

Schiff Ahoi

Mit meinem Ingenieurbüro für Kfz.-Technik und in meiner Tätigkeit als vereidigter Kfz.-Sachverständiger verdiente ich nicht schlecht aber mein Einkommen war letztlich immer von meinem persönlichen Einsatz abhängig.

Machte ich Gutachten, verdiente ich, machte ich Ferien, verdiente ich nichts.

Als SCHLÜTER MODELLBAU endlich richtig lief, da merkte ich mehr als deutlich, dass diese Art des Geldverdienens gegenüber dem Ing.-Büro deutliche Vorteile hat.

Waren die Konstruktionen, Pläne, Bauanleitungen usw. erst einmal fertig, die Produktion angelaufen und die ersten Kinderkrankheiten behoben, dann konnte ich auch mal für längere Zeit etwas anderes tun und trotzdem lief mein Einkommen weiter.

Das entsprach natürlich in keiner Weise den Netto-Erlösen, denn das meiste Geld wanderte automatisch wieder in neue Warenbestände und von dem was übrig blieb gehörte dem Finanzamt rund die Hälfte.

Aber immerhin, auch ohne meine persönliche Arbeit blieb genug übrig, mir ein größeres Boot anzuschaffen und damit mal für mehrere Wochen auf Reisen zu gehen.

Um mit der Firma in Kontakt zu bleiben gab es damals nur den öffentlichen Seefunk, bei dem allerdings jeder, der ein Funkgerät besaß, mithören konnte.

Also vereinbarte ich mit meinem Betriebsleiter und der Buchhaltung eine einfache Verschlüsselung für die Übermittlung wichtiger Geschäftsdaten.

Das funktionierte prima und so war ich auch unterwegs immer auf dem Laufenden.

Auf diese Art hatte ich die Möglichkeit, mal längere Zeit die Firma alleine zu lassen, und meine Träume von längeren Seereisen zu verwirklichen.

Nun will ich hier nicht alle Schiffsgeschichten und Bootskäufe und Seemannsgarn auftischen, das würde ein ganzes Buch für sich füllen, sondern nur über die eine oder andere Reise und Begebenheit berichten.

Im Kapitel »Venedig« hatte ich schon von meinem Schwenk vom Segelboot zum Motorboot erzählt und dass ich mehr Spaß daran fand, meinem Reiseziel planbar mit Motorkraft entgegen zu laufen als mit dem Antrieb durch ein von Windstärke und Windrichtung abhängigen Segel kalkulieren zu müsse.

Die BROOM 37 mit ihren rund elf Metern Länge war ein tolles Boot und für Nord- und Ostsee genau das Optimale aber ich wollte auf größere Reisen gehen und da brauchte ich eine größere Yacht mit mehr Tankvolumen und größerer Reichweite.

Da entdeckte ich ein rund fünfzehn Meter langes, gebrauchtes Stahlboot einer Deutschen Werft, Reichweite bei 10 Knoten Reisegeschwindigkeit etwa 500 Seemeilen (926 Km), 1.200 Liter Wassertank, 2.400 Liter Dieseltank, zwei Dieselmotore mit je 350 PS, eigene Stromversorgung und ein festes Steuerhaus.

Eine richtige Motoryacht in alter und solider Bauweise aber überholungsbedürftig.

Letzteres drückte den Preis erfreulich, die Broom fand einen Liebhaber und ich war stolzer Besitzer einer ALMARINA.

Die legte ich nach Wiesbaden in den Yacht-Club und fortan war ich in jeder freien Minute an Bord, baute das Schiff neu aus und nach meinen Vorstellungen um, überholte die Motore und Aggregate, installierte moderne Instrumente und Navigationshilfen und machte alles klar für größere Reisen.

Noch war es der Norden, die Nordsee, wieder durch den Limfjord in Dänemark und nach Norwegen bis Bergen, dann Südengland bis zur äußersten Südwestspitze zu den Scilly Islands und jeweils wieder zurück nach Wiesbaden.

