



Wilfried Erdmann

**ALLEIN GEGEN
DEN WIND**



DELIUS KLASING

15. Tag – Montag, 28. August • Ich bin unterwegs! Mit Ausrufezeichen und zum letzten Mal und in krakeliger Schrift. Wir rollen stark. Vor einem frischen Nord ist KATHENA mit Höchstfahrt auf Südkurs. Wichtig: Ich habe gut geschlafen. Zehn Stunden. Verteilt mit Unterbrechungen. Notwendig. Denkt man nach 14 Tagen schon an die Zeit? Ja. Ich teile mir die Strecke ein. Start Point, Linie, Kap Hoorn, Datumslinie, Snares, Halbzeit, Maatsuyker, Kap Leeuwin, Kap der Guten Hoffnung, Linie, Start Point werden die Höhepunkte sein.

Dass ich den Absprung geschafft habe, ist die größte Überraschung. Noch im Juni, als ich meinen Probetörn durch die Dänische Südsee unternahm, glaubte ich nicht daran. Zu viel Respekt vor der »verkehrten« Route. Zu viel schien auch noch am Schiff zu tun. Freilich beides nichts Ungewöhnliches vor einer Langfahrt. Zwei Wochen nahm ich mir Zeit. Nur. Und dann solch ein Segelrevier. Nicht gerade geeignet für eine Nonstopfahrt. Denkt man. Aber es wehte ein guter Wind, zudem ist KATHENA ja motorlos. Schon eine Meile vor dem Hafen wurde es meist aufregend an Bord: Zu allen Richtungen hatte ich Festmacher gelegt. Eine Wurfleine auf dem Aufbau platziert. Beidseitig Fender gelascht. Fallen zum Loswerfen gecheckt. Anker zum Fallen vorbereitet. Noch schnell ein Auge auf die Seekarte, und schon stand ich vor der Hafeneinfahrt. Alle Hafenmanöver wurden unter Großsegel gefahren. Ich habe keinen Steg gerammt, niemand in Bredouille gebracht, trotzdem festgestellt, dass kaum ein Yachtsegler Verständnis für motorloses Segeln hat. Vielleicht mit Recht. In Dänemark herrscht wirklich Betrieb zwischen den Inseln. Hier eine Fähre, dort ein Kanonenboot, dann die vielen Yachten, Motorflitzer, Paddler und überall Fischerboote.

Ergebnis dieser sogenannten Testfahrt: Das gute Gefühl für KATHENA NUI stellte sich sofort ein. Auf den Punkt gebracht: Sie ist sofort *da*. Hippelt nicht rum wie ein Leichtbau. Gibt mir ein Gefühl von Stärke. Sicher, einige Reparaturen und Änderungen standen anschließend auf meiner Liste: neue Wasserpumpen, Pinne kürzen, Aries überholen lassen. Unter Neukauf: Winschkurbeln, Bolzen, Blöcke, Schotschlitten, Drahtklemmen, Benzinegenerator, zweite Batterie, Log und Echolot. Wichtigste Erkenntnis: unbedingt mehrere neue Sturmsegel. Rasch bestellte ich beim Segelmacher drei neue mit 2,8, 7,5 und 15 Quadratmetern Fläche. Und zum Schluss eine grün-weiß gestreifte Genua von 40 Quadratmetern. Damit gab ich mir selber grünes Licht.

Testtörn und Bestellung taten gut. Doch es fiel mir furchtbar schwer, die Fahrt anzukündigen. Das Schwierigste an meiner Vorbereitung für diesen Mammuttörn war, einfach zu sagen: Ich will nonstop und gegen den Wind um die Welt segeln. Es klang

vermessen. Mir gegenüber, gegenüber Freunden. Allemal gegenüber der Öffentlichkeit. Es herrschte Staunen, Ungläubigkeit, und sicher hegte man Zweifel an meiner Vernunft. »Warum bloß? Du hast doch schon alles gemacht.«

Sehr schlimm: Ich hatte Astrid nicht auf meiner Seite.

