsere Gelbfieberimpfung

beim Gesundheitsamt erledigen wir hier. Allmählich entwirrt sich die komplexe Angelegenheit der Reisevorbereitung zu einer durchdachten Ordnung, bekommen wir System in das Ganze.

Die warmen Sommerabende genießen wir im Cockpit bei einer Flasche Moselwein. Nachbarn, Freunde und Bekannte hatten uns eine beträchtliche Anzahl Flaschen Riesling mit auf die Reise gegeben. In den Tagen vor unserer Abfahrt stapelten sich die Sechserkartons geradezu in unserem Cockpit. Tatsächlich hatten wir Mühe, das alles noch an Bord unterzubringen, wo MATANGI so schon hoffnungslos überladen war. Deshalb sind wir nun kräftig dabei, diesen »Ballast« zu lenzen.

Schließlich ist der Katamaran endgültig seeklar. Wir haben den Sonntag als Auslaufstag festgesetzt. Der Wetterbericht meldet Wind aus Südost. Am frühen Morgen gehen wir wieder in die Schleuse, wo wir beim Schleusenmeister eine Quittung vorlegen müssen, daß wir unsere Liegegebühr beim Club bezahlt haben. Dann noch kurz beim Zoll vorbei, der direkt im Schleusengebäude (1991) sein Office hat, Bescheid sagen, daß wir nach England auslaufen. Kein Papierkram, nichts! Ich hatte mehr erwartet und bin erstaunt, daß das Ausklarieren so problemlos geht. Schon öffnet sich vor uns das letzte Schleusentor - ich sehe es symbolisch - für uns ist es das Tor zur Freiheit.

Nordseereise

Solange das Fahrwasser relativ schmal ist, motoren wir. Bald weitet es sich; der Zeitpunkt, das erste Segel zu setzen, ist gekommen. Es ist ein klarer Morgen mit strahlendblauem Himmel, es weht leichter Südost Stärke zwei. Also achterlicher Wind; der Wetterbericht hat Recht behalten. Ich packe die Genoa aus dem Sack und schlage sie an. Bevor ich sie hochhole, spreche ich mit Dim, die

unterdessen steuert, genau ab, was sie zu tun hat. Ich habe zwar viel in Büchern über Segeln gelesen und bilde mir ein, daß ich zumindest die Theorie verstanden habe. Doch praktisch habe ich, abgesehen von einer Jolle vor fast zwanzig Jahren, noch niemals gesegelt. Allerdings lernte ich während meiner Zeit in der Berufsschiffahrt auch den Wind zu berücksichtigen und einzuschätzen, was besonders auch bei Anlegemanövern von großen Schiffen wichtig ist. Es ist also nicht so, daß ich gar keine Beziehung zum Wind habe. Ich weiß sehr wohl, welche Kräfte er entfalten kann.

Ich lasse Dim die Motoren soweit reduzieren, daß MATANGI eben noch Fahrt voraus macht. Jetzt kommt der Wind schräg von Steuerbord achtern. Also müßte man die Genoa an der Backbordschot fahren, sobald sie einmal hochgeholt ist. Ich bedeute Dim, daß sie schon mal die Lose der Schot durchholen und drei Törns auf die Winsch nehmen soll. Dann hole ich rasch Hand über Hand, zwei Törns auf der Fallwinsch, die Genoa hoch. Sogleich erfaßt der Wind das Segel und bläht es auf. Jetzt geht das Hochholen schon schwerer, aber es macht Spaß, sich richtig ins Zeug zu legen. Hier ist Muskelkraft gefordert. Schließlich heiße ich das Tuch bis zum letzten Stagreiter vor, nehme zwei weitere Törns auf die Winsch, klemme das Fall in die Selbstholevorrichtung und setze es weiter durch. Ich kann mich nur auf mein Gefühl verlassen, wie straff das Fall und damit das Vorliek werden muß. Erstmal nur soviel, daß sich die Abstände zwischen den Stagreitern nicht mehr bauschen und daß andererseits das Liek nicht überdehnt wird.

Unterdessen hat der Wind das Segel voll erfaßt und in seiner gesamten, stattlichen Größe aufgebläht. Dim hält weiterhin Kurs, während MATANGIs Fahrt, jetzt durch Windkraft erzeugt, langsam zunimmt. Ich gehe nach achtern und korrigiere die Schot. Dann, als ich fühle, wie unser Schiff auf den Segeldruck reagiert, stelle ich die Motoren ab. Die plötzliche Stille und die Erkenntnis, daß sich der Katamaran

auch ohne lärmende Motoren fortbewegt, ist überwältigend. Was für ein Gefühl! Wir segeln! Nicht besonders schnell, macht das Schiff immerhin vier Knoten Fahrt. Zunächst segeln wir unter Genoa alleine. Ich kuppel den Autopiloten ein und überlasse das Kurshalten diesem Gerät.