Dann begann 1984 die große Reise ins Mittelmeer:

In den Sommerferien mit meiner als Lehrerin tätigen neuen Lebensgefährtin Heidi von Wiesbaden aus über die Isle of Wight in Südengland nach Brest in Frankreich, von dort über die Biskaya und an der Portugiesischen Küste entlang über Lissabon nach Villamoura in Südportugal an der Algarve.

Später in den Weihnachtsferien von Villamoura durch die Straße von Gibraltar entlang der Spanischen Küste über Alicante und Ibiza nach Palma de Mallorca.

Von Palma aus 1985 eine Sommerferien- und eine Herbstferienzeit rund um Mallorca und Menorca und dann, Heidi hatte sich vom Schuldienst frei stellen lassen, im nächsten Jahr 1986 sofort nach meinem Firmenverkauf die große Reise ins östliche Mittelmeer.

Von Mallorca über Sardinien zu den Liparischen Inseln, nach Sizilien, durch die Straße von Messina nach Korfu, durch die Ionischen Inseln und den Isthmus von Korinth über Athen und verschiedene Griechische Inseln nach Kusadasi in der Türkei. Von dort dann später die Türkische Küste entlang nach Fethiye und über Rhodos die vor der Türkischen Küste liegenden Griechischen Inseln zurück nach Kusadasi.

Das war eine tolle Reise, immer nur zu zweit und gelegentlich Seestrecken von achtundvierzig Stunden und länger. Manchmal gab es kräftigen Wind mit heftigem Seegang, Regen und Gewitter aber auch spiegelglatte See und Sonne satt und immer um uns herum Delphine und klares Wasser zum Reinspringen.

Durch die große Wasser- und Dieselmenge und die eigene Stromversorgung konnten wir fast unbegrenzt lange in Buchten pausieren und übernachten.

In bekannten und sehenswerten Regionen suchten wir einen sicheren Hafenplatz, nahmen einen Mietwagen und erkundeten das Landesinnere.

Inzwischen, Ende 1986, war der Verkauf meiner Firma abgewickelt, die nicht unbeträchtlichen Steuern waren zähneknirschend bezahlt (ein Verkaufserlös unterliegt leider im Jahr des Verkaufs der vollen Einkommensteuer) und ich wollte unbedingt meinen Traum von einer Weltumsegelung verwirklichen.

Das ging nur, aus Gründen der Reichweite, mit einer Segelyacht und da ich im Moment gut bei Kasse war, bestellte ich bei der überall gelobten Werft Dübbel & Jesse in Norderney eine fünfzehn Meter lange Aluminium Segelyacht.
Lieferung im Frühjahr 1988.

Meine treue, alte ALMARINA wollte ich »für die alten Tage«, wenn die Weltumsegelung beendet ist, in Wiesbaden liegen lassen.

Also 1987 Rückreise mit der ALMARINA von der Türkei entlang vieler Griechischer Inseln Richtung Sizilien durch die Straße von Messina über die Liparischen Inseln, Ibiza, Capri, Elba an die Französische Riviera bis Cap Ferrat.

Dort trafen wir viele Bekannte und Freunde aus der Hubschrauberszene, repräsentierten ROBBE beim Wettbewerb in Levans bei Nizza und dann ging es weiter durch den Golf de Lyon nach Barcelona.

Von dort im Auftrag von ROBBE Flug zur Hubschrauber Weltmeisterschaft nach Bern und so für ein paar Tage wieder Rückkehr zur jetzt schon fast ungewohnten Hubschrauberszene.

Dann kam der Heimweg nach Deutschland durch rund 140 Schleusen die Rhône aufwärts gegen den Strom nach Lyon, die Saône Kurs Nord durch den Kanal de l'Est über die Vogesen nach Nancy, dann die Mosel abwärts in den Rhein und dort stromauf nach Wiesbaden.

Im Spätsommer 1987 war die ALMARINA wieder in ihrem Heimathafen in Wiesbaden.

