

Die Humorgeschichten von Captain Bye-Bye

Ziel der Humorgeschichten ist ein Schmunzeln, ein Lächeln und ab und zu ein erfreuter Lacher im oft angespannten Alltag. Schon einige Bekanntheit haben in Seglerkreisen Captain Bye-Bye und seine spannenden Segelabenteuer.

Die Kunst des Humors ist das richtige Mass. Was der eine Leser amüsant findet, ist für den anderen keineswegs lustig. Beim Humor ist auch rasch der Bogen überspannt – deshalb schwingt auch ein bisschen gelassene Lebensphilosophie in den Geschichten mit. Viel Spass bei der Lektüre wünscht der Autor. Und sollte jemandem einmal ein Kommentar auf der Zunge brennen, so freut er sich natürlich über Reaktionen unter info@humorgeschichten.ch

Erlebnisse im Ärmelkanal

An Stelle eines Tagebuches mit Aufzeichnungen einzelner Tage, Ablege- und Anlegezeiten, sowie einzelnen Windstärken und Leuchtfeuern erhalten Sie als LeserIn mehr themenbezogene Aussagen, die wir durchlebt haben. Nun, dieser Törn zeichnete sich nebst liebenswürdiger Toleranz aller TeilnehmerInnen ganz besonders durch eine bemerkenswert treffsichere Lokalwahl aus.

Auswärts Essen

Bei der Anreise im TGV mit Skipper Helmut, Captain Bye-Bye als Skip 2 und den beiden Paaren Michaela-Valentin und Denise-Stefan kam der kulinarische Teil eher zu kurz. Deshalb freuten wir uns umso mehr auf die lukullischen Raffinessen der französische Küche. Nachdem wir Adrian ebenfalls herzlich begrüsst hatten, wurden wir ins Zentrum von Saint-Malo chauffiert. Hinter der mächtigen Festungsmauer reihen sich Beizli an Beizli mit Seafood vom Feinsten. Adrian und Bye-Bye konnten es nicht lassen, gleich eine Doppelportion Seafood zu bestellen. Es dauerte aber doch bis an das Ende des Törns, bis wir wussten, dass die Stecknadel im Frischetüchlein für die kleinen Schneckli gedacht waren... Adrian und Bye versuchten sich dauernd gegenseitig zu überzeugen, dass frischer Salat in Form von Seetang eigentlich das Beste wäre. Trotz dieser feinen Sticheleien genossen aber beide Schlitzohren die auflebende Freundschaft und waren äusserst beschäftigt, die Schalentiere genussvoll aus den Umhüllungen zu befreien.

Natürlich hatten wir anschliessend einen Mordshunger und bei der Crêperie auf der Stadtmauer mit dem Traumblick auf die nächtliche See planten Adi und Bye-Bye dieses Bijou zu kaufen und nach dem Törn hier zu bleiben. Deshalb empfanden sie auch eine Art Verpflichtung, alle wichtigsten Crêpe-Sorten durchzukosten: flambierte, mit Bananen, mit heisser Schokolade, nur mit Zimt, oder doch mit Konfitüre und nochmals eine flambierte, weil es jetzt noch dunkler war und die optische Wirkung grösser wurde.

Nun, wir haben oft gern und gut getafelt. Bereits am zweiten Törntag, auf Guernsey, St. Peter Port, fanden wir oben rechts im Hügel ein etwas verstecktes Traumbeizli. Apero an der Bar und direkt vor unseren Augen bruzzelnde Steaks. Auch in Südengland fanden wir passende und schöne Tische, z.B. in Yarmouth auf der Isle of White, mal etwas einfacher wie in der Bella Pasta in Weymouth, oder etwas schwerer aufliegend beim indischen Dinner in Cowes. Auf jeden Fall plünderten wir die Bordkasse systematisch und genossen das gemütliche Zusammensein. Einzig Helmut war in Erinnerung seiner Studentenzeit in England nicht von Fish and Chips

wegzukriegen. Seine Begeisterung teilte er zudem gerne mit MitseglerInnen und wer mit Helmut unterwegs war, wäre ein Abtrünniger gewesen, nicht zumindest Cod versucht zu haben. Übrigens ist das Kabeljau im Teig besonders zu empfehlen – den fettigen Teig konnte man ja gut einmal verstecken, wenn Helmut nicht gerade hinsah...

