

John G. Alden 44, 1036G, Hull No. 7



Die HITCH-HIKE-HEIDI II in der *David's Harbour* Bucht, Grenada, W.I.

Alden 44, Semi-custom, tall rig version



Unsere *Hitch-Hike-Heidi* 1979 vor knapp 35 Jahren, damals noch *Discovery* mit *Robert P. Knight*

Als unsere Kinder Line und Jonne 2007 (mit einem Frühstart, aber ohne DSQ!) gerade die

Lichter der Welt erblickt hatten, befällt uns so etwas wie ein Nestbautrieb, wie man das so aus dem Tierreich kennt. Wir schauen uns mit zunehmender Nervosität und Besorgnis mehr oder weniger grässliche Häuser an, bis meine liebe Frau (nicht ich!) eines Morgens folgenden Satz zu mir sagt. Es ist vielleicht der Zweitschönste meines Lebens:

„Ich will kein Haus – ich will ein Boot und mit dir die Welt besegeln“.

Dieser folgeschöne Satz (genau genommen sind es ja zwei) explodiert wie ein Sprengsatz. Alfred Meyer, unser treuer Freund, Ex-Professor und persönlicher Gott-des-Gelcoats wird zu Rate gezogen und in die Karibik ausgeflogen, wo er einen einsamen Geburtstag auf den *Virgin Islands* verbringt. Von dort aus wird er irrwitziger Weise von Boot zu Boot geschickt.

Nach drei Ansätzen (eine SKYE 51, eine CHEOY LEE 50, und ein Boot, das so schlecht war, das ich den Namen der Werft vergessen habe) findet der Mann mit der Glaswolle auf dem Kopf schließlich eine [John G. Alden 44](#) aufgepallt im Hafen der Hinckley Werft auf Rhode Island und klettert durch das unabgeschlossene Salonschiebeluk. Der Innenausbau sei meisterhaft, berichtet er. „Das ist das Boot, das ihr braucht“, sagt er.

Sie hat (laut Papiere) eine Verdrängung von 10,8t, ist 13,44 m lang, 3,80 m breit, und „beherbergt“ in einem 5t schweren Bleikiel ein hydraulisch ausfahrbares Schwert, welches den Tiefgang von 1,50 m auf 2,80 m erhöhen kann. Sowohl der Rumpf als auch das Deck bestehen aus Vinylester Harz und beide haben einen Vakuum-gebackenen Balsa-Sandwich Kern.

Dass wir hier ein Exemplar eines der [feinsten Yachtwerften](#) Amerikas vor uns hatten (so sieht es der Autor Ferenc Maté des etwas verstaubten Buchs „The World’s Best Sailboats“), ahnte derzeit allenfalls unser Boatscout.

Sie wird gekauft und zu dritt auf der Großkreisroute über den Atlantik gesegelt.

Die Überfahrt mit Alfred und meinem lieben Soldaten Brach wird keine Kaffeefahrt.

Hier das Logbuch. Kursivgeschriebenes wurde jeweils kurz im Anschluss nachgetragen.

Logbuch der HITCH-HIKE-HEIDI

Atlantiküberquerung 1 auf der Großkreisroute

August 2007

Rhode Island – Guernsey – Laboe

<p>TAG 1 Freitag, 27.08. Baro 1034 Sonne Wind SE 0- 0,5Kurs 210° Fahrt</p>	<p>Nach 10 Tagen Instandsetzung haben wir noch 10 Minuten bis die Leinen los kommen. Mein erster Logbucheintrag. Wir verlassen <i>Melville Harbor Hinckley Yachts</i> auf Rhode Island, nördl. Dyer bei Sonne und moderaten Winden. Neben der schönen Landschaft bleiben leider auch 7000 EUR für Flüge, Übernachtung, Ausrüstung und Lebensmittel auf dem Festland hinter uns zurück. Wir suchen kleine und große Probleme. Alfred und Volker vermelden leichte Kopfschmerzen, ansonsten Boot und Crew offenbar wohlauf. Soldat Barsch [Arne Brach] hat alles in fester Hand. KURS 210° Rg Newport.</p>
<p>TAG 2 Samstag, 28.07. 1545 UT1 Baro 1032 Nebel Wind Kurs 216° WpN10 Fahrt 6kn</p>	<p>Sehr neblig. Sicht 10 Meter, unseren Bugkorb sehen wir nicht. Heute Nachmittag einen Fisch [Großschuppenmakrele] an der Waffel [insider: Angel], den Smutje Alfred lecker veredelt. Gute Fahrt 6 kn. Maschine läuft 1 Std. Start Log 6300nm. Bat 1 mit 11,5 Volt praktisch wieder (!) tiefentladen. Wo ist der Verbraucher? Crew wohlauf, Arne schläft und isst nichts. Pos.: 40°50'00" N, 069°47'00" W Rg WP N10</p>
<p>TAG 3 Sonntag, 29.07. 0000 UT1 Baro 1032 Sonne Wind 15-17kn, S/WFahrt 7 kn, Kurs 80°WGP 1416</p>	<p>Da bläst er! Wal an Steuerbord! Arne hat heute morgen schon die ersten Delphine gesehen. Das Meer um uns ist plötzlich voller Wale. Eine ganze Schule Buckelwale in ca. 100m Entf. 2112h Ortszeit. Asy geborgen.- Wache 1: Alfred 0900-0100- Wache 2: Volker 0100-0500- Wache 3: Arne 0500-0900 Maschine läuft. Bat 1 leer mit 11.2 Volt. Was ist los? Strom sparen ist angesagt.</p>
<p>TAG 4 Montag, 30.07. 0500h Baro 1032 Sonne Wind 13-17kn, S/E Kurs 75° Fahrt 6.5kn</p>	<p>Delphine, Delphine. Alfred mit Müsli und Kaffee von Hundewache abgelöst. Schöner Morgen. Boot macht gute Fahrt, aber immer noch nicht im Golfstrom. Wir sind zu weit nördl. unter den Grand Banks. 2 kn Neerstrom! Delphine springen neben uns. Wir haben den heimlichen Verbraucher gefunden. Die Lichtmaschine ist manuell einschaltbar und verbraucht 2.5 Amp, auch wenn die Maschine aus ist! [Ideal um das SSB von störenden Interferenzen zu schuetzen!] Zero Wind. Große Dünung. Zum Kotzen gut!</p>