Der Bootsbau in Norderney lief inzwischen und ich fuhr gelegentlich dort hin um zu sehen wie es vorangeht.

Einige Dinge, die da jetzt entstanden, hatte ich mir anders vorgestellt und erwartet, dass man beim Bau auf meine Wünsche eingeht. Aber wenn etwas in der mageren Leistungsbeschreibung und im Auftrag nicht eindeutig festgelegt und formuliert war, machte die Werft was sie wollte.

Zu meinem Geburtstag am 19.März 1988 war Schiffstaufe in Norderney.

Ich hatte meine Wiesbadener Clubkameraden zur Tauffeier eingeladen, rund dreißig kamen und mit meinen anderen Gästen waren wir so an die achtzig Personen.

Heidi taufte das Schiff auf den Namen »SÜDWIND«, anschließend ging es ins Vereinshaus des dortigen Segelclubs, das Taufest dort war grandios und ein echtes Highlight und meine Clubkameraden schwärmen noch heute davon.

Die SÜDWIND war bei Dübbel & Jesse die Baunummer 100.

Dazu hatte die Werft ohne mein Wissen ihre ganzen Zulieferanten eingeladen und feierte auf meiner Taufparty zur Verwunderung meiner Gäste gleich noch ihr eigenes Jubiläum mit.

Irgendwie lief das alles nicht so wie ich mir das gedacht hatte, ich kam mit der Werft immer weniger klar und mit meinem neuen Schiff wurde ich auch nicht so recht warm. Es hatte einfach zu viele Mängel die auch in vielen Fällen nachträglich nicht zu beseitigen waren.

Der vertraglich mit 1.200 Litern vereinbarte Wassertank war einseitig eingebaut. Als ich ihn zur Kontrolle auffüllte bekam das Boot, logisch, erhebliche Schlagseite. Antwort der Werft: »Wollen Sie Segeln oder Wasser transportieren?«

Der Steuerplatz im Cockpit war so tief angeordnet dass man selbst auf Zehenspitzen keine Voraussicht über die Kajüte hatte und auf die Sitzbank klettern musste. Kommentar: »Sie wollten doch ein sicheres Cockpit mit hohen Rückenlehnen«.

Nach der Abreise zur Überführung ins Mittelmeer ließ sich das Großsegel bei aufkommendem Starkwind nicht wieder einrollen und reffen. Ein Hydraulikschlauch war nicht angeschlossen, das ausfließende Öl verteilt sich im Salont Teppich.

Dann wird es ruppiger, der Bug der SÜDWIND taucht überraschend tief ein, er ist offensichtlich übermäßig schwer, es fehlt Auftrieb. Die Werft: »Das Bugstrahlruder haben Sie selbst ausgetauscht«.

Wasser strömt über den Kajütvorbau, die drei Lüfter lassen sich nicht verschließen, Salzwasser läuft in Salon und Pantry. Die Werft: »Die Lüfter bauen wir schon immer so, wenn zu viel Wasser kommt läuft man vor dem Wind ab.«

Wir verlieren dann fast den Mast, weil die Splinte im Spanner am Vorstag fehlen und der sich bis auf wenige Gänge losgedreht hat.

Der Spanner saß oben an der Mastspitze und ich entdeckte das mit dem Fernglas. Heidi hievte mich im nächsten Hafen per hydraulischer Winsch die zweiundzwanzig Meter am Mast hoch und ich konnte den Schaden noch rechtzeitig beheben.

Dann ist der Wind weg, wir laufen unter Maschine, da fällt die Drehzahl ab, wir kommen kaum gegen die Strömung an und laufen um ein Haar fast auf der Sandbank vor Dünkirchen auf. Ursache: Beim Verschrauben der Kraftstoffleitung wurde so reich-

lich Hanf (!) verwendet dass sich schon am Tank ein dichtes und schnell verstopftes »Sieb« aus diesem Hanf gebildet hat.