Ablegen und Anlegen

OH LA LA !!

Unser Lieblingsspruch an Bord entstammt einer speziellen Situation in Saint-Malo. Da legte ein Franzose in einer Box an, verschlief ein wenig Rückwärtsschub zu geben und knallte anschliessend mit dem Bug deftig in den Holzsteg. Nach Abrutschen des Bugs von der Stegkante mittels Eigengewicht und Schwerkraft meinte der Skipper ganz trocken: OH LA LA !!

OH LA LA !! wurde so zu unserem Lieblingsspruch während dem Törn und an Gelegenheiten für dessen Einsatz sollte es uns nicht fehlen.

Schon beim Entgegennehmen der Feeling 39 mit Schwenkkiel und zwei Doppelrudern am Heck meinte der übergebende Skipper, dass das Manövrieren mit der Feeling nicht ganz einfach sei. Nicht einfach war allerdings eine massive Untertreibung, die Yacht war in Ihren Reaktionen unter Motor schlicht schwer steuerbar.

Die Feeling überzeugt vom Design und von der Idee, nach Rausziehen des Loggebers einfach so trocken zu fallen. Natürlich macht sich das noch sehr gut mit gehobenem Hubkiel. Das Trockenfallen haben wir leider nicht genutzt, in der Nacht bringt das nicht so viel. Zudem hatten wir mehr als genug Erlebnisse mit der lieben Alizé, so hiess die Feeling 39.

Voll Vertrauen gab Helmut das Steuer für die Manöver weiter, ganz nach dem Motto „nur wer übt kann was lernen“. Dass er dabei stählerne Nerven bewies und kein einziges Mal in die Speichen griff, muss schon mit einer ausgefeilten Mediationsmethode des Bundes der Unerschütterlichen zusammenhängen.

Erstes Ablegen in Saint-Malo. Nach dem Bunkern wollten wir einen Probeschlag vor dem Hafen machen: Manöver üben, Segel trimmen und wieder am gleichen Platz anlegen.

Nun, wir legen beherzt ab und die Show beginnt. Mit moderatem Querwind treiben wir quer durch das enge Fahrwasser und bringen die Yacht nicht rum. Weder nach Steuerbord, noch nach Backbord, wären wir doch notfalls auch rückwärts aus dem Fahrwasser raus. Eine leere Box ist unsere Rettung und wir verholen, damit wir Bug voran ins Fahrwasser kommen, aber auch das nur unter Vollgasschub und einem nicht zu veröffentlichenden Ausruf des Steuermanns.

Vor der Hafentmole dürfen wir alle die Tücken der Feeling geniessen, bei Bojenaufschliessern und Mann über Bord Übungen mit dem Fender. Nicht mit Worten zu beschreiben sind die Tücken dieser Yacht. Uns ist allerdings rein theoretisch bald einmal klar, wo das eigentliche Problem liegt: bei der Lenkung mit dem Doppelruder erfolgt keine Anströmung durch den Propeller. Die einzige Lösung sehen wir darin, die bisherige Schulung über Bord zu werfen und beim Drehen auch bei Rückwärtsschub das Steuerrad mitzukurbeln wie bei einem PW.

Den eigentlichen Höhepunkt praktiziert Captain Bye-Bye am dritten Törnstag in St. Helier auf Jersey. Schon beim Anlegen sind wir glücklich im schmalen Fahrwasser

so gut reingekommen zu sein. Zu früh gefreut, denn das Ablegen wird wieder zu einer speziellen Übung. Sorgfältig setzen wir rückwärts, um zu verholen. Ein Marinero springt in sein Gummiboot und bugsiert unseren Bug elegant ins Fahrwasser. Wir truckern brav raus und uns laust der Affe, da setzt einer voll rückwärts aus der Box. Keine Chance, wir müssen abbremsen, rückwärts setzen und immer hoffen, mit Fahrt im Schiff steuerbar zu bleiben. Nachdem das Fahrwasser nach endlosen Minuten endlich frei wird, hat uns der Wind schon auf die leeliegende Bootsreihe hingetrieben, und wie wir mit vollem Schub vorwärts setzen, ist die liebe Feeling an einem weit raushängenden Motorbootbug mehr interessiert, als auf die Ruderbefehle zu reagieren. Der Anker eines Motorbootliegers verhängt sich an unserer Relingsstütze und unter sportlichem Einsatz der Crew kann ein Hänger vermieden werden. Endlich sind wir frei und tatsächlich am Auslaufen.