Meine Frau hatte mir wegen der neuerlichen Pläne schon gehörig den Kopf gewaschen: »Weil es verantwortungslos ist.« Lange hatte ich mit ihrem Widerstand zu kämpfen. »Nein, nein und nochmals nein«, war ihre Einstellung über Monate. Verärgert über mein aggressives Vorhaben, verweigerte sie die Unterstützung. Und ohne sie hatte ich nicht genügend Biss. Erst nach dem Dänemarktörn stieg sie ein. Griff zum Gewebepack, um die Wantenspanner zu sichern, brummte dabei: »Das Ganze ist dreimal verrückt, für jeden Ozean einmal!« Und machte sich zum Glück an die nächste Aufgabe.

17. Tag – Mittwoch, 30. August • Was mir auffällt: Ich lebe ordentlich. Gewürze bekommen ein Bord aus Teakholz getischlert. Ebenso Spülflasche und Spiritusspritze, mit der ich täglich den Kocher in Gang bringe. Um Fernglas, Thermometer, Taschenlampe, Sonnenbrille und dergleichen kengersicherzu lagern, nähe ich Tuchtaschen. Das Großsegel wird gepatscht: Wo Nähte auf den Wanten scheuern, klebe ich Tuchfolie. Liest sich leicht, ist aber ein erheblicher Aufwand. Meine Balance ist überhaupt nicht intakt, ich lebe mit einer fragilen Balance. Was Wunder bei der Vorbereitung. An der festgefügt Harmonie mit Schiff und Meer, Kopf und Körper hapert es. Noch. Ich arbeite daran. Ich schreibe Unsinn. Sie kommt – oder kommt nicht. Bin sicher, sie kommt. Ich wollte die Umseglung nicht nur machen, ich beehrte sie.

Mittagsposition ergibt: Gibraltar querab an Backbord. 300 Seemeilen. Hole gleich mein Fernglas an Deck. Doch ein blondes, langhaariges Mädchen, das dort im Bordabfluss stochert, kann ich nicht entdecken.

In Gibraltar haben Astrid und ich uns 1966 kennengelernt. Sie reiste an Bord des Trimarans ihrer Mutter ULTIMA RATIO, ich stand mit meiner ersten KATHENA am Anfang einer Weltumseglung. Als ich die beiden Frauen mit ihrem Boot einlaufen sah, und ich wegen dichtem Nebel nicht auslaufen konnte, suchte und fand ich ihre Aufmerksamkeit. Ganz simpel, ich kreuzte vor ihrem Liegeplatz auf und wurde prompt gebraucht. Das Pumpklo des schicken Trimarans war verstopft. Als Dank für die Reparatur wurde ich von der »girls crew« abends in ein Pub eingeladen. Bei dem Versuch, Astrid in dunkler Nacht noch mein Schiff zu zeigen, plumpsten wir beide ins Hafenwasser. Folge: abgekühlte Liebe, und meine einzige Uhr war einige Tage später kaputt. Beides schlimm. Über den

Atlantik und bis Panama musste ich mangels Zeitmessung nur mit der Breite navigieren. Haarsträubend und anstrengend. Nach meiner erfolgreichen Allein-Weltumseglung 1968 fragte die »Bild«-Zeitung: »Haben Sie keine Freundin?« Ich: »Doch. Ja. In Düsseldorf.« Prompt ließ »Bild« Astrid (24) nach Hamburg einfliegen.

Lange ist es her. An so was lässt sich herrlich bei flotten 7 Knoten und einem Glas Lumumba herummalen. Wie weit wäre ich im Leben mit einer Friseurin, einer Backwarenverkäuferin oder einer Bademeisterin, meinen Freundinnen zuvor, gekommen? Astrid hatte nicht nur ein 42-m²-Apartment. Sie beeindruckte mich durch Selbstbewusstsein, Temperament, Organisationstalent. Sprach und schrieb ein gutes Deutsch. Das erschien mir, der veröffentlichen wollte, nicht unangenehm. Als Sportlehrerin machte sie eine gute Figur und hatte sehr lange Haare, schon immer meine Leidenschaft.

Gedanken in Feierabendstimmung. Körper ist tätig: Segel setzen, Segel bergen, Segel schiffen. Versuche optimal zu segeln. Resultat: Etmale um 150 Seemeilen. Leider zu viele Schiffe. Nachtwache mit Schlafsack im Cockpit wird zur Normalität.

