

Dirk W. Mennewisch

Out of Office

Freiheit unter Segeln

SWTB



DELIUS KLASING

Von: Dirk.Mennewisch@[REDACTED]
Betreff: **Dirk Mennewisch is out of the office.**
Datum: 3. August 2009 22:02:11 MESZ
An: mail@meineseesee.com

I will be out of the office starting 03.08.2009 and will not return until 31.05.2010.

I will not have access to my emails. Please contact [REDACTED] (+49 40 [REDACTED] or [REDACTED]).

SVIB

Dirk W. Mennewisch

Out of Office

Freiheit unter Segeln

SVMB

Delius Klasing Verlag

Inhalt

Vorwort Uwe Röttgering	6
Vorwort Johannes Erdmann	7
Wasser überall	8
Nein, du nicht!	17
Der nördlichste Punkt	23
Eine Holländerin wird deutsch	28
Neue Richtung: Kurs Süd	39
Kanalfahrt	45
Durch die Gezeiten der Irischen See	55
Eine Flasche Champagner	66
Wartetage	72
Ein kurzes Stück vom langen Stück	77
Der lange Rest vom langen Stück	82
Südwind ist Wartewind	90
Flautentörn nach Porto Santo	96
Bei Kolumbus	101
Zuhause-Gefühl auf den Kanaren	116
23 Tage meine See	127
Ja und jetzt?	148
Windarme Weihnachten	160
Zwischen den Tagen	167
Anguilla, Karibik	179
Bei Freunden	188
Leidemeilen	196
Bilderbuchinseln im goldenen Dreieck der Karibik	203
Besuch im Anflug	212
Barfußland	223
Kluburlaub	233
Bahamas Endspurt	240
Amerika	251
Huckepack	257
Endspurt	273
Epilog	277
Anhang	280
Wiki	281
Herzlichen Dank	288

Vorwort

Dirk Mennewisch muss einen guten Chef gehabt haben. Denn der gab ihm die Weisheit mit auf den Weg: »Wenn Sie in Ihrem Leben noch Wünsche und Träume haben, versuchen Sie, diese umzusetzen, bevor Sie beruflich und privat Verantwortung übernehmen müssen.«

Der Mann hat recht. Als ich mit Anfang 30 einhand via Kap Hoorn um die Welt gesegelt bin, war ich ungebunden, risikobereit und neugierig auf die Welt. Jetzt, da ich Familie habe, könnte ich diese Reise unter den genannten Vorzeichen nicht mehr machen. Ich habe Freiheit gegen Verantwortung getauscht. Ein Tausch, den ich nur deshalb nicht bereue, weil ich mir mit meiner Weltumsegelung eine Freiheit genommen habe, von der ich den Rest meines Lebens zehren kann.

Dass es nicht gleich um die Welt gehen muss, zeigt die Reise von Dirk Mennewisch. Mit vergleichsweise einfachen Mitteln, Mut und der Unbekümmertheit eines Hochsee-Novizen hat er das in diesem Buch beschriebene »Abenteuer seines Lebens« gemeistert. Es ist zu hoffen, dass Dirks Reise vor allem jungen Leuten Ansporn ist, die Welt unter Segeln für sich zu entdecken. Es lohnt sich.

Uwe Röttgering

Vorwort

Viele Menschen tragen den Traum in sich, einmal im Leben etwas Ungewöhnliches zu machen. Wer dann die Freiheit unter Segeln kennenlernt, weiß, dass das beste Mittel dafür ein Segelboot darstellt. Doch der Absprung ist nicht einfach. Viele Bedenken treten auf: Ist man noch jung, so ist die fehlende Erfahrung das Argument. Ist man hingegen alt, mangelt es oft an Gesundheit und Kraft. Wer in mittlerem Alter ist, setzt womöglich die Karriere aufs Spiel.