Der Anker des Motorschiffes schaut aber hässlich nach oben und das sieht nun ganz und gar nicht schick aus. Wir legen seitwärts an einem Steg an und gehen zur Hafeneinfahrt. Zu Dritt. Stefan ist Anwalt. Äusserst praktisch mit dem eigenen Anwalt bei Rammings. Eigentlich zu empfehlen, immer mit dem eigenen Anwalt und einer guten Versicherung zu segeln, kann man doch so die feinsten Motoryachten versenken...

Nachdem Bye-Bye den Anker auf dem Motorschiff wieder gerichtet hat und keinen Kratzer ausmachen kann, sind wir alle erleichtert. Dennoch gehen wir den Vorfall melden. Die Hafeneinfahrt nimmt die Notiz eher lustlos auf. Das Motorboot sei sowieso ein Dauerlieger und der Besitzer komme ohnehin nur sehr selten. Nachdem wir unsere Pflichten vorbildlich erfüllt haben und die Hilfe unseres Anwalts nicht ganz auszukosten brauchten, legen wir diesmal ganz ohne Probleme ab. Kein Wunder, bei diesem Platz wäre sogar ein Dampfer heil rausgekommen.

Ergänzendes zur Yacht

Nach eigener Einschätzung bleibt die Feststellung, dass dieses Schiff an einer Bootsausstellung sicher gekauft würde, allein schon dank seines bestechenden Designs wegen. Ja, die Yacht hat tatsächlich eine wunderschöne Linie. Auch unter Segeln verhält sich die Alizé sehr gut. Nach diesen zwei Wochen segeln würden wir die Feeling 39 lieber nur geschenkt nehmen und dann in ein Bugstrahlruder investieren. Auch die Rücklehne des Salonfauteuils wird zum wackeligen Dauerproblem und kann mit dem tollen Werkzeugkoffer, bestehend aus einem Schraubenzieher, einer rostigen Zange und einem symbolisch kräftigen Hammer nicht richtig fixiert werden. Der Salontisch als versenkbare Liegewiese ist ein richtiger Messe-Gag. Länge Salontisch 1 Meter 30. Die Seeleute hatten etwa vor 300 Jahren diese Grösse. Durch kunstvolle Polsterplatzierung entsteht eine theoretische Doppelkoje. Doch auch das Bild von der Achterkoje von Helmut und Adrian ist eine Notiz wert. Auf dem Laptop schläft sich's halt doch am besten, gell Adi. Wo Valentin seinen Seesack verstaut hat, ist bis heute ein ungelöstes Rätsel. Denise und Stefan schätzen das sperrige Polster im Vorschiff, das auf den Salontisch gehört. Kurz, ein gerechtes Schiff, kein Plätzchen ohne seine Tücken.

Zum Revier und unsere Kanalüberquerung

Der Ärmelkanal darf zu einem der anspruchsvolleren Reviere gezählt werden. Hier ist das Leben vom Spiel mit den Gezeiten geprägt. Nicht nur in Bezug auf Hafeneinfahrten, sondern auch die starken Strömungen sind für eine Törnplanung

unerlässlich. Zwischen Frankreich und der äusserst reizvollen südenglischen Küste liegen die herben Kanalinseln. In Südengland, leicht NNE, locken die Isle of White mit den markanten Needles am Eingang des regattaberühmten Solents und ganz im Westen die reizvollen Scillies. Ein Törn von zwei Wochen reicht nicht, um alles sehen zu können. Deshalb kommen die meisten wieder, um die Schönheiten über verschiedene Törns verteilt zu geniessen.