Und so geht das munter weiter:

Die Riemenscheibe der Lichtmaschine fliegt weg

Die gesamte Hydraulik fällt aus, weil ein Schlauch an einer Bleckkante durchgescheuert ist.

Das Seeventil der achteren Toilette ist aus Plastik und bricht, wir saufen fast ab.

Das Vorsegel zerreißt, weil an der Salingnock lange Schrauben herausstehen.

Die hydraulische Ankerwinde lässt sich nicht abbremesen, beim ersten Ankermanöver laufen die 80 Meter Kette voll aus, die herumwirbelnde Handkurbel entmannt mich fast.

Und so weiter und so weiter ...

Erfahrene Eigner, die sich bei D&J auch ein neues Schiff bauen lassen, trösten später: »Das ist immer so, damit muss man leben:«

Naja, kann ja sein, aber schön ist das nicht und man verliert auch das Vertrauen zum Schiff. Damit eine Weltumsegelung? Aber irgendwie kommt die SÜDWIND über die Biskaya, an Portugal vorbei und durch die Straße von Gibraltar zu unserem Liegeplatz im Real Club Nautico in Palma de Mallorca.

Wir bleiben im Mittelmeer und segeln da so oft wir können.

Die Flugverbindungen von Frankfurt nach Palma de Mallorca sind günstig, bei zwei Stunden Flugzeit sind es von der Haustür in Wiesbaden bis zum Boot in der Regel so um die vier Stunden. Fast immer erwartet uns schönes Wetter und wenn nicht, dann gibt es das gemütliche und bei kühlem Wetter auch heizbare Boot und wenn man gar keine Lust mehr hat gibt es immer einen Flieger zurück in die Heimat.

Nach reifliche Überlegung streichen wir die Weltumsegelung.

Wir sind nicht mehr die jüngsten, die Strecken sind lang, manche gefährlich, warum sollen wir uns das eigentlich antun?

Bleiben wir doch im Mittelmeer, da ist es schön, das ist unser Revier und von da sind wir auch immer mal schnell zu Hause. Da gibt es neben den Kindern jetzt auch Enkel und Heidis Eltern und meine Mutter.

Nur noch für das Mittelmeer ist uns die SÜDWIND unnötig groß, ich finde einen an diesem Schiff interessierten Käufer, entdecke eine gebrauchte HALBERG RASSY 42 in Port Grimaud in Frankreich.

Kurz darauf bin ich Eigentümer der HR, der SÜDWIND 2.

Damit geht es dann im Laufe der Jahre wechselweise an die Côte Azur und nach Korsika bis die SÜDWIND 2 schwer beschädigt wird.

Das ist eine besondere Geschichte die ich hier in ihrer ganzen Dramatik gar nicht ausführlich und so wie sie es eigentlich verdient hätte schildern kann.

Nur kurz:

Herbst 1990.

Wir wollen das Boot über Winter nach Cogolin an die Côte Azur verlegen, haben dort einen Patz gebucht aber das Wetter ist so saumäßig, dass wir die Überführung von Mallorca dahin nicht machen.

Eine mir gut bekannte Firma für Überführungen soll das übernehmen wenn die Wetterlage generell besser wird.

Mitte November kommt ein Anruf:

»Wir fahren jetzt los, die Wetterlage ist gut, wir sind zu dritt«.

Zwei der Leute kenne ich persönlich, sie sind erfahrene Segler.

Zwei Tage später, nachts, Telefonanruf:

»Hier ist die Seenotleitstelle Bremen, wir haben ein MAYDAY von einer SÜDWIND 2, sind Sie der Eigner?«

»Ja, bin ich, was ist los?«

»Ihr Boot ist im Golf de Lyon gekentert, offenbar aber noch schwimmfähig, es herrscht Mistralsturm, die Besatzung versucht,

nach Menorca abzulaufen, Hilfe ist unterwegs, wir halten Sie auf dem Laufenden.«

Uff!