Deshalb liegen in vielen Häfen top ausgestattete Yachten, die nie die Küstengewässer verlassen. Wer den Absprung dennoch schafft, kann sich glücklich schätzen. Manche jedoch lassen sich unterwegs durch »Sirenen« vom Kurs abbringen. Nur einem kleinen Prozentsatz gelingt es, tatsächlich alle Klippen zu umschiffen und auf den freien, tiefen Ozean zu gelangen. Sie lernen die Freiheit unter Segeln in ihrer gewaltigen Form kennen. Nach der Rückkehr können sie denen, die davon träumen, dann nur denselben Rat geben wie einst Joshua Slocum: »To young man contemplating a voyage I would say go.«

Dirk Mennewisch hat seinen Traum in die Tat umgesetzt, trotz aller Bedenken. Die Segelerfahrung ersetzten ein unbeugsamer Wille, eine tolle, unterstützende Familie und ein verständnisvoller Chef. Vielleicht waren diese ja sogar wichtiger als die nötige Erfahrung – denn die bekam er unterwegs. Solche Vorbilder von Menschen, die einfach ihre Träume realisieren, anstatt nur darüber nachzudenken, braucht es. Regelmäßig.

Johannes Erdmann

Wasser überall

15. August 2009 bis 23. August 2009

8 Tage | Std 59 Min

4,2 %

A horizontal bar chart with a total length of 100%. A small segment at the beginning is shaded grey, representing 4.2% of the total.

612 sm

5,2 %

A horizontal bar chart with a total length of 100%. A small segment at the beginning is shaded grey, representing 5.2% of the total.

Seemeilen: 0-612

Für die Seefahrt wurden immer schon vorzugsweise Nichtschwimmer rekrutiert. Sie kämpfen länger für das Schiff.

Seemannsweisheit



Ein schönes Segelboot. Nach der langen Zeit der Vorbereitung liegt M – meine neuneinhalb Meter lange Stahlyacht – nun seeklar, reiseklar, wunderbar im Hafen von Benersiel. Die Wellen spiegeln sich am dunkelblauen Rumpf, die Flagge weht leise im sommerlichen Wind.

Viele Ferien haben meine Familie und ich in diesem kleinen Ort an der ostfriesischen Nordseeküste verbracht. Häufig sind wir für einen Tagesausflug nach Langeoog gefahren, knietief im Watt versunken und haben die eine oder andere Sandburg gebaut. Angeblich bestand ich als Dreikäsehoch auf einem täglichen Besuch im Hafen, um Schiffe zu gucken. Gerüchte. Fasziniert haben mich immer die Schiffe und Boote, die sich langsam durch das Fahrwasser schoben und in meiner Fantasie von weither kamen. Eines Tages fahre ich mit einem eigenen Boot hinaus, dachte ich.

Dieser Moment ist nun gekommen. Seit mehr als einem halben Jahr verwende ich fast jede Minute für dieses Segelvorhaben: Routenplanung, Sponsorsuche, Landverbindung trennen. Insbesondere Letzteres verursachte mehr Aufwand, als ich gedacht hatte. Millionen Fragen flogen in meinem Kopf herum, Adressaten dafür musste ich erst suchen und habe sie gefunden. Die Wohnung brauchte einen Untermieter, das Auto musste abgemeldet werden, Versicherungen und Sparverträge wurden auf das Notwendigste reduziert, um meinen finanziellen Handlungsspielraum nach Möglichkeit nicht allzu sehr einzuschränken.

Langsam wird Benersiel immer kleiner. Familie und Freunde werden zu Strichen auf dem Steg. Zu verschwommenen Strichen, denn Tränen in den Augen machen mir das Sehen schwer. Mit dem Nebelhorn rufe ich zum Abschied und setze die Fock nur für die Optik; Lust zum Segeln habe ich noch keine, stolpere die drei Stufen unter Deck und ziehe mir dabei eine fiese Schnittwunde an der Hand zu. Die Fahrwassertonnen kommen bedrohlich nahe, und viel Wasser ist auch nicht unter dem Kiel. M hat eigentlich zu viel Tiefgang für Benersiel, sodass ich das Hochwasserfenster abpassen musste.