Indem wir einige Nachtschläge absolvierten, hatten wir die Tage zur freien Verfügung und konnten uns so gemütliche Tage in Cowes, Dartmouth, Weymouth und auf Guernsey leisten. Eine gute Taktik – in der Nacht segeln und am Tage die Orte geniessen, vorausgesetzt die Gezeitenplanung und das Wetter spielen mit und die Crew ist mit solchen Schlägen einverstanden.

Am vierten Törntag setzen wir von der Insel Alderney in Braye zum Nachtschlag über den Kanal aus. Die Fahrstrassen der Gross-Schiffahrt müssen im rechten Winkel durchsegelt werden und allen ist klar, dass eine interessante Nacht bevorsteht.

Adrian backt noch liebevoll zwei goldbraune Züpfen. An dieser Stelle ist zu vermerken, dass Adrian zum ersten Mal auf einer Yacht auf See ist, doch keiner glaubt's. Er entwickelt von der ersten Stunde an eine solche Leidenschaft zum Segeln und steuerte mit derart feinem Geschick, das andere Segler nur nach vielen Seemeilen entwickeln. In dieser Nacht allerdings sollte Adi noch staunen, welche vielfältigen Erlebnisse alle auf See lauern.

Bye-Bye übernimmt mit Denise und Valentin die Hundswache. Der Verkehr ist gar nicht ohne und wir sind konzentriert im Ausguck. Das Schiff läuft unter Segel sehr gut, ja wir machen wirklich gute Fahrt! Stündlich tragen wir unsere Positionen ein. Wir laufen hart am Wind, um das Fahrwasser im rechten Winkel zu nehmen. So um 3 Uhr meldet Valentin, das Steuer sei blockiert. Zudem haben wir einen Frachter von Steuerbord, der eine stehende Peilung ergibt. Äusserst unangenehm, diese Hektik mitten in der Nacht. Da ein Wachwechsel schon bald ansteht, gibt Bye-Bye Denise den Auftrag, Helmut und Adrian zu wecken. Helmut ist innert Minuten auf der Brücke. Die 6 Bft-Böen wären zwar am Tage sicher unproblematisch zu segeln gewesen, aber in der Nacht war nun doch ein Reff sinnvoll.

Der brave Seglerkamerad Adi hatte sich schon beim ersten Weckappell in seinen Anzug gezwängt. Da Helmut so schnell an Deck war, gabs für ihn vorerst eine Entwarnung, nun wurde er aber doch wieder gehetzt, unter dem Motto „all hands on deck zum Reffen“. Man stellt sich vor, Adi in den schönsten Träumen, die bei ihm sicher mit Segeln zusammenhängen. Zuerst ein Schreckruf, er sucht die Kleider, dann Entwarnung, ein kleines Nickerchen gefällig?, dann wieder hopp an Deck. Nun – er stand mit dem Sicherheitsgurt bald auch an Deck, mit einem Stiefel links und einem Bordschuh am rechten Fuss.

Bye-Bye und Adi vorne beim Mast am Reffen. Adi hat noch nie vorne am Mast gerefft, eine ideale Übung um 3 Uhr morgens... Dabei leuchtet Adi Bye immer ideal aus, für den Film, der in den Universal Studios gerade gedreht wird. Bye-Bye erklärte Adi, dass er nun mal gar nichts sehe, wenn er die Taschenpfunzel voll in sein Gesicht halte. Der Frachter ist bei unseren Kapriolen schon lange ausser Sicht und wir können nun liebevoll reffen. Einzig das Reffauge einzufädeln ist nicht ganz ohne, aber es klappt insgesamt prima.

Kaum ist das Reff drin, lässt der Wind typischerweise wieder nach, aber wir lassen es eingebunden und machen dank unserer bisherigen Hundswache unter vollen

Segeln eine rasante Überfahrt in bloss 13,5 Stunden. Das Reffen hat uns mehr als eine halbe Stunde gekostet – aber die Yacht „gerettet“.

Die Needles, die schroffen Kalkfelsen am Eingang des Solents sind so wunderschön im Morgenlicht, dass niemand auf die Idee kommt, diesen einmaligen Anblick zu fotografieren. Nun, auch eine Farbfoto kann diesen einmaligen Eindruck nach einem Nachtschlag und diesem Gefühl der Schönheit der Natur am Morgen früh nicht wiedergeben.