<p>TAG 5 Dienstag, 30.07. BaroSonneWind kn, Kurs ° Fahrt kn 0020 lokale Zeit</p>	<p>Gruselige, pechschwarze Nacht. Neerströme des Golfstroms rauschen mit Krach von achtern an uns ran. Erst denke ich, das Brummen sei so etwas wie ein Sturm, sehen kann ich nur die Schaumkronen und dass (!) da etwas von achtern anläuft. Ich mache das Boot klar zum Einschlag, habe keine Ahnung was uns gleich erwartet. Dann gar nichts. Ich komme mir vor wie ein Idiot. Die Jungs pennen Gott-sei-Dank. Es dauert ewig bis plötzlich das Wasser um uns herum kocht, das Boot schwabbelt wild im Strom <i>bei totaler Flaute</i>. Bin ganz entzückt, mir läuft aber auch ein Schauer über den Rücken. Im Nachhinein ärgere ich mich, dass ich die Crew nicht geweckt habe.</p>
<p>TAG 6 Mittwoch, 31.07. Baro 1032 klemmt? Sonne Wind 19kn, N, Kurs ° Fahrt 6.8kn</p>	<p>Spifall ausgerauscht. Muss in den Mast. Gar nicht so leicht bei DER Welle in 62ft Höhe ein Fall <i>[außen]</i> einzupopeln. Die Schlaege sind gewaltig und hole mir einige blaue Flecken. <i>[Bekomme eine Ahnung, welcher Belastung das Achterstag durch den sicherlich weit über hundertfünzig kg schweren Mast ausgesetzt ist und untersuche sofort akribisch alle Terminals so gut es geht, bis ich Schiss bekomme und mir die Knochen weh tun. Die Bewegungen im Masttop sind unangenehm und ich finde sie zeitweise gefährlich. Alfred läuft unter Maschine ab und geht auf eine höhere Drehzahl, um das Schlagen zu mindern, was mir die Kurze Zeit im Topp erträglicher macht. Schnell runter!]</i></p> <p>Gut gefrühstückt. Alle wohlauf. Arne wird zunehmend Herr seiner Seekrankheit.</p>

<p>TAG 7 Donnerstag, 01.08. Baro Nebel— 3921nm COG 93° Wind 2 kn, E, Kurs 102° Fahrt 1.9kn – 6.1kn</p>	<p>Kaleu Alfred macht Augenpflege. Soldat Barsch am Steuer. Wenig Wind (2kn). Hohe Dünung. Gut 2 Std unter Maschine. Später üble Kreuzsee. Labrador/Golfstrom. Stb Bug gute Fahrt 6.1kn – Waschküche</p>
<p>TAG 8 Freitag, 02.08. Baro— Wind 20 kn, Kurs 87° Fahrt 5 kn</p>	<p>Wind nimmt auf 25 – 30kn zu. Wir reffen alles so klein wie möglich. Scheißjob. Wellen schlagen ins Cockpit. Das Wasser steht zeitweise 20cm hoch in der Plicht, läuft aber gut ab. Die gegen den Wind stehende Welle macht mürbe. Zeitweise kracht das Boot erbarmungslos in die kurzen steilen Wellentäler. Ich sehe Alfreds hochgezogene Augenbrauen. Mit GFK kennt er sich aus wie kein</p>

	anderer Mensch.
<p>TAG 9 Samstag, 03.08. Baro kaputt? unveränd.— Wind 20kn, Kurs 130° Fahrt 5 kn</p>	<p>Hab mir letzte Nacht beim Reffen am Mast einen Nerv eingeklemmt. <i>[Ich kenn das Programm, das jetzt folgen wird nur zu gut]</i>. Die einzigen Aufg., die ich noch tun kann, sind von der Koje aus Kurs und Pilot checken. Ich höre die Crew nur ganz leise im Cockpit sprechen. Schreckliche 24 Std. Die Bilgepumpe ist wieder verstopft und versifft. Lenzen mit Schwengel. Im Liegen kriege ich das ganz gut hin.</p> <p>Nicht ganz so, wie man sich einen Transat-Törn vorstellt. Oder eben genau so! Jeder liegt in seiner Ecke und wartet, bis es vorbei ist. Seit sieben Tagen gegenan, mit 20-25 Windknoten und zermürbender Welle, Strom gegen Wind.</p>
<p>TAG 10 Sonntag, 04.08. Wind kn, Kurs ° Fahrt kn</p> <p><i>[Keine Eintragungen]</i></p>	<p>Mein Rücken wird schlimmer. Alfred will mir mit Nachdruck ein Breitbandantibiotikum verabreichen, was ich nicht zulasse! Ich erinnere mich, wie ich einst in Alfreds Plastiktüte ein Antibiotikum für PFERDE (!) entdeckte. „Ein super Tierarzt hat das mir verschrieben“...meinte er. „Du musst jetzt was tun“, sagt er. Niemals werde ich eine seiner Pillen schlucken.</p> <p>Ich lasse mich auf eine der kleineren Pillen herunterhandeln. Wir einigen uns auf ein starkes Schmerzmittel. Wenn der Rücken nicht besser wird, kippt hier die Moral. Kann ich verstehen. Ich hänge nur verfault rum.</p> <p>Noch 1950nm bis Land's End. Die Azoren kommen wieder ins Gespräch.</p>
<p>TAG 11 Montag, 05.08. Baro— Wind kn, Kurs ° Fahrt kn</p>	<p>SSB Seewetterbericht von SOUTHBOUND. Hoch auf 44°N, 27°W, zieht südwärts, Front in 24 Std. Dreht auf N Montag, dann schwächer werdend –</p> <p>15kn. S/W 15-20kn. Mittwoch S/W</p>
<p>TAG 12 Dienstag, 06.08. Wind kn, Kurs °</p>	<p><i>[Keine Eintragungen]</i></p>