Später, als der Verlauf des Flusses einem nordwestlichen Kurs folgt und der Wind dadurch mehr seitlich einkommt, setze ich auch das Großsegel. Hierbei muß ich allerdings schon frühzeitig die Winsch zu Hilfe nehmen, denn der achterliche Winddruck nimmt gleich von dem Segel Besitz. Die Lehrbuchmethode, beim Segelsetzen in den Wind zu drehen, um das Vorheißeln zu erleichtern, erspare ich mir. Auch zukünftig werde sie nur selten anwenden. Schließlich ist auch dieses Segel vorgeheißt. Dann hole ich die Großschot durch. Noch unerfahren, welches die optimale Segelstellung sein könnte, fahre ich den Schot- Traveller in eine Position, von der ich annehme, daß es die richtige ist. Durch Ausprobieren kann ich dann immer noch korrigieren. Wieder muß der Autopilot übernehmen, der geschäftig surrend seine Arbeit verrichtet. Wie ich feststelle, bringt das zusätzliche Großsegel schon mehr Fahrt. Bis jetzt ging alles sehr leicht: Segeln kommt mir ziemlich einfach vor. Leicht zu sagen, bei dieser schwachen Brise ...

Dann fiere ich die Großschot weiter auf, bis das Segel fast die Wanten berührt, und schiffe die Genoa auf die Steuerbordseite und baume sie aus. Die Passatbäume sind, wenn sie nicht benutzt werden, beidseitig an der Reling gehalten. Mit schmetterlingförmig ausgespreizten Segeln laufen wir nun genau vor dem Wind. Lautlos schwebt der Katamaran über die glatte Wasserfläche.

Dicht entlang dem Tonnenstrich folgen wir dem Fahrwasser. Eilige, nach den Westfriesischen Inseln bestimmte Ausflugsdampfer, vollgestopft mit Touristen, ziehen an uns vorbei. Andere, ihrer Menschenlast bereits entledigt, kommen uns entgegen. Langsam gleitet die

weithin sichtbare Hochhaus-Skyline von Borkum an unserer Steuerbordseite vorüber. Am menschenüberfüllten Strand davor herrscht sommerlicher Hochbetrieb. Dann fällt die westlichste der deutschen Inseln allmählich achteraus, womit »Old Germany« endgültig hinter uns liegt.

Vorerst bestimmt noch der Verlauf des Flusses unseren Kurs. MATANGIs Bugspitzen zeigen nach Westen. Aus unserer Augeshöhe von etwas mehr als zwei Meter ist Land kaum noch zu erkennen. Auch der letzte Streifen Küste verschwindet bald vollständig hinter der Kimm. Bereits lange vorher ist der starke Schiffs- und Bootsverkehr weniger geworden. Hier und da noch ein vereinzelt Segel am Horizont, die Silhouette eines fernen Frachters, ansonsten sind wir allein. Um 1715 Uhr passieren wir die Riffgatt-Tonne an Steuerbord, vor uns dehnt sich die offene Nordsee aus. MATANGI hat das Meer erreicht.

Es herrscht leichte Dünung – genug, daß meine Besatzung seekrank wird. Beide liegen auf dem Salonsofa, mehr tot als lebendig. Jetzt bin ich auf mich alleine gestellt, mein einziger Helfer ist der Autopilot. Ich nehme den Passatbaum weg und schifte die Genoa nach Backbord, um einen mehr nordwestlichen Kurs anzuliegen und das Verkehrstrennungsgebiet rechtwinklig zu kreuzen, wie es die Vorschrift verlangt. Der Großschiffahrt möchte ich möglichst nicht in die Quere kommen.