Mit dem rund 20 Knoten stark pustenden Westwind können M und ich die Shetlandinseln – unser erstes Ziel nördlich von Schottland – anliegen lassen. Laut Wetterbericht soll er noch auf bis zu sechs

Windstärken aufdrehen, in Böen acht. Zwischen uns und Lerwick liegen sechs Segeltage, einige Bohrinseln und sonst nur freier Seeraum. Mir geht es hundsmiserabel, denn der Abschied hängt mir nach, die Seebeine müssen erst wiederkommen, und diese Einschätzung halte ich für realistisch: Ich wage mich mit meinen knapp 600 Seemeilen Segelerfahrung an ein ziemlich anspruchsvolles Projekt.

Langeoog liegt querab, Motor aus. Wir sind auf See, aller Anfang ist schwer. Ich lasse meine Windselbststeueranlage ihren Dienst aufnehmen und bin beeindruckt, dass alles sofort tadellos klappt. Leider hatte ich nie Zeit, sie auch nur ein einziges Mal zu testen. Unter Deck liege ich in der Koje und lese die Seiten mit ein paar guten Wünschen, die mir in Bensorsiel in die Hand gedrückt worden sind, höre Musik und schreibe mit der Restenergie des Handy-Akkus noch eine SMS; lasse den Tag an mir vorbeiziehen. Wie versprochen dreht der Wind ein wenig auf, und als sich der Verklicker in einer Bö in das salzige Nass verabschiedet, wird es Zeit, die Genua gegen die Arbeitsfock zu tauschen. Nach einigen Salzwasserduschen gelingt das Werk, und ich kehre klitschnass und durchgeschwitzt wieder ins Cockpit zurück, wechsele unter Deck den kompletten Satz Unterwäsche und haue mich wieder in die Koje.

Nachts klingelt alle 30 Minuten der Wecker. »Schichtwechsel«, sage ich zu mir selbst, denn ich brauche hin und wieder noch eine Minute, um mich daran zu erinnern, dass ich allein an Bord bin und der sich bewegende Stofffetzen in meinem Blickwinkel kein Mensch, sondern nur ein Handtuch ist. Gegen Mitternacht haben M und ich fast 80 Seemeilen auf die Logge gespult, das Meeresleuchten lässt die Bug- und Heckwellen meiner Gefährtin glitzern, und die sternenklare Nacht gibt mir zum ersten Mal das Gefühl, hier gerade den Beginn einer schönen Reise zu erleben. Spät am Nachmittag des zweiten Seetages schwappt Wasser in der Bilge. Wo kommt das denn her? Alle Seeventile sind zu, und die Bereiche neben den Ventilen sind trocken. Doch es gluckert und schwappt unter den Bodenbrettern – das Wasser wird langsam mehr. Wegen des Rostschutzöls, welches sich in der Bilge befindet, ist diese Brühe schmierig und stinkt abartig. Auf allen vier an Deck zum Vorschiff kriechend, bin ich mir ziemlich sicher, im Ankerkasten die Ursache gefunden zu haben. Als ich das Vorhänge-

schloss öffne und einen Blick unter den Deckel riskiere, kommt mir der erste Schwall Wasser schon entgegen. Der Ankerkasten ist bis oben hin voll mit Wasser. Durch eine undichte Stelle wird das Nass von dort aus in die Kabine fließen. Die Dichtung im Deckel hatte ich noch vor der Abreise erneuern wollen, es dann aber vergessen.

Wütend auf mich selbst schreie ich den Ankerkasten an und feuere das Vorhängeschloss in die Nordsee. Das ist alles etwas viel für den Anfang. Einmal mehr durchnässt bis auf die Unterwäsche, verziehe ich mich wieder unter Deck. Auf die Idee, während der Vorschiffsturnereien stets die komplette Montur Ölzeug anzulegen, komme ich erst wesentlich später. Manche Leute brauchen halt ein wenig länger ... In einem Anfall von Aktionismus schmiere ich Sikaflex auf den nassen Ankerkastendeckel und stopfe noch ein altes T-Shirt als Dichtung zwischen Deckel und Kasten. Die Hälfte der schwarzen Dichtmasse landet auf dem weißen Deck, auf meiner Hose, auf meinem T-Shirt und an meinen Händen. Elendig klebriges Zeug. Meine Bemühungen scheinen zunächst aussichtslos. Wellen waschen übers Deck, Wasser schwappt aus dem Ankerkasten heraus.