<p>TAG 13 Mittwoch, 07.08. Baro— Sonne Wind 17 kn, 190°, Kurs 60° Brg. 75° Fahrt 8kn Sonne Wind 25 – 28 kn, S/W°, Kurs 60° Brg. 75° Fahrt 7.5 – 8.5kn</p>	<p>Rücken wieder plötzlich besser als neu. A's Tabletten waren offenbar sehr nahrhaft. Hatte ein Gespräch mit Alfred. Er hat Schmerzen. Halte die Situation für problematisch. Mein Lieblingssmutje sieht gar nicht gut aus. Ansage: Keine Hundewache mehr für Alfred. Keine harten Arbeiten.</p> <p>Schade: es ist ein so atemberaubend schöner Sonnenaufgang und selbst die Delphine, die extra für Alfred gekommen waren, können ihn nicht aufheitern.</p> <p>Noch ca. 1800 nm bis Land's End. Land's End wird zur wichtigsten Landmarke des Planeten Erde. Ich fertige einen Knoten-Tampen mit 18 Knoten an. Er wird vor dem Niedergang aufgehängt. Alle 100 Meilen dürfen wir einen Knoten öffnen.</p> <p>Die Winde sind mit uns. Die Stimmung an Bord korreliert mit unserer Geschwindigkeit. Gerade eben 10kn ü.G. Habe in einem Schapp Pfannkuchen und Schokopulver entdeckt [<i>es ist nicht mehr nachzuvollziehen, wer die Pckg. im „Shaws“ in den Trolley gepackt hat. He's my personal hero!</i>] Die Pckg. reicht laut Angaben für 132 Stück! Großartig, wir haben erst 14 davon verdrückt, macht noch ganze 118 Stück.</p> <p>Noch 1750nm bis Land's End. Musste den WP ändern – 100nm mehr.</p> <p>Gestern hatte uns ein großes Tier den Paravan zerbissen. Ein beeindruckendes Geräusch, als die Bremse losheult, kurze Pause, und wieder losheult. Nachdem das Tier die Spule leer gerissen hat (4sec), ist alles vorbei und das Teil im Eimer.</p> <p>Wir drei verköstigen „<i>ein' daum' breit Wein</i>“, in dessen Tradition uns Alfred geschichtlich einführt. Von da an dann praktisch jeden Abend. Immer nur <i>ein' Daumen breit</i>, der akribisch abgemessen gegen das untergehende Licht am Horizont gehalten wird.</p> <p>Alfred erzählt irre Geschichten von seinem Opa Luis, der Stellmacher, der kleine Käfige für Spinnen aus Holz fertigte.</p>
<p>TAG 14 Donnerstag, 08.08. Baro— Wind kn, Kurs °Fahrt kn Low 988 hPa Pos. 47°N 62°W – N zieht N/E mit 15kn, High 27°N 25°W 1008 hPa / 148? 25kn</p>	<p>[Keine weiteren Eintragungen]</p>

Wind sea state 8ft fog		
TAG 15 Freitag, 09.08. Baro offenbar kaputt —Sonne Wind 25kn, 220°S/W Kurs 80°	Fahrt 8.5 – 9.5kn Spi oben. Tolles Wetter, Mucke laut. Die Stimmung steigt und fällt mit dem bunten Segel. Tanker angefunkelt: Good News – demnach bleibt die Stimmung zwei weitere Tage auf hoch [oder Spi oben, wie man's nimmt]. Heute leider keinen Fisch gefangen, sondern mit dem Gummiköder einen dieser eleganten Flieger mit unglaublich langen Flügeln vom Himmel geholt, oder besser aus dem Wasser. Den armen Teufel müssen wir mit dem Kescher einfangen und die Hakenspitze mit der Zange abzwacken. Der gute Vogel interpretiert unsere Absichten völlig falsch und beißt mir die Finger blutig. Aber richtig festgebissen, hält er wenigstens still. Ich bin erstaunt über die kleinen scharfen Zähne im Schnabel. <i>[das Gewicht des Tieres passte so gar nicht zu dessen Größe, was mich total erstaunt. Es war unglaublich leicht. Kein Wunder, dass die Dinger nonstop in der Luft bleiben können.]</i> Nach dieser semi-professionellen OP auf See wieder in den Himmel entlassen. Der Trick ist: einfach die Spitze mit den Widerhaken abknipsen, und der Spuk ist vorbei. Fotos durften leider nicht gemacht werden. [„Volker das Schwein will davon Fotos machen!“] ...Moralisten?	

TAG 16
Samstag, 10. 08.
Kurs angespitzt. Z.Z. zwischen 10 und 11 kn Fahrt ü.G. Noch 1330nm bis Land's End.
Pos. 46°05',00"N 037°38',00"W

TAG 17
Sonntag, 12.08. Baro— Sturmfock
Wind 40 kn,
Kurs 90°
Fahrt 7-8kn

Eine Großsegellatte verabschiedet sich langsam und geht beim Rettungsversuch über Bord. Die 3m lange Stange ragt nun für alle Zeiten senkrecht wie ein langer warnender Finger in 2000 Meter Tiefe aus dem Ozeanboden. Sträflich: Wir haben keinen Ersatz an Bord. Wir lernen: Will sich eine Latte verabschieden, auf keinen Fall versuchen, das Segel zu bergen. Alles muss dicht bleiben. Einer steigt sofort mit dem Bootsmannstuhl und Sicherungstampen ums Achterstag am Liek hoch. Wir hätten die Chance gehabt. Ich ärgere mich. Der Verlust kann uns das Segel kosten.

TAG 18 Wind 40kn Kurs 90° Fahrt 7-9kn	Nacht überstanden. Wind frischt auf. Groß und Genua am Hals gerissen. Genua repariert. Alfred ersetzt fehlende Latte im Groß durch drei Lagen GFK Streifen. Beide Segel geborgen, Fock liegt an Deck gelascht. z.Z. unter Sturmfock bei 40kn, 7 kn Fahrt. Machen uns Sorgen um den Mast, die Welle ist brutal.
TAG 19 Dienstag 14.08. 2007	<i>[Keine Eintragungen]</i>

<p>Baro / sehr hohe Welle, Wind 25-30kn 15°, Kurs 100° Fahrt 2,6kn</p>	
<p>Wind 62kn in Spitzen Kurs 100° Fahrt 11+ kn zT. 15kn üG</p>	<p>Nacht überstanden. In den Spitzen 62kn. Genua mit Fall ums Stag gesichert.</p> <p>Phase 1: Ein Kaventsmann bricht Alfred und Barsch von oben ins Cockpit. Die Welle bastelt das Biminigestänge auseinander. Ich habe Freiwache und liege mit dem Lifebelt angeschnallt auf den Bodenbrettern in der Achterkabine – wir haben rausgefunden, dass das die beste Lösung ist, um nicht durch das heftige Rollen auf dem Boden herum geschoben zu werden. Ich bin so müde, dass mein Bewusstsein innerhalb von Sekunden aus meinem Körper weicht und ich komatös einschlafe.</p> <p>Bis mich ein lautes dumpfes Geräusch aus der Bewusstlosigkeit holt. Ich spüre einen heftigen Schlag auf das Boot und merke wie das Boot achtern absackt. Das Boot bewegt sich seltsam müde. Im ersten Moment denke ich, dass der Mast von oben gekommen sein muss, nach zwei erlebten Mastbrüchen meine Dauerbefürchtung – es dauert eine Ewigkeit bis ich meinen Lifebelt von der Stange am Niedergang gelöst bekomme und den Niedergang hochklettern kann. Als ich das Luk aufschiebe, sehe ich, dass das Cockpit randvoll mit Wasser ist. Ich bin richtiggehend überrascht, dass kein Mast herumliegt.</p> <p>Arne und Alfred schildern mir, während wir im Dunkeln die Bimini anlaschen, dass plötzlich ein gutes Stück Ozean von oben übergekommen ist: Das Meer hat kurz sein Maul geöffnet und uns die Zähne gezeigt. Das Stückchen Ozean im Cockpit ist ruck-zuck abgelaufen. Ich hab trotzdem lieber, wenn es außerhalb des Bootes bleibt.</p> <p>Die Stangen sind verbogen, ein Ende hat sich durch die erste Schicht des Laminats gearbeitet. Wir können es mit einiger Mühe abbauen und festlaschen. An Land eine einfache Arbeit von vielleicht 10min, hier dauert sie 1Std. Ich bin wieder wach.</p> <p>Phase 2: Soldat Barsch und Alfred kauern unter der Sprayhood und schauen zu mir nach achtern zum Steuer. Hin und wieder verändert sich ihr Gesichtsausdruck synchron, als hätten sie sich abgesprochen und würden sich ein Spaß daraus machen, mir einen Schrecken einzujagen. Das gelingt ihnen. In ihren Augen blitzen Kurzgeschichten von Seeungeheuern auf, die hinter meinem Rücken auftauchen. Ich weiß, dass die Monster da sind und das macht ein mulmiges Gefühl. Ich bin ihr erster Bissen, denn ich bin ihnen am nächsten.</p>