Am kommenden Vormittag von Bremen die Nachricht:

»Schiff und Crew sind »safe and sound« in Mahon auf Menorca gelandet.«

Gegen Mittag dann ein Anruf aus Mahon: «Hallo Herr Schlüter, hier ist Klaus Allebrod, ich muss Ihnen etwas sagen ...«

»Ja, ich weiß Bescheid was passiert ist, erst einmal wie geht es Ihnen?«

»Danke, soweit wieder ganz gut, mein Bruder hat ein Loch vom herumfliegenden Feuerlöscher im Kopf, ist aber nicht so schlimm, sonst sind wir alle bis auf ein paar Schrammen und Beulen gut davon gekommen. Aber Ihr Schiff sieht aus, das ist unvorstellbar.«

»Machen Sie sich keine Gedanken, wichtig ist, dass Sie das überstanden haben, nehmen Sie sich ein Hotel und schlafen sich erst mal aus. Ich benachrichtige die Versicherung und komme selbst so bald wie möglich, dann sehen wir weiter«

Wenn ich das hier so schreiben muss ich selbst wieder tief durchatmen.

Wenn das Heidi und mir passiert wäre?

Wir wollten den Törn ja ursprünglich selber machen.

Die Crew war nachweislich (was der Sachverständige später feststellte) bei guter Wetterlage losgefahren und wurde mitten im Golf de Lyon von dem berühmten, plötzlich auftretenden Mistral überrascht.

Der weht mit über zehn Windstärken und wirft, weil er so plötzlich kommt, in kürzester Frist riesige und vor allem steile und kurze Wellenberge auf.

Jedenfalls war die SÜDWIND 2, als die Mannschaft schon stundenlang mit der See gekämpft hatte, komplett durchgeentert.

Die Schilderung der Besatzung ist so spannend, dass ich sie weiter hinten im Kapitel »Mayday, Mayday« wiedergebe.

Ich bin dann sofort nach Mahon geflogen und war ehrlich entsetzt, wie das Schiff aussah:

Luken, Lüfter, Gangway, Cockpitedach mit allen Scheiben, Rettungsinsel mit Halter weggerissen. Am Mast Salinge, Radar, Beleuchtung, alle Antennen am Top weg, der Mast steht noch aber völlig lose in den Wanten und Stagen.

Innen absolutes Chaos:

Schubladen raus, Bodenbretter durcheinander, Schrankinhalte und alle Bettsachen und Polster kreuz und quer verstreut und voller Salzwasser, Bücher und Seekarten Matsch, Wand- und Deckenverkleidungen verschmiert und beschädigt, Macken in vielen Holzteilen und aus den Armaturen tropft überall Salzwasser.

Da der Rumpf und die Grundstruktur in Ordnung waren, wurde das Schiff in der Folgezeit mit Originalteilen von Halberg Rassy in Palma repariert und nach einem dreiviertel Jahr schwamm die SÜDWIND 2 besser als zuvor und fast wie neu wieder in ihrem Element.

Der gesamte Schaden wurde von der Versicherung ohne Diskussion bis auf die Selbstbeteiligung voll übernommen.

Aber, das gebe ich zu, ich war ängstlich geworden oder besser gesagt realistischer. Ich musste immer wieder daran denken was gewesen wäre, wenn Heidi und ich in eine solche Lage gekommen wären.

Sicher hätten wir kürzere Etappen gewählt aber von Mallorca zum Spanischen Festland oder quer über den Golf de Lyon sind es nun mal jeweils so um die neunzig Seemeilen über freie See und da ist genügend Zeit für einen dramatischen Wetterwechsel.

Auf der SÜDWIND 2 waren drei kräftige Männer im besten Alter aber wir, die normale Crew Heidi mit älterem Herrn?

Ob wir eine solche Situation mit unserer Motoryacht ALMARINA heil überstanden hätten weiß ich nicht aber ich denke, wir wären nicht in eine solche Situation gekommen denn, was ich schon mal an anderer Stelle erklärt habe, mit einer Motoryacht hätten wir eine freie Seestrecke bei überschaubarer Wetterlage in wesentlich kürzerer Zeit bewältigt.