Auf dem Frachtschiff war ich mit einem Blick auf den Radarschirm über die vorherrschende Verkehrslage sofort im Bilde. Jetzt, ohne dieses hilfreiche Gerät stehe ich vor einer völlig neuen Situation. Radarplotten ist nicht. Hier muß ich mich wieder auf mein etwas eingerostetes Grundwissen besinnen. Entgegenkommende, kreuzende oder überholende Fahrzeuge muß ich jetzt anhand der Peilung und ihrer Lichterführung erkennen und beurteilen. Steht die Peilung? Wandert sie aus? Ob der wohl nicht bald Kurs ändert! Doch auf letzteres verlasse ich mich nicht. Weiß ich

doch aus Erfahrung, wie schwer kleine Fahrzeuge, insbesondere Yachten, auszumachen sind. Auch unser Radarreflektor hoch oben im Mast stärkt nicht sonderlich mein Vertrauen, von anderen erkannt zu werden. Da gehe ich lieber selbst rechtzeitig aus dem Weg, es sei denn, man spricht auf UKW ganz klar mit dem Gegner ab, daß dieser ausweicht. In die Regel, »*ein Maschinenfahrzeug in Fahrt muß einem Segelfahrzeug ausweichen, wobei letzteres kurshaltepflichtig ist*« habe ich kein allzu großes Vertrauen. Allerdings - da möchte ich schon mal vorgreifen - kommt es auf unserer gesamten Weltumsegelung nur einmal zu einer Situation mit Kollisionsgefahr (dies passiert vor der Küste Brasiliens), und das nur deshalb, weil ich mich an die Regeln gehalten habe.

Ruft der Yachtskipper: »*Cargo ship, this is the small sailing yacht right ahead your bow. Do you see me?*«

Worauf der Wachoffizier vom Frachter antwortet: »*No, I don't see you. Do you see me?*«

So was gibt's. Tatsache!

Oder wenn beispielsweise einer ruft: »*Yacht on my port bow you are on collision course ...*« Dann sowieso Vorsicht!

Aber in dieser ersten Nacht auf See kann MATANGI unbehelligt ihres Weges ziehen.

Bereits drei Stunden später liegt dieses brisante Verkehrstrennungsgebiet hinter uns, und wir stehen nördlich davon. Der Wind hat zugenommen, weht aber noch immer aus Ost. Jetzt gehe ich auf Westkurs. Dazu muß ich die Segel erneut schiften, das Groß nach Steuerbord holen und das Vorsegel nach Backbord. Nur für den Fall, daß der Wind weiter zunehmen sollte, schlage ich anstelle der Genoa wieder die Arbeitsfock an und baume sie aus. Jetzt, mit meiner kranken Crew, wo ich praktisch Einhandsegler bin, überlege ich mir jeden Handgriff vorher genau, muß ich doch bei dieser ganzen Segelhantiererei verschiedene Wege doppelt machen.

Der achterliche Wind scheint wieder abzuschwächen, was aber täuscht, da sich der Fahrtwind ja vom wahren Wind subtrahiert. Das Surren des elektronischen Selbststeuers sagt mir, daß dieses Gerät Schwerstarbeit leistet. Bereits jetzt bin ich skeptisch, wie es die lange Reise durchhalten soll. Doch versieht es während dieser ersten Nacht auf See zuverlässig seinen Dienst. Alle zehn, zwanzig Minuten werfe ich einen Blick in die Runde. Hier und da sind schon mal Lichter anderer Schiffe zu sehen, doch kommt uns keines zu nahe. Aus dem Schiffsinneren höre ich immer mal wieder das Schlagen der Toilettentür, die typischen Geräusche der Seekranken, wenn sie sich übergeben, und kurz darauf die obligatorischen Pumpenschläge. Viel später lerne ich auf den Fiji-Inseln einen Neuseeländer kennen. Ich erzähle ihm von unseren diversen Ozeanüberquerungen, wobei wir auch auf das Thema Seekrankheit zu sprechen kommen.

»*Did you call Herbert?*« (ausgesprochen »*Hörbört*«) fragt er. Ich kenne keinen Herbert; seine Frage ergibt in diesem Zusammenhang für mich keinen Sinn. Warum, um alles in der Welt, soll ich mitten auf See nach Herbert rufen? Ich frage, was er überhaupt meint.

»*Don't you know? Herbert. Calling Herbert*«, wiederholt er. »*Being seasick. Hörb ... höörb hööörb!*«

Es tut mir in der Seele weh, hilflos zusehen zu müssen, wie Dim und Moana leiden. Ich kann nichts für sie tun, außer sie aufzumuntern, doch ein Stück Brot zu essen oder Ingwer zu kauen. Den Kopf in den Wind halten, soll auch helfen. Doch sie befolgen keinen meiner klugen Ratschläge – es ist ihnen egal. Ich denke mir, da müssen sie durch, es führt kein Weg umzu. Allmählich stellt sich auch bei mir leichte Seekrankheit ein, dieses elende Gefühl im Bauch. Doch darf ich mich nicht hängen lassen. Bei jedem Rundblick halte ich den Kopf in den Wind und bemühe mich, der Sache Herr zu werden. Ich richte mich nach meinen eigenen Empfehlungen, esse trockenes Brot und kaue frische