	<p>Dann verliert das Boot plötzlich an Schub. Erster Gedanke: Fischernetz.</p> <p>Der Lärmpegel ist unnatürlich hoch, die Sicht null. Nur das langsame Vorüberziehen der weißen Schaumkronen direkt neben dem Boot vermittelt so etwas wie ein Bewegungsgefühl. Alles wirkt ziemlich unecht, grau in grau. Nur Krach. Farben gibt es keine.</p> <p>Die Sturmfock ist das einzige Segel, das noch oben ist. Die Schot steht bumsdicht im richtigen Winkel schräg nach oben, das hornseitige Ende des Segels verliert sich in der Dunkelheit. Ich versteh nicht was los ist. Das Boot fährt noch, aber steuert sich träge und ist langsam. Aus der Lärmkulisse ist kein Killen herauszuhören.</p> <p>Tapferer Barsch und unerschrockener Alfred kriechen an ihren Lifebelts luvseitig um den Mast nach vorne. Es ist wirklich sehr laut. Kaum sind sie verschwunden, kommen die beiden wie gebadet aus der Dunkelheit wieder zurück gekrochen. Alfred kriecht weiter in seine Ecke unter der Sprayhood. Barsch spricht zu mir aus 40cm Entfernung direkt ins Ohr, damit ich ihn verstehe. Er klärt mich auf, dass sich das Segel auf halber Höhe horizontal geteilt hätte, das Liekband sei aber noch in einem Stück, meint er.</p> <p>Das Segel muss runter, solange sich das Liekband noch nicht verabschiedet hat. Als ich das Kommando gebe, passiert etwas, was ich so, in der spontanen Form, gar nicht erwartet hätte: Die beiden setzen sich sofort wie Maschinen in Bewegung. Ich bin ein bisschen froh, dass ich der Captain bin. Das Decklicht geht an, die Gischt blitzt plötzlich wie in einem Feuerwerk um uns herum auf. Barsch und Alfred verschwinden nach vorne und bergen den Segelkadaver. Sehen tue ich davon nichts. Ich beneide sie dafür überhaupt nicht. Zu allem Unglück verletzt sich Alfred an seiner linken Schulter.</p>
	<p><i>[wie sich später herausstellen wird, ist der Schmerz im linken Arm keine Zerrung, sondern der Vorbote eines Herzinfarktes. Oh Mann, mir steckt das Herz im Hals]</i></p>
	<p>Die beiden sind total erschöpft und durchnässt. Ich bin trockener, aber auch am Ende. Wir haben alle keine Lust mehr, überlassen dem Piloten die Arbeit und hoffen dass er es packt. Es ist ja jetzt deutlich weniger Fahrt im Boot.</p> <p>Während ich das hier schreibe, läuft das Boot nun seit 12 Std. vor Topp und Takel. Wind etwa 20° von Bb. Der Pilot macht seine Sache gut.</p>
	<p><i>[die lastwagenartigen Kollisionen von Brechern, die sich durch</i></p>

	<p><i>ein immer lauter werdendes Geräusch von Backbord-achtern ankündigen, krachen wie Verkehrsunfälle in uns rein und versetzen uns ruckartig nach lee. Es ist ein fürchterliches Gefühl, zumal diese Unfälle ganz regelmäßig einschlagen. Es stimmt nicht, dass es auf offener See keine Overfalls gibt.</i></p> <p><i>Alfred, der es sich in seiner „Folterkammer“, wie er sie nennt, an Stb. mit dem Leeseegel un-gemütlich gemacht hat und mehr oder weniger sicher 'verlascht' ist, liegt mir mit dem Gesicht genau gegenüber. Unsere Blick finden sich nach fast jedem Verkehrsunfall und ich sehe in bemerkenswert teilnahmslose Augenpaare. Keiner von uns beiden scheint das, was gerade passiert, einschätzen zu können. Kann so oder so ausgehen. Angst um das Boot habe ich auf alle Fälle. An den Ozean um uns herum, denke ich nicht. Mir kommen die Schläge massiv vor, ein gutes Stück über den Punkt hinaus, den man dem Material auf Dauer zumuten möchte. Barsch liegt im Salon. Ich habe ihn seit langem nicht mehr gesehen. Wir warten einfach ab.</i></p>
	<p>Vor ein paar Tagen schon ist das Wort „Krieg“ in diesem Zusammenhang gefallen. Entsprechend fühle ich mich auch: Merkwürdig ausgeliefert, seltsam unbeteiligt, als hätte man mit dem ganzen Schlamassel nichts zu tun. Ein bisschen wie in einem Schutzbunker, der durch enorme Kräfte ständig hin und hergeschüttelt wird: Man ist froh, wenn man nicht raus muss. Es ist ein seltsam tauber Geisteszustand. An Energie draußen mangelt es nicht, die Energie im inneren des Bootes dagegen, scheint völlig absorbiert. Ich höre die gesamte Holzbude erbärmlich krachen und knacken.</p>
	<p>Ich gehe die Notausrüstung durch, sortiere die Absetzung eines Maydays via SSB und die Aktivierung des EPIRB. Das beruhigt mich nicht, im Gegenteil. Alleine, dass ich es tue, macht mich unruhig.</p>
	<p>Seit Tagen keinen Funkkontakt mehr zu Cont.-Schiffen. Wir scheinen alleine, zwischen sehr hohen Wellen.</p>
<p>TAG 20 Mittwoch 15.08.2007 Baro 3065 DR 1930 UT1</p> <p>Kurs 330° Fahrt 6-7kn,</p>	<p><i>[keine Einträge]</i></p>
<p>Wind 8-10kn Kurs 330° Fahrt 6-7kn,</p> <p>Baro 1045 Kurs 60°-70° COG 5-6kn</p>	<p>Schlimme Nacht vor Topp und Takel. Mit den ersten Sonnenstrahlen lässt der Wind nach. Barsch prügelt Alfred und mich aus unseren apathischen Wachträumen. Und mich aus meinem Spi, der kaum wärmt.</p> <p><i>[Das mit dem Spi kam so: Die Luke, die sich gut geschützt unter der Sprayhood befindet und im Prinzip nie mit Wasser in</i></p>