Fischen unter Segel

Auf Anhieb findet Captain Bye-Bye den Fischerladen wieder, wo er schon vor zwei Jahren auf einem Törn ein Angelzeug mit einem Sinker gekauft hatte. Vor zwei Jahren rauschte die Leine trotz Belegung über Klampe und Winsch davon, als Bye-Bye ans Ende der Spindel kam, im Vertrauen, am Ende sei ein Knoten. Doch dem war nicht so, und die Enttäuschung an Bord damals gross. Nachdem Bye-Bye sein Leid im Fischerladen nach zwei Jahren wieder aufgearbeitet hat (spart den Psychiater), besteht er diesmal darauf, die ganze Spindel abzuwickeln und am Ende zu verknoten. Bei diesem Modell allerdings wäre es nicht notwendig gewesen... Mit dem Fischzeug an Bord können wir es fast nicht erwarten, wieder auszulaufen. Bereits auf den ersten Meilen, in der Abenddämmerung zum Nachtschlag von Weymouth nach Dartmouth, hängen wir das Angelzeug vorsichtig achterlich. Dank einem Spezialmanöver von Mihaiela ziehen wir ein paar Makrelen gleichzeitig an Bord. Wie man das Manöver genau fährt, muss bei Mihaiela, unserer Lebensphilosophin an Bord, erfragt werden. Kurse sind direkt bei Mihaiela zu buchen, Captain Bye-Bye gibt bei Anfragen über E-Mail gerne die Adresse bekannt, unter dem Stichwort: eine Handvoll Makrelen mit einer Patenthalse. Die restlichen Makrelen, d.h. für alle an Bord einen Fisch, waren bis die Sonne an der Kimm versank gefangen, und wurden beim Restlicht, Mann angeleint, am Achterdeck gründlich geputzt.

Fischen auf See ist eine feine und lustige Sache. Fein, weil es nun mal keine frischeren Fisch gibt, lustig weil sich zuerst alle aufs Fischen freuen, bis das erste Exemplar an Bord ist. Dann kommt aus einer Ecke jeweils die zaghafte Frage, wer den Fisch denn putze, respektive ausnehme. Ein wenig necken gehört dazu, z.B. mit einer Gegenfrage: „Wollen wir sie erst gar nicht ausnehmen und gleich so zubereiten?“

Das erleichterte Aufatmen ist jeweils fast hörbar, wenn sich der Angler opfert, den Fisch auch zu putzen, in diesem Falle sogar selber zuzubereiten. Captain Bye-Bye hat das Glück, dass ihm sein früh verstorbener Vater diese Fertigkeit als junger Bursche noch beigebracht hat.

Zum Frühstück, bei der Ankunft in Dartmouth, gab es an Bord der Alizé nicht Muesli und Konfibrot, sondern selbst gefangenen Fisch. Dabei lernt Bye-Bye noch von Denise, dass die Folie mit dem Butterblock schön eingestrichen werden kann. Mihaiela weinte nicht beim Anblick der Fische, sondern beim Hacken der Zwiebeln – so entstand ein gemeinsames Werk bereits zum Frühstück. Geschmeckt hat es allen wunderbar. Somit hängt in der Folge die Leine auch am übernächsten Segeltag über Bord. Bye-Bye ist mit beiden Händen mit dem Backen eines Eierkuchens beschäftigt, als an Deck der Ruf ertönt: „Ein Fisch hat angebissen“.

Stefan schaut mit den hellblauen Augen (die hellblauen, die man sich vorstellen kann) unter Deck und meint nochmals: „Ein Fisch hat angebissen“

Bye: „Dann zieh ihn einfach raus“.

Stefan: „Ja gut. Was soll ich denn mit ihm machen?“

Bye: „Dann drehst Du ihm den Kopf (Gring) um.“

Stefan: „Und wie soll ich das machen?“

Bye: „Du fasst das Maul und drückst nach hinten.“

Es wird sehr ruhig an Bord, wir segeln weiter, Bye ist mit dem Eierkuchen beschäftigt. Mühsam müssen die Zuckerknöllchen aus dem Teig genommen werden und das geht nun wirklich nicht mit Fischgeruch an den Händen. Die Zuckerstücke kamen durch nicht ganz abgetrocknete Löffel indirekt in den Eierkuchenteig. Nun kommt Helmut unter Deck und wäscht die Winskurbel (massiver Stahl, 30 cm lang) vorsichtig neben Bye-Bye ab, damit nichts in den Teig spritzt.

Nun wird Bye neugierig und ahnt es bereits, da ihm scheint, eine Schuppe klebe am Ende: „Weshalb musst du die Winskurbel waschen?“

„Wir haben dem Fisch eins damit auf den Kopf gehauen“ antwortet Helmut. „Mit dem grossen Ding auf den kleinen Fisch?“ fragte Bye.

„Ja, das war so“, meinte Helmut: „Ich hab gehauen, aber Stefan hat leider losgelassen und der Fisch war weg“. Noch heute schüttelt sich Bye-Bye vor Lachen: „Eine so grosse Kurbel für den kleinen Fisch, nur gut hatte Stefan die Hände weggenommen, sonst wär's noch zu grossen Verletzungen gekommen. Stefan als Fischfreund meint abschliessend: „Die Makrele ist vom Leiden wenigsten befreit gewesen, sie ist auf dem Rücken liegen geblieben“. Fazit dieses Fischzuges: an Bord geholt, mit groben Mitteln erschlagen und dann im Schreck der Beteiligten dem Fischhimmel, resp. der weiten See überlassen.

Nun, es reicht diesmal für eine kleinere Fischmahlzeit mit 4 Exemplaren, die wir gerecht als Vorspeise untereinander teilten. Es fehlen diesmal eben die Exemplare aus einer „pirouette de Mihaiela“.

Seekrankheit

Eine Erscheinung, die im eigentlichen Sinne keine Krankheit ist, wie Helmut sich weise dazu äusserste, als sich zwei Crewmitglieder durch die Schaukelei nicht mehr ganz wohl fühlten. Gerade im Ärmelkanal scheint eine Abhandlung zu diesem Thema sinnvoll, da hier der Seegang doch etwas ruppiger werden kann.

Unwohlsein auf See stellt sich in vielen Formen dar. Da werden gesprächige und lebensfrohe Naturen plötzlich zu stillen, in sich gekehrten Geschöpfen, wobei die Gesichtsfarbe tatsächlich über einen blassen Teint bis zu einer grünen Farbe abweichen kann. Das beste ist, sich aktiv mit der Übelkeit zu befassen. Steuern bewirkt dabei Wunder, da es eine konzentrierte Arbeit an der frischen Luft ist und so der gestörte Gleichgewichtssinn wieder ins Lot kommt.

Falls Sie zu den glücklichen, seefesten SeglerInnen gehören, hier ein Geheimtip: In der ersten Törnwoche haben Sie bei gutem Seegang im inneren der Yacht unheimlich viel Platz. Sie übernehmen die Navigation, alle Stunde lässtig eine Position eintragen und den Rest der Zeit CD's geniessen, sich eine unterhaltsame Lektüre zu Gemüte führen oder einfach die fehlenden Nachtstunden nachdösen. Das Unvergesslichste jedoch ist schon mit einer guten Musik im Ohr durch die Wellen zu

reiten. Erstaunlich, wie die Wellen mit tonnenschweren Yachten spielen! Das Rauschen, die harmonische Bewegung, wenn der Steuermann seine Aufgabe mit Bravour bewältigt – das ist ein Glücksgefühl ohne Gleichen.

Wem das nicht vom ersten Tag an gelingt, darf sich das Segeln nicht gleich vermiesen lassen. Es gibt da auch noch ein paar wertvolle Hinweise, wie Seekrankheit eher vermieden werden kann:

Nicht übermüdet und gestresst aus der Arbeitswelt und Anfahrt noch am gleichen Abend in See stechen, oder man möchte dabei die halbe Crew ab Bft 6 flach legen.

Kein oder nur mässig Alkohol geniessen, auch wenn das gegen das gängig Seemannsgarn geht. Vom Kaffee auf Tee umsteigen und keine schweren, fetten Produkte zu sich nehmen. Etwas trockenes Brot bei kleiner Übelkeit kauen.

Apfelsäure sollen zudem auch nicht alle gleich gut ertragen.

Eher bedenklich sind überdosierte Medikamentenschlucker. Dann hängt die Crew apathisch herum, weil es Schlaumeier gibt, die gleich Stugeron forte schlucken. Die Dinger sind rezeptpflichtig und dreimal stärker als normale Stugeron, die bereits schon müde machen können. Die Kleber hinter den Ohren sind auch nicht ohne, vor allem wenn dann noch ein paar Kleberli angehängt werden. Auch hier könnte mit halben oder Viertelklebern die richtige Dosis gesucht werden.

Nun hat das ganze noch eine überaus starke psychologisch Komponente. Wer befürchtet, Seekrank zu werden, wird es meist auch relativ rasch. Wer überzeugt ist, mit den paar Schaukelbewegungen zurecht zu kommen, wird es viel weniger erwischen. Erstaunlich war auf unserem Törn, das ein Crewmitglied über eine Woche stiller war als gewohnt und sich sein Freude am Hobby ernsthaft überlegte. Hierbei ist sicher ein Anteil des ersten negativen Erlebnisses mitschuldig, das schleichend weiterwirkt, ganz dem Motto: „Himmel, wenn's mir nur nicht wieder schlecht wird“

Segeln beinhaltet einige Erfahrungskomponenten und dieses Thema wird mit viel Erfahrung meistens individuell gelöst.

Wahrscheinlich sind folgende Stufen für neue HochseeseglerInnen sinnvoll:

Bei aufkommender Übelkeit unter Deck, z.B. an der Karte, früh genug frische Luft schnappen, evtl. ein halbes Stugeron nehmen. Wenn es die Situation erlaubt, das Steuer übernehmen. Ist das Stadium des way of no return erreicht, nicht allzu lange leiden. Gezielter Besuch der Leeseite, nicht tragisch nehmen und dann ein normal dosiertes Mittel gegen Seekrankheit zu sich nehmen. So rasch wie möglich wieder aktiv steuern, aber nicht, wenn nicht unbedingt notwendig unter Deck gehen und weiter navigieren. Wenn die Wache zu Ende geht, unter Deck gehen, rasch ausziehen, hinlegen und die Augen geschlossen halten. Fairerweise bei der nächsten Wache wieder antreten.

Trost gibt's zu diesem Thema haufenweise:

Wer noch nicht Seekrank wurde, hat etwas verpasst.

Lord Nelson, einer der ganz grossen Seefahrer, war die ersten drei Tage nie ansprechbar und blieb in seiner Kajüte, da er sehr unter der Seekrankheit litt.

Keiner sollte zu diesem Thema überheblich sein, die eigene Konstitution ist nicht bei jedem Törnbeginn gleich und bekanntlich hat der Seegang verschiedene Stärken.

Nach etwa drei Tagen ist das Problem meist vorbei und beim Landgang sind die Symptome ohnehin wie fortgeblasen.

Sind die Seebeine erst mal richtig gewachsen, dann kann ein Aufenthalt bis zu drei Monaten an Land verbracht werden und wie Untersuchungen erwiesen, tritt die

Seekrankheit auch in den ersten Tagen danach nicht mehr auf. Also alle zwei Monate einen Törn buchen ist somit ein ganz probates, wenn auch ein noch eher unbekanntes Gegenmittel.

Mont St. Michel und Windjammer-Parade

Dieser Törn zeichnete sich zusätzlich durch ein Finale wie bei einem gelungenen Feuerwerk aus. Wir liessen die Yacht durch die Charterfirma reinigen und hatten damit einen Tag für einen unvergesslichen Ausflug zur Verfügung. Helmut gehört der neuen Generation von Skippern an, die nicht meinen, ein Törn sei erst erfolgreich abgeschlossen, wenn das Schiff im Frondienst auf Hochglanz geputzt wurde. Ideal war wiederum das Auto von Adi, das uns zum legendären Mont St. Michel entführte. Schon von weitem erhebt sich