Plötzlich Flaute. Ich genieße die Ruhe auf dem treibenden Boot und beobachte gespannt das auf uns zu laufende Regengebiet. Weltuntergangsstimmung. In der Koje liegend spiele ich auf meiner Mundharmonika, bringe erste Töne heraus. Vor meiner Abreise scherzte ich zu Hause, dass ich gern ein Klavier mit auf die Reise nähme, wenn ich nur genügend Platz hätte. Denn obgleich musikalisch gänzlich talentfrei, hätte ich gern die Zeit genutzt, mir das Klimpern beizubringen. Dies war für meine Eltern Anlass, mir eine Mundharmonika mit auf den Weg zu geben.

Trotz des Wassers im Schiff fühle ich mich in meinem Schlafsack rundum wohl. »Wo fängt dein Himmel an« von Philipp Poisel tönt aus dem Lautsprecher meiner Stereoanlage, und schon wenig später dreht der Wind wieder auf. Hoch am Wind bolzen M und ich unserem Ziel entgegen und werfen dabei viel Wasser über den Bug, was angesichts des Lecks im Wasserkasten alles andere als vernünftig ist. Um zehn Uhr abends befördere ich 50 Liter Wasser über Bord und dahin, wo es hingehört: in die See. Weitere 30 Liter folgen nachts um zwei.

Welche Möglichkeiten habe ich? Weitere zwei bis drei Tage lenzend und hoch am Wind weiter nach Schottland eilen oder abdrehen und

einen Reparaturstopp in Norwegen oder Dänemark einlegen? Für keines der beiden Länder habe ich eine Gastlandflagge an Bord, nicht einmal Papierseekarten. Bis nach Dänemark sind es 120 Seemeilen und bis nach Norwegen 90. Meine Entscheidung fällt morgens um vier für Norwegen. Für die gesamte Route habe ich digitale Seekarten an Bord – bis genau fünf Seemeilen vor meinem neuen Ziel Farsund an der Südspitze Norwegens. Glücklicherweise kann ich mir im Revierführer Nordsee Mut anlesen, denn dort heißt es, dass Farsund durch eine gute Betonung bei Tag und Nacht einfach angesteuert werden könne. Gegen 4 Uhr 30 lenze ich weitere 30 Liter, abends um fünf nochmals zehn. Zu allem Überfluss dreht der Wind auf Nordnordost und bläst M nun mit fünf bis sechs Beaufort direkt auf die Nase. Wasser, Wind und das vorausliegende Verkehrstrennungsgebiet rechtfertigen den Einsatz des Motors. Der gesamte Verkehr, der in die Ostsee möchte und damit Kurs Dänemark, Schweden, Finnland und weiter nach Osteuropa nimmt, läuft hier dicht an dicht in den Skagerrak. Den Kampf gegen das Wasser gebe ich nach inzwischen 200 geschöpften Litern auf, die ersten kleinen Bläschen schieben sich bereits durch die Fugen der Bodenbretter. In Ölzeug eingepackt und in nassen Stiefeln steckend, versinke ich im Zehn-Minuten-Takt mit dem Kopf auf dem Kartentisch in den Schlaf. Vor mir flimmert das Radarbild des Kartenplotters. Durchschnittlich 15 Echos sehe ich um M herum, dazu nerven mich das Dröhnen des Dieselmotors und die Lecks in den Fensterdichtungen. Ich bin fix und fertig, meine Augen tränen und brennen.