	<p><i>Berührung kommt, stand einen Spalt weit offen, als wir die unliebsame Bekanntschaft mit der überkommenden See gemacht hatten. Das war dann auch der Zeitpunkt, als mein Schlafsack seinen Aggregatzustand von fest zu flüssig änderte und für alle Zeiten nass war. Ich hatte diese fürchterliche Entdeckung erst einige Tage später gemacht, nachdem wir nicht mehr aufgrund der starken Rollbewegungen auf den Bodenbrettern in unserem „foul weather gear“ schliefen und wir uns endlich wieder in unsere Kojen wagten.</i></p> <p><i>Ich höre Wasser unter den Bodenbrettern schwappen. Riesenschreck. Ich kann mir das alles zunächst nicht erklären, bis ich die oben Luke sehe.]</i></p> <p>Mein triefend nasser Schlafsack ist der schlimmste Unfall, schlimmer noch als unsere zerstörten Segel. Ich schlafe total ungerne ohne Decke. Und das einzige, was mich jetzt noch nachts wärmt, ist der kleine, schwere weiße Spi. Er knistert bei jeder Bewegung. Barsch, der im Salon am Mast schläft, glaubt einige Tage lang, es würde in Strömen regnen.</p> <p><i>Today's program:</i> Genua raus, Boot schnell machen, Groß nähen, was bis zum Abend dauern soll. Wir wollen ankommen. Zwischenzeitlich geht der Spi hoch, was bei der Welle aber auch keinen Spaß bringt. Als wir ihn wieder bergen, rauscht das Fall aus und vertörnt sich derart auf halber Höhe über der Saling, dass ein Versuch, es bis ins Topp durchlaufen zu lassen, um es in ruhigeren Zeiten wieder zu holen, fast zum Desaster führt. Durch das Eigengewicht „der langen Seite“ von oben, nimmt es plötzlich Fahrt auf, und schlägt oben angekommen, über unsere Windgeber. Also doch <i>sofort</i> hoch.</p> <p>Alles wie durch ein Wunder heil geblieben.</p> <p>Vom Nähen tun mir die salzigen Fingerspitzen weh und bluten. Sie fühlen sich sandig an und als wären sie aufgeblasen. Ich zeichne mir in Ermangelung eines Familienfotos ein eigenes, dass ich in einen kleinen hölzernen Rahmen über meine Koje schiebe. Die Geste ist an Sentimentalität gar nicht zu übertreffen. Es macht alles noch ein bisschen schlimmer. Ich denke an meinen Vater, der eine Herz-OP vor sich hat, während ich hier auf dem Nordatlantik herum segele. Ich denke an meine liebe Frau und meine beiden kleinen Kinder, die noch nicht lange auf dieser Welt sind. Mein Kopf ist wie ausgeleert. Er bewegt ganz entfernt einen Körper, der nicht zu mir gehört.</p>
<p>TAG 21 Samstag, 18.08.2007</p>	<p>Baro ruckartig gefallen. Ich finde einen schwarzen kleinen Tiefseefisch mit riesigen Augen und ein vorzeitliches Gebiss auf dem Vordeck.</p> <p>Barsch, immer super aufmerksam, entdeckt alles immer zuerst: Er sieht die riesige Rückenflosse zuerst, die direkt neben uns an Bb.</p>

	<p>vorbeizieht. Das Wasser ist schwarz wie Altöl und reflektiert das Licht. Man kann nur erahnen, wie groß der Körper darunter gewesen sein mag.</p> <p>Wetterbericht von Container-Schiff erbeten und erhalten: Wir kriegen noch einmal Wind.</p> <p>Schöner Tag. Spi eingerissen bei 25kn Wind. Das Bergen wird schmerzhaft. Das Fall rauscht ein paar Meter aus und Arne durch die Finger. Wir haben fast eine zweifache Fingeramputation an Bord. Rauschefahrt mit halben Wind.</p> <p>Wind rückdrehend. Genua eingerollt, problematisch. 1WO jetzt mit Handicap: Wie eine Playmobilfigur: zwei Finger zum Einklicken.</p>
<p>TAG 22 Freitag, 17.08.2007 1700 UT1 Baro— Wind 45 kn, 320° Kurs k.A.° Fahrt 5.6 kn</p>	<p><i>Desaster.</i> Groß geht in Stücke. Geborgen und festgelaht. Wir laufen vor Topp und Takel 5.6kn.</p> <p>Beim Versuch das Groß zu reffen, berührt das Tuch die lederbewehrte Salingsnock und reißt sofort ein. Dann plötzlich öffnet sich das Segel an mehreren Stellen gleichzeitig; als wäre es mit einer Ladung Schrot beschossen worden. Nicht ganz leicht die Überführung. 1WO und Alfred unverwüstlich.</p> <p><i>[Trotz der Traurigkeit, die Alfred eingangs befallen hat, scheint die Tortur an ihm vorbeizugehen. Alle zwei Tage ein neuer Fuck-up und beide stets unerschütterlich. Wenn's schlimm wird und sich keiner die Melone am Handlauf über der Pantry oder den Schapps unten einschlagen lassen will, verschwindet Alfred in den Tiefen der Kombüse und steigt eine Stunde später in einer Dunstglocke mit einem zauberhaften Essen aus dem Niedergang auf, was die Stimmung ungemein hebt. Manchmal hängt die Brille etwas schief. Der Handlauf.</i></p> <p><i>Essen gibt's immer mit Mais, woran ich nicht ganz unschuldig bin. Aufgrund einer Fehleinschaetzung meinerseits bzgl. unseren Bedarfs, haben wir einen Teil der amerikanischen Maisreserven an Bord.</i></p> <p><i>IWO Barsch hat aber immer ein freundliches Lächeln und einen dummen Spruch auf den Lippen und isst praktisch alles, was rumliegt.]</i> Unser Wasser schmeckt brackig. Unübertroffen bleibt das gesammelte Regenwasser. In Squalls läuft das Wasser in einem armdicken Strahl an einer Bimini-Ecke direkt in die großen Fässer, die ich hinhalte. Das Wasser, dass mir am Arm in die trockenen Klamotten läuft, nervt fürchterlich. Draußen heult der Wind. Was wir erleben, ist wahrscheinlich eine Prüfung. Mag gar nicht rausschauen. Der Seegang kann einem Angst und Bange machen</p>