19. Tag – Freitag, 1. September • Glücklicherweise tappen wir nur sacht dahin, sonst hätte das Bündel Tau die Aries zerrissen. Hunderte von Metern hängen als Knäuel am Paddel der Selbststeueranlage. Teile des 22 Millimeter dicken Taus auch im Haupttruder. Muss schon die halbe Nacht drin gewesen sein, denn ich wunderte mich, warum der Kurs so instabil war. Schneide es zum Teil von Deck aus frei. Für den Rest springe ich mit Taucherbrille ins Wasser. Mit dem Messer in der Rechten tauche ich vorsichtig und schneide auch die im Haupttruder verklemmten Tauenden ab. Mühsam und nicht ohne Risiko. Im Seegang klatscht das überhängende Heck hart aufs Wasser. Da heißt es, möglichst nicht den Kopf beim Luftholen dazwischenkriegen. Mangels Leiter hängele ich mich über die Kante zurück an Bord. Oho, geht besser als beim Probetörn im Juni. Kein Wunder: Schwielen an den Händen, mehr Muskeln, viel mehr Geschick.

20. Tag – Samstag, 2. September • Ist das aufregend mit Telefon und Fax. Zum ersten Mal auf meinen Fahrten hantiere ich mit Kommunikationsgeräten – eine Handfunke rechne ich nicht dazu. Und die Geräte funktionieren nicht wie gewünscht. Faxgerät benötigt immer mehrere Versuche, Telefon klappt leidlich. Vorrangig muss man wegen der Zeitverzögerung warten können und nicht drauflosplappern. Es handelt sich um ein Satellitentelefon und -fax (Inmarsat-M). Dieses kostbare Koffergerät wird zum Teil an Deck (Antenne) und in der Kajüte aufgebaut und ist bereit zum Senden und Empfangen. Doch leicht ist es nicht. Bei Seegang oder wie schon gehabt auch bei Flaute ist es äußerst

schwierig, die Satelliten »einzufangen«. Sie sind notwendig, um einen guten Betriebspegel zu erreichen. Es muss also primär der Kurs stabil sein, bevor ich telefonieren kann.

Anschließend kommt der Benzingenerator dran. Schwer wie ein Bleibarren, muss ich ihn aus der Kajüte wuchten. Heute wäre er mir fast beim Benzineinfüllen auf dem Seitendeck über Bord geplumpst. Erst habe ich in einem Roller die Balance verloren, Trichter weg, ein Schwall Benzin hinterher, und da ich instinktiv mit der rechten Hand den kippenden Honda griff, schlug ich mit Nase und Wangenknochen auf den Relingsdraht. Blau und schmerzhaft. Der Honda geht glatt unterm Relingsdraht durch. Das wäre es gewesen. Ohne Generator bald keine Kommunikation.

Ich lebe hier so meine Welt. Habe mich meiner Umgebung angepasst. Unterm Spritzschutz. Grüne Segel, gelbes Tauwerk – schöner erfrischender Anblick beim Frühstück an Deck. Koche ab sofort täglich. Lese wenig. Zwei Bücher erst. Ernst-Jürgen Koch und Gerd Engel, die Autoren. Der eine morbide, von dem anderen habe ich den Tipp, sich mit dem Saft einer Obstkonserve einen Longdrink zu mixen. Abends sitze und liege ich lange im Cockpit. Wecker auf meinem Bauch. Schiffe gucken ist dann meine Aufgabe. Sichte aber keine. Meine ozeanische Feier hat noch nicht stattgefunden. Vielleicht heute. Voraussetzungen sind ideal. Barometerdruck fest. Nördliche Winde um 2. Wiederholt habe ich in letzter Zeit gelesen, dass sich viele Fahrtensegler als Nichttrinker unterwegs ausweisen. Nun, ein, zwei Glas Wein haben noch niemanden über Bord befördert.

Sicherheit: Habe inzwischen je Seite ein Tau mit Karabinerhaken geschoren. Das reicht bis zum Vorstag. Gehe ich aufs Deck, picke ich den Haken in meine Sicherheitsgurtweste. Dient mir immer nachts, bei bewegter See auch tagsüber. Außerdem je Seite eine Bullentalje befestigt, die ich vom Cockpit aus bedienen kann. Sie ist gleichzeitig Niederholer des Großbaumes. Vor lauter Tauwerk sieht man das Deck bald nicht mehr.

21. Tag – Sonntag, 3. September • Kaffee, Käse, Brot, Oliven, Porridge. Ich frühstücke gut. Besser als zu Hause. Anders.

Ein Tag, wie er blauer nicht sein kann. Kleine weiße Schaumkronen ädern das Meer. Ideale 4 bis 5 Beaufort. 6 Knoten Fahrt. Grünes Segel an Steuerbord. Fuerteventura an Backbord. Weit entfernt als Silhouette mit feststehenden Wolken über den Kuppen.

Gegen Mittag stehe ich breitbeinig im Cockpit und bewundere den gleichmäßigen Wind, den leicht pendelnden Kurs, den blauen Himmel mit leichten Kumuluswolken und das absolut blaue Meer. Begierig sauge ich das Blau ringsum auf. Schau ich im rechten Winkel über die Bordkante, leuchtet es blau aus der Tiefe – die Farbe springt mir förmlich

entgegen. Eine Sättigung zum Verrecken. Ein unvergessliches Bild, das im Gedächtnis bleiben wird bis zum Ende der Weltumseglung und auch danach.

Letztlich bewundere ich auch mich. Nur Naive können sich an so was begeistern, fast verlieren. Denke auch: Mit Leidenschaft, gepaart mit gesunder Skepsis, mit Vernunft, Überlegung, Erfahrung und dem sogenannten Riecher werde ich weit kommen auf dieser Tour.

KATHENA NUI hält sich während der ersten drei Wochen vorbildlich. Gleichmäßiges Rauschen an den Bordwänden. Das leise Quietschen der Aries und das Knacken der Blöcke ist ihr Rhythmus, der in mir ist. In meinem Körper. Ich bin überrascht, wie gut ich mich fühle. Das heutige Glücksgefühl hängt mit Gran Canaria zusammen. Im Dunst in der Ferne sehe ich die Insel. Mein Gott. 1966. Ein Traum. Ein Boot. Jung und unbekümmert. Ausreichend Geld. Ich hatte alles. Immer optimistisch. Nicht überheblich. Das war Leben. Mein Herz pocht beim Gedanken an diese Segelzeit. Vor mir meine erste Atlantiküberquerung, die mich in keiner Weise bei der Vorbereitung beunruhigte. Erst später, als ich mehr vom Segeln auf See wusste, machte ich mir Sorgen. Genug der Erinnerungen.

Ich bin für das Unabhängige geboren. Aus meiner Sicht findet es unter Segel statt. Glaube schon, dass es was mit dem Gutsschloss, umgeben von Wald, Park und Teichen, wo ich als Kind einige Jahre lebte, zu tun hat, dass mir dieses Leben so zusagt.

Was habe ich heute angestellt? Viel an Astrid gedacht. Sie baut ein Haus für uns, während ich segle. Als ich abfuhr, standen gerade die rot-weißen Fluchtstangen. Hausbau in Deutschland: eine Aufgabe – mit Überblick, mit Ärger? Telefonisch habe ich erfahren: Die Wände stehen schon. Hat sicher mehr zu tun, als ich vermute. Ich vermisse sie noch nicht. Hängt damit zusammen, dass mein Vorhaben keine Spaßfahrt ist. Denke mehr ans Horn als an Astrid. Hier, mutterseelenallein, muss man das verstehen. Das berühmte Kap Horn liegt zudem näher als Astrid. Sorge mich, dass sie ihre langen Haare abgeschnitten hat. Träumte von einer großen Schere und langem blond-grauem Haar.

23. Tag – Dienstag, 5. September • Massenhaft Schiffe überraschen mich. Eine Nacht im Cockpit. Hart. Zerschlagen. Schlaf in Minutenschüben. Liege querschiffs unter einer Woldecke. Gedächtnisspiele verkürzen die Zeit: Hauptstädte; wie viele Flüge in meinem Leben; wie oft im Fernsehen? Scheitere bei der Aufgabe, jedem europäischen Land drei Schriftsteller zuzuordnen. Schnelle Fahrt. 10 bis 15 Knoten Surfpattien sind regelmäßig dabei. In acht Stunden 52 Seemeilen. Ich kann nur staunen.