Als es langsam Tag wird, habe ich das Verkehrstrennungsgebiet durchquert, und irgendwo voraus muss dieses angeblich so großartig betonnte Fahrwasser liegen. Leider ist davon nichts zu sehen. M schlängelt sich zwischen hohen Felsen und kleinen Tonnen durch den Fjord, der nach Farsund führen soll. Während die ersten Sonnenstrahlen über die Berge schielen, machen M und ich nach 304 Seemeilen in unserem ersten Hafen fest. Sofort sind die Sorgen des Wassereintruchs vergessen, denn eines ist augenblicklich klar: Hier fühlen wir uns wohl.

M versteckt sich unter einer Schicht von Handtüchern und Laken, Schlafsack und Ölzeug. Schuhe stehen zum Trocknen an Deck. Es sieht aus wie bei Hempels unterm Sofa. Farsund schläft noch, auch der Supermarkt direkt neben dem Steg hat noch geschlossen, und nur vereinzelt fährt ein Auto die Straße entlang. Von einem deut-

schen Gastlieger erfahre ich, dass die Liegeplätze hier kostenlos sind, ebenso Wasser, Strom und Internet. Das Ganze refinanziert sich über den Tarif für die Duschen, die drei Euro pro Einsatz kosten, insgesamt ein sehr fairer Deal für einen Einhandsegler. Auch im Laufe des Tages sprudelt in Farsund das Leben nicht über. Im Internet steht, dass der Ort weniger als 10 000 Einwohner hat und im Wesentlichen von Fischfang und Tourismus lebt.

Den ersten Tag verbringe ich damit, mich mit norwegischem Geld zu versorgen, eine Gastlandflagge zu organisieren und eine elektrische Bilgenpumpe zu kaufen. Sollte sich noch einmal Wasser in das Boot schleichen: Von Hand werde ich es sicherlich nicht wieder hinausbefördern. Das nächtliche Intervallschlafen scheint mich nicht wirklich belastet zu haben, und ich freue mich, dass ich so fit bin. Das glaube ich jedenfalls bis ich abends in weniger als einer Sekunde einschlafe.

Das Organisieren einer Dichtung für den Ankerkasten wird zum großen Abenteuer. In Farsund gibt es nur einen kleinen Yachtausrüster, der eigentlich gar nichts hat, und auch die kleinen Baumärkte haben wenig, was sich als Dichtung eignen könnte. Glücklicherweise sprechen die Menschen hier alle ziemlich gutes Englisch, was mein Problem etwas einfacher macht. Auf meinem Fahrrad, welches den Namen »Rosalie Klapprad aus der Backskiste« bekommt, radle ich bergauf und bergab, irre von einem Eisenwarenladen zum anderen. In meiner Ratlosigkeit stoppe ich bei einer Großschlosserei, wo man für mich das ganze Lager auf den Kopf stellt und am Ende eine Gummimatte findet, diese in Stücke schneidet und mir zum Preis von »that's okay« verkauft. Den Inhalt einer Tube Sikaflex verwende ich für die Abdichtung der Fenster, eine weitere Tube benötige ich, um den Ankerkasten mit dem Deckel zu sichern, und eine ordentliche Portion Klebeband soll die Dichtung noch dichter machen. Die mir hier gebotenen Möglichkeiten reichen meines Erachtens nicht aus, um das Problem mit dem Wassereinbruch zu lösen – durch das Verkleben des Ankerkastens sollten wir jedoch provisorisch erst einmal bis zum nächsten Yachtausrüster auf der trockenen Seite sein. Später bin ich auf einen kleinen Umtrunk auf einer deutschen Charteryacht eingeladen. Ich lerne allerlei Nützliches und Skurriles für die Weiterfahrt. Eine wahre Flut von Informationen.