<p>TAG 23 Samstag, 18.08.2007 Baro Y°— Wind 25 kn, 20-30°, Kurs ° Fahrt 4-5 kn 1200 UT1 Sonne, schön</p>	<p>In fiesen Momenten gibt ein Essen in der Tat Kraft. Und sogar Mut. Wir danken dem Smutje. Laufen mit Trysail zwischen 4-6kn bei 24-27kn Windknoten. Wir schonen unsere Genua. Sie ist mittlerweile am Hals repariert. Ab 20 Wind kn geht sie wieder raus. Baro unverändert – offenbar kaputt. Ich kenne die Einheiten nicht. Hektopascal sind das nicht. Ich notiere sie trotzdem.</p> <p><i>[Ein kleiner Bügel im Gerät berührt die Achse des Zeigers, wie ich später herausfinde. Daher bewegt sich der Zeiger sprunghaft. Die „Werte“ sind wertlos, wie wir es schon vermutet hatten].</i></p> <p>Funksprüche mit 2 Containerschiffen geben Gewissheit: Noch 24 Std 6-7Bft., dann norddrehend. Ratschlag des russischen Kapitäns: „Make yourself a coffee“.</p> <p>Alfred bemerkt lapidar: „Jetzt habe ich schon wieder meine Hautcreme mit der Zahnpasta verwechselt“.</p> <p>Funkkontakt mit <i>MS Spirit</i>: 1930 VHF Wind N/W, 3-4 Bft 5 S/WE 5-6Bft à 7 Bft Pos. 48°28'02" N, 015°11'05"W Funkkontakt W, S/W 3-4Bft</p>
<p>TAG 24 Sonntag, 19.08.2007 Baro R'— Wind kn, 340°, Kurs ° Fahrt 7,5 kn CH 16, 67</p>	<p>Großer Aufklärer donnert über uns im Tiefflug hinweg. <i>[Ich glaub's nicht, als ich das Riesending von Bb. nach Stb. durch das Portlight achtern fliegen sehe. In diesem Winkel muss es wirklich sehr tief gewesen sein. Vor allem war es sehr laut. Mitten auf dem Ozean vielleicht eines der letzten Dinge, die man erwartet].</i> Dann kreist das Propeller-Flugzeug in einem großen Bogen im Uhrzeigersinn um uns und ruft uns auf Ch 16 an. Der Pilot will wissen, ob Verletzte an Bord sind, „last calling port“, „destiny“ und ob unsere Position an die Coast Guard weitergeleitet werden solle.</p> <p>Der Pilot bekommt alle Infos,</p> <p>ich melde-</p> <ul style="list-style-type: none"> – letzter Hafen Boston, Zielhafen Hamburg – 3 Pers. an Bord – alle gesund – einige Segel zerstört, können aber ohne Hilfe mit Trysail nächsten Hafen erreichen. <p>Ich bitte um einen Wetterbericht und bekomme ihn prompt: Wetterlage stabil. Es bleibt bei Westwind für gut 48 Std. Der Pilot wünscht uns eine gute und sichere Überfahrt und dreht ab.</p>

<p>TAG 25 Montag, 20.08.2007 Baro —Wind kn, Kurs °Fahrt kn 2330 UT1Baro gefallen in 2 Std um 3! —Wind 22 kn, Baro Y“ 30,54</p>	<p>Heute morgen weckt mich 1WO. Denke erst, es wäre Wachablösung, es ist aber schon taghell. Er hat zwei Neuigkeiten. Ich will die schlechtere zuerst hören. „Wir haben einen Fuck-up. Die Genua reißt am Vorstag ein“. “Und die gute Nachricht?“ „Hab keine. Wir können sie nicht einrollen“ Ich liebe die Ansagen des Soldaten Brach. Sie sind immer so schön klar.</p> <p>Die Situation am Vorstag ist denkbar schlecht. Das Problem sind offenbar zwei Sprengbolzen, die sich gelöst haben müssen (das, obwohl wir glaubten, alle lockeren Bolzen auf Rhode Island ausgewechselt zu haben. Mit Loctite hatten wir sie nicht behandelt, sie schienen auch so ultrafest zu sitzen. Keine gute Maßnahme). Ein Inlay, welches die Vorstag-Segmente zusammenhält, konnte dadurch im Alu-Profil nach nach unten rutschen. Die Folge ist, dass wir bei jedem Versuch, das Segel einzurollen, das untere Teil drehen, das obere aber nicht. Die scharfen losen Profiltteile zerschneiden beim Aufrollversuch das Segel, als wäre es Papier.</p> <p>Der Bereich im Vorliek ist in vertikaler Rg. relativ unbelastet. Der Riss wird sich voraussichtlich nicht fortsetzen, wie wir hoffen. Wir beschließen, das Segel stehen zu lassen, bis wir eine Lösung haben. Die Entscheidung ist auch schnell gefällt: uns bleibt gar nichts anderes übrig. Selbst wenn wir wollten, die Genua steht wie Stahlblech. Sie laesst sich weder einrollen noch bergen.</p> <p>Wachwechsel ab jetzt alle 2 Std. – 4 Std. am Stück empfinden wir als zu lang. Baro seit 2 Std. ruckartig stark gefallen. Wind um 30° nach rechts gedreht. Sicht null, Laterne an [die sicherlich auch keiner sehen würde]. Die Schrecken reißen irgendwie nicht ab. Heute Unmengen (Salz-)Wasser in der Wanne unter der Maschine entdeckt. Gelenzt. Beim nächsten Laden Ursache finden. Leck kann ich keines finden.</p> <p>Pos. 49°25,085 N 008°51,075 W</p>
--	--