Wie dem auch sei, die Meinungen gehen da auseinander und ich hoffe, selbst nie in eine solche Situation zu kommen.

Aber eines stand fest: Wir wollen wieder motoren!

Also machte ich die in Wiesbaden liegende ALMARINA wieder reiseklar und im Mai 1996 ging es den Rhein aufwärts bis Mühlhausen und dann via Rhein-Rhône-Kanal, Saône, Rhône wieder durch 140 Schleusen ins Mittelmeer und von dort über Barcelona nach Mallorca.

Die SÜDWIND 2 hatte inzwischen einen neuen Liebhaber gefunden und war Richtung Griechenland unterwegs.

Die ALMARINA war nun wieder unser Mittelmeerstandort in Palma de Mallorca und von dort machten wir eine längere Reise zum Ebro Delta und eine besonders interessante Tour entlang der Spanischen Küste Richtung Westen durch die Straße von Gibraltar an Cadiz vorbei den Rio Guadalquivir hoch bis nach Sevilla.

Das war ein herrliches Erlebnis, wir lagen im dortigen Yachtclub und hatten die Silhouette von Sevilla direkt vor uns.

Und da denke ich jetzt wieder an die Silhouette von Venedig, wo ich meine Berichte über Boote, Bootstechnik und Reisen mit dem eigenen Boot begonnen habe.

Deswegen mache ich es jetzt kurz.

Die ALMARINA wurde langsam eine ältere Dame, erforderte viel Wartungsaufwand und litt vor allem als Stahlschiff unter dem aggressiven Salzwasser des Mittelmeeres.

Also kam die ALMARINA wie schon zuvor durch die Französi-schen Kanäle wieder zurück nach Wiesbaden, es fand sich ein Käufer der sich in unsere geliebte »Alte« ebenfalls verliebte und im Mai 2003 holten wir unsere neue Geliebte, die PANACEA, bei der Werft in Schweden ab.

Die PANACEA, eine »NORD-WEST 390 Coupé« ist eine knapp zwölf Meter lange und 3,7 Meter breite Motoryacht mit zwei Dieselmotoren von je knapp 300 PS, ist komplett mit moder-ner Technik ausgerüstet, hat keine »Flybridge« (Steuerstand auf dem Dach) sondern als »Coupé« nur einen Steuerstand im Salon und kann mit nur 3,1 Meter Höhe auch unter den Brücken der Französischen Kanäle durch.

Das Schiff läuft maximal fast 30 Knoten schnell (55 Km/h) die Marschfahrt liegt so bei 22 Knoten (40 Km/h). Gebaut wird das Boot bei der NORD-WEST Werft in Vindön auf der Insel Orust in Schweden, nördlich von Göteborg.

Dort haben Heidi und ich das Boot im Mai 2003 übernommen und auf eigenem Kiel über Ostsee, Nord-Ostsee-Kanal, Weser, Mittelland-Kanal, Dortmund-Ems-Kanal und den Rhein nach Wiesbaden überführt und in Wiesbaden gab es dann, nach der Nottaufe in Schweden, eine richtige professionelle Taufe mit al-lem drum und dran.

Neben diversen kleineren Törns machten wir 2004 eine län-gere Reise von Wiesbaden über Südengland zu den Kanalinseln Guernsey und Alderney im Golf von St.Malo und nach Wiesba-den zurück.

Auf einem Tieflader rollte die PANACEA Ende April 2005 über Land nach Slowenien und wurde in der Marina IZOLA wieder dem nassen Element übergeben. Von hier aus wollen wir die Adria erkunden und hier – von Venedig zurück gekehrt – hier in IZOLA sitze ich nun wieder vor meinem Notebook und be-ende meine Berichte über Boote, Bootstechnik und Reisen mit dem eigenen Boot.