Seemeilen 305 bis 611, 20. bis 23. August 2009

Nach zweieinhalb Tagen habe ich genug von Norwegen und will weiter. Die in der Zwischenzeit etwas dezimierten Lebensmittel- und insbesondere Süßigkeitsvorräte sind wieder aufgefüllt, der Windgenerator, der sich auf dem ersten Seestück etwas losgewackelt hatte, ist wieder festgeschraubt und die Bilge trocken. Vor allem das Trockenlegen des Bootes war mühsam, schmierig und schmerzhaft. Fast alle Bodenbretter musste ich abschrauben und habe mir dann mit schmutzigen und öligen Fingern drei große Blasen in die Handflächen geschraubt. Am Nachmittag tuckert M langsam aus dem großen Hafenbecken von Farsund und durch die Schären zurück auf die Nordsee. Eine Gewitterfront begrüßt uns mit tonnenweise Regen, den Donner kann ich fast im Magen spüren. Beeindruckend, wie Regen die Wellen glättet. Nach ein paar Minuten ist der Spuk vorbei, und ich breche mir beim Ausbaumen der Genua fast sämtliche Knochen, elegant ist anders. Auf den vor uns liegenden Tausenden Seemeilen wird sich hoffentlich noch ein wenig Routine einstellen. Als die Logge auf sieben Knoten steht, fliegt den blöd grinsenden Möwen ein sichtlich stolzes »Siehste!« von Bord der M entgegen. Das uns bereits bekannte Verkehrstrennungsgebiet liegt wie verwaist vor uns, und ich steuere M gegen alle Vorschriften diagonal über die Schifffahrtsautobahn in der Hoffnung, dass niemand dieses Gebiet überwacht.

Gut gelaunt sitze ich auf dem Vorschiff und beobachte einen kleinen Schmetterling, der um die Genua flattert und in Lee des Segels ein wenig rastet. Was macht der hier 20 Seemeilen vor der Küste? Mit der einsetzenden Dunkelheit ist er verschwunden, und von der Küste Norwegens, die hier an der Südspitze nicht stark besiedelt ist, ist nur noch der Schein der Leuchttürme zu sehen. Das Drehen der Lichtkegel ist im leicht diesigen Wetter gut zu erkennen. Auf mich haben Leuchttürme eine beruhigende Wirkung, als wollten sie sagen: Fahr du ruhig, ich bin da, ich pass' auf. Ich kann die Feuer der Türme Lista und Lindesnes zwar sehen – die Türme selbst leider nicht.

Die tägliche Portion Wissen gibt es heute aus dem Leuchtturmatlas. Es ist kaum zu glauben, dass der Versuch, einen Leuchtturm in Lindesnes zu errichten, in den Jahren 1656, 1725 und 1822 wegen der schlechten Versorgungsmöglichkeit (mit Brennkram für die

Leuchte) scheiterte. Erst 1915 konnten die Versorgung und damit der Betrieb des Feuers durch ein paar Bauarbeiter in Eigenregie erreicht werden.

Die Tage auf See vergehen schnell. In den ersten 24 Stunden des zweiten Seestücks lassen wir 124 Seemeilen zwischen uns und Norwegen. Eine halbe Packung Frischeiwaffeln aus dem deutschen Lebensmitteldiscounter fliegt im hohen Bogen über Bord. Es ist schwer zu glauben, dass dieses Gebäck einen natürlichen Ursprung hat, denn es riecht und schmeckt eher nach Chemie. An Land kann ich davon eine ganze Packung wegfuttern, hier auf See wird mir davon übel. Als Ersatz gibt es eine Dose feurigen Zigeunertopf – ebenfalls vom Discounter. Schmeckt eigentlich ganz gut, aber etwas viele Bohnen schwimmen zwischen den scheinbar handverlesenen drei bis sieben Stückchen Fleisch. Was wäre das Leben langweilig, wenn man nichts zu meckern hätte! Da ich erst seit ein paar Tagen unterwegs bin, gibt es noch jede Menge Leckereien an Bord. Und das Beste ist, ich weiß noch grob, wo sich was befindet. Im weiteren Verlauf der Reise wird sich in den hinteren Ecken immer wieder einmal eine Überraschung finden.

In der Nacht begleitet funkelndes Meeresleuchten unsere Reise. Die Bug- und Heckwellen glitzern silbrig unter dem Sternenhimmel. Mit einer Tasse Kakao sitze ich an Deck und beobachte das Schauspiel. Glücklicherweise scheitern alle Versuche, dieses Naturphänomen mit der Kamera einzufangen – eine Erinnerung nur für mich. Laut Wettervorhersage sollen uns südwestliche Winde um vier bis fünf Windstärken auf dem Weg durch die Seegebiete Utsira-Süd und Viking bis zu den Shetlandinseln begleiten. Wir segeln durch ein Bohrinselfeld, haben aber das Glück, keinem der riesigen Stahldinger zu nahe zu kommen. Besonders im Dunkeln sind die Fackeln der Bohrinseln überall zu erkennen.

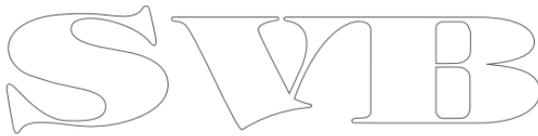
Kurz vor Mitternacht am Ende des zweiten Seetages dümpeln wir in der Flaute, kein Lüftchen weht – Grund genug, das Schlafintervall auf 45 Minuten zu verlängern. Einige Zeit später sitze ich gespannt vor dem GPS und beobachte die Positionsanzeige. Die zum Längengrad gehörende Zahl wird immer kleiner, und schließlich weicht das E (Ost) einem W (West), die Zahlen steigen wieder. Zum ersten Mal in meinem Leben habe ich segelnd den Greenwich-Meridian überquert. Willkommen auf der Westhalbkugel.

An Bord wird inzwischen alles einfacher. Die Bewegungsabläufe spielen sich ein. Auch kopfüber im Vorschiff über den Vorräten zu hängen ist inzwischen zur Routine geworden, und der im Morgenrauen einsetzende Südwind kommt wie bestellt. Direkt voraus liegt unser nächstes Ziel. Der Wind dreht weiter und weiter auf. Ich berge die Genua und lasse M direkt vor dem Wind fahren. Eine dumme Idee, denn durch den Druck im Groß läuft sie mehrfach aus dem Kurs. Die Wind selbststeueranlage ist mit dem Kurshalten ein wenig überfordert, bei einer Patenthalse kann ich dem Baum gerade noch ausweichen, wenngleich mich die Großschot am Arm erwischt. Das gibt einen ordentlichen blauen Fleck. Stück für Stück tasten wir uns vor, laufen in den Hafen ein, drehen eine Runde im Becken und finden keinen Liegeplatz. Drei Boote liegen bereits an dem einzigen Schwimmsteg und haben sich so viel Platz gegönnt, dass ich mich nicht traue, mich dazuzugesellen. Hinter der nächsten Kaimauer befindet sich ein verwaister Ponton, der eher aussieht wie ein Fähranleger. Ich weiß nicht genau, ob ich hier anlegen darf, versuche mein Glück daher noch einmal im ersten Hafenbecken. Vielleicht kann ich mich neben einem anderen Boot ins Päckchen legen? Auf dem Steg ruft mir jemand zu, dass ich natürlich auch im anderen Becken anlegen darf, und bietet an, meine Leinen anzunehmen. Um zehn Uhr machen wir am Albert-Wharf-Ponton fest.

Nein, du nicht!

»... Viele derjenigen Experten, die mit der Zunge Maßstäbe zu setzen versuchen, [...] verunglimpfen nach dem Motto: Was jenseits meiner Möglichkeiten und Fähigkeiten liegt, ist sowieso Wahnsinn, Hasardeurtum, einfach unseemännisch!«

Reimer Böttger, 1988, *Trans-Ocean Magazin*

The image shows the letters 'SVMB' in a highly stylized, outlined font. The 'S' is a large, flowing cursive letter. The 'V' is a simple, sharp V-shape. The 'M' is a blocky, outlined letter with a small notch at the top. The 'B' is a blocky, outlined letter with a small notch at the top. The letters are connected by thin lines, giving the impression of a single continuous outline.