<p>TAG 26 Dienstag, 21.08. Baro—Wind kn, 250°Kurs °Fahrt kn</p>	<p><i>[keine Eintragungen]</i></p> <p><i>[Unweit von Land's End, etwa 100 Meilen, erwischt uns ein weiteres Sturmtief mit 55 kn Wind. Da wir die Genua nicht einrollen können, haben wir keine Wahl und müssen vorlicher ablaufen. Wir sind hoffnungslos überpowert. Machen zwar atemberaubend gute Fahrt im zweistelligen Bereich, aber halten bestenfalls auf Brest zu.</i></p> <p>Dass der letzte Knoten in unserem „Knotentampen“ nicht geöffnet werden kann, weil wir uns dem Ziel nicht mehr nähern, ist ein moralischer Tiefschlag. Wir sind ganz nah dran, an der Küste Englands, und müssen jetzt mit gut 120° oder mehr in die Biskaya ablaufen. Ein unangenehmer Gedanke, der gar nicht zu ende gedacht werden will. Bei einem Blick in die riesige Genua und auf den TWS bleiben theoretische Szenarien aber nicht aus. Wenn das so weitergeht, ist eine Legerwall-Situation bald nicht mehr zu vermeiden.</p> <p>Aber selbst wenn wir in die Biskaya ablaufen müssen, wird ja irgendwann ein Hafenmanöver unvermeidlich sein. Und das wird dann sehr unangenehm.</p> <p>Die Sonne scheint und wärmt, das Meer ist stahlblau, was unsere subjektive Situation deutlich hebt. Wäre der Handlungsbedarf nicht so dringend – denn die Nacht und das Land kommen bestimmt – ein Traum.</p> <p>Während wir durch das Seegebiet <i>Sole</i> pflügen, diskutieren wir verschiedene Möglichkeiten, wie wir das Segel einrollen oder loswerden können. Ein Bergen des Segels ist unmöglich. Bei über 50kn ist das Tuch hart wie Metall. Dazu kommt, dass es an der schadhafte Stelle im Profilvorstag wahrscheinlich klemmen würde. Wir denken versch. Möglichkeiten an, wie z.B. das Segel von oben nach unten hin aufzuschneiden und aufzugeben.</p> <p>Gerne, nur wie hoch kommen?</p> <p>Die Welle ist recht hoch, Operationen auf dem Vordeck sind nicht ganz ohne, ganz zu schweigen von einer Arbeit im Mast oder oben am Vorstag. Jemand wirft die Idee auf, einen Gegenstand in der zweiten Nut über die Bruchstelle zu schieben, und das durchdrehende Profil so zu fixieren. Nur wie ran kommen. Wie auch immer. Der Gedanke wird als 'Idee' verworfen, kommt später aber aus Ermangelung eines Besseren wieder auf den Tisch. Zum Glück: Er ist die Loesung.</p>
	<p><i>Alfred verschwindet im Schiff und kommt eine Ewigkeit später wieder mit einem kostbaren Stück Blech heraus, für das er eine unserer Maisdosen geopfert haben muss. Das Ding ist ein Meisterstück prähistorischer Faustkeilkunst, das uns den Arsch retten soll.</i></p> <p><i>Ein Versuch, mittels Bootsmannstuhl an die Bruchstelle zu kommen, scheitert.</i></p>


Alfred steuert, ich klammere mich an den Bugkorb und versuche mit Arne, der genau 6m von mir entfernt am Mast steht zu kommunizieren. Ein Problem: aus meiner Position kann ich den Spalt zwischen den Profilabschnitten eigentlich gar nicht erkennen, für Arne ist es zu weit entfernt.

Mein Körpergewicht schwankt aufgrund der heftigen horizontalen Bewegungen zwischen 90 kg und minus 10 kg. Arnes Mund geht auf und zu, ich kann ihn aber nicht hören. Total irre: Der Geräuschpegel ist so hoch, dass es nicht eine einzige Schallwelle aus Arnes Hals zu mir schafft. Wir sind keine Indianer und das Vokabular unserer einhändigen Zeichensprache reicht über die Formulierungen „hoch“, „runter“ und „stopp“ kaum hinaus.

Durch ein ausgeklügeltes, völlig undurchschaubares und wirres Leinensystem mit mehreren Slipsteken, können wir das Blechgerät mit den verbauten Segelnadeln als Keder zur Stabilisierung in der 2. Nut im Profilvorstag mit einem Ersatzfall nach oben ziehen, und dann schließlich mit einem Ruck an einer anderen Leine vom Fall befreien und das Fall wieder an einer weiteren Leine nach unten ziehen. Wäre es mit dem Fall weiterhin verbunden gewesen, hätte es sich mit eingedreht und die Rollgenua blockiert. Ein Ausrauschen des Falls, wollen wir unbedingt vermeiden. Wir wissen, was passieren kann. Als das Blechstück nach endlosen Versuchen über die vermutete Bruchstelle rutscht, schreie ich unhörbar „jetzt“, übersetze dabei simultan mit der Hand. Von meiner Position aus kann ich den Riss zwischen den Segmenten kaum sehen. Barsch in 6m Entfernung ist am Mast zu weit entfernt. Als ich jetzt signalisiere, friert er ein, zeitgleich wünscht Alfred im Cockpit die Rollanlage ein Stück an und beklemmt damit die Segmente. Wir lösen das ‚Slipstek-System‘ aus und das Blechteil sitzt fest.

B

*Ich kann's gar nicht glauben. Es hat geklappt. 10min später ist die Genua eingerollt und wir laufen nur noch unter Trysail. Wir sind erleichtert und überglücklich! Wie wir das Knotengewirr genau gemacht haben, weiß im Nachhinein kein Mensch mehr.
Wir machen gute Fahrt].*

	 <p data-bbox="416 685 1305 770">Unser Blechrutscher mit jede Menge Segelmachernadeln als Kederversteifung. Gut zu erkennen ist der Scherschnitt, der beim Aufrollen das Blech zerschnitten hat</p>
<p data-bbox="151 824 411 1037">TAG 27 Mittwoch, 08. Baro— Wind kn, Kurs °Fahrt kn</p>	<p data-bbox="416 824 1305 1189"><i>[keine Eintragungen]</i></p> <p data-bbox="416 898 1305 1189"><i>[Wir sind alle sehr müde. Alfred weckt uns nicht regelkonform zur Wachablösung. Er hat die Nacht durchgemacht. Ich bin ihm dankbar dafür, aber eigentlich sollte er sich schonen. Wir befinden uns bereits im Seegebiet Plymouth, dem östlichen Bereich des Englischen Kanals. Barsch und ich fragen uns heimlich, wie er das macht. Er hat mit Abstand die letzten Tage am wenigsten Schlaf abbekommen. Muss am Alter liegen, meint Arne. Wir brauchen jede Meile Nord. In Lee wird's eng.</i></p> <p data-bbox="416 1227 1305 1518"><i>Alfred erwischt die Tide genau Richtung und ihm gelingt ein denkwürdiger, sehr langer bogenförmiger Schlag über Nacht an der französischen Küste entlang. Als ich am nächsten Morgen meinen Fix in die Karte eintrage, überprüfe ich mehrmals die Position: wir sind unglaublich weit gekommen und können aufgrund der uns gnädigen Strömung und eines Winddrehers nun so hoch halten, dass wir Guernsey anlaufen können. Es scheint sich alles zu Guten zu wenden.]</i></p>
<p data-bbox="151 1570 411 1816">TAG 28 Donnerstag, 22.08. Baro— Wind 24-26 kn, 25°, Kurs 70-90° Fahrt 6.7kn</p>	<p data-bbox="416 1570 1305 1637">Land in Sicht! <i>Ein Satz mit Sprengwirkung.</i></p> <p data-bbox="416 1675 1305 1720">„The Warwick of Guernsey!“</p>
<p data-bbox="151 1883 411 1984">Forecast: N4-5 à 6 Visibility fair N4-5 v</p>	<p data-bbox="416 1883 1305 1984">Ursache für das eingedrungene Wasser in der Wanne unter der Maschine (sie war voll!) nicht gefunden. Alle Schläuche heil. Womöglich hat der Doradelüfter (Masch.-Lüftung) während einer</p>

fair, sea moderate	der überkommenden Wellen Wasser gemacht.	
<p>TAG 29 Freitag, 23.08. Baro— Wind kn, Kurs ° Fahrt kn</p>	<p>Guernsey. Wir ankern in einer wunderschönen Bucht auf 9m Tiefe bei ablaufendem Wasser, 50m vom Land entfernt. Es ist alles plötzlich merkwürdig ruhig, sowohl akustisch als auch physikalisch. Alfred und mir kommen die Tränen. Die Augen des 1WO Barsch kann ich nicht mehr klar erkennen. Die waren aber sicherlich auch nicht ganz trocken. Wir fallen uns in die Arme.</p> <p>Wir stecken wegen der Tide etwas mehr Kette, falls wir länger an Land bleiben sollten, als geplant. Dann warten wir auf das Wassertaxi, das wir über VHF Channel 13 rufen. Es kommt prompt und setzt uns über. Das Handfunkgerät ist in meiner Tasche. Die ersten Schritte an Land sind dann ein Phänomen. Die festen Gemäuer der Burganlage, deren Slip wir uns hoch bewegen, geben nach, alles wird weich, meine Beine verbiegen sich und ich krieche den ganzen Weg nach oben auf allen Vieren. Wir können alle gar nicht aufhören zu lachen.</p> <p>Guernsey entpuppt sich als eine Perle. Kulinarisch wirkt das <i>traditional breakfast</i> auf meinem Magen allerdings wie der Inhalt einer Fettpresse.</p> <p>Ich bestelle gleich zwei Pressungen. Ein Anruf nach Hause. Erleichterung. Die OP meines Vaters einigermaßen gut gegangen. Zweite Amtshandlung nachdem wir nach 30 Tagen und so vielen Meilen endlich ein Hafenmanöver fahren dürfen, ist die Verpflichtung eines Segelmachers, der uns unsere eigene Sturmfock (oder was davon übrig geblieben ist) auf das Groß nähen soll. [<i>Er hat kein Segeltuch vorrätig</i>]. Er freut sich wie ein Schneider, dass er (endlich) einen Kunden hat, was uns verunsichert. Nur noch etwa 500 Meilen.</p>	
PAUSE	Guernsey REPARATUREN	
<p>TAG 30 (auf See) Samstag, Baro 3032 1042h— Sonne Wind kn, 30° Kurs ° Fahrt 10.5 kn</p>	<p>Kurz entschlossen ausgelaufen, da wir sonst noch mal 12 Std im Hafen festliegen würden. Wir erwischen das „Alderney afternoon race“. Gute Fahrt ü.G. 10.5 kn COG.</p> <p>Vor Cherbourg dann Strom gegenan unter Maschine, 3 kn COG</p>	
<p>TAG 31 (auf See) Sonntag, Baro— Wind kn, 45° Kurs ° Fahrt kn</p>	<p>Ein Helikopter donnert direkt am Heck, knapp über dem Wasser. Die Schiebetür ist offen, ein Crewmitglied fotografiert unseren Bootsnamen. Womöglich die franz. Coast Guard. Ich funke den Helikopter an, aber er dreht ab, ohne zu antworten.</p> <p>1WO Barsch notiert: Endlich wieder ein „E“ auf dem GPS.Pos. 49°51'627 N 000° 00',901 E</p>	

	Über den 50ten Breitengrad sind wir nicht hinaus gekommen.	
TAG 32 (auf See) Montag, 08.	<i>[keine Eintragungen]</i>	
TAG 33 (auf See) Dienstag,	<i>[keine Eintragungen]</i>	
	<p><i>An dieser Stelle bricht das Logbuch ab. Wir sind ohne weitere Probleme in einem Rutsch durch den Englischen Kanal geegigt und schließlich in eine vernebelte Elbe eingelaufen, wie sie schlimmer nicht sein konnte. Alles still. Kein Dieselgeruch. Keine Verantwortung. Wir queren ohne Radarberatung via VHF. Mit wehenden Haaren (bis auf Captain: windschnittig) konnten wir durch die Schleuse in Brunsbüttel dampfen und erhielten über Funk eine Ausnahmegenehmigung, nach Sonnenuntergang noch in Kiel schleusen zu können. Als wir unser Boot gegen 0000 Ortszeit praktisch ohne Zwischenstopp in Laboe festmachen, suchen wir zunächst vergeblich nach einer kleinen Pinte, in der wir uns den Inhalt eines kleinen Fässchen Bier einverleiben können.</i></p> <p><i>So der Plan.</i></p> <p><i>Zu unserem großen Entsetzen ist der Ort wie ausgestorben. Wir stolpern verunsichert hinter unserem Local Alfred her. In eine alte Bar. LaBöe. Unglaublich sinnig. Sie ist noch offen.</i></p> <p><i>Ein Mann in einem blauen Trainingsanzug mit roter Nase sitzt am Tresen, dreht sich zu uns um. Die Augenbrauen bewegen sich nach oben und legen zwei kleine Knopfaugen frei. Er meint:</i></p> <p><i>„Wo kommst du denn so spät noch her, Alfred?“</i></p> <p><i>Der silberbärtige Alfred in vollem Ölzeug mit Glaswolle aufm Kopf antwortet trocken: „Aus Boston, USA“.</i></p> <p><i>Unserem Gegenüber rutschen die buschigen Augenbrauen wieder zurück über die Augen. Er denkt. Wahrscheinlich.</i></p> <p><i>“Boston“, wiederholt er dann, „USA“, als suchte er nach einer Pointe.</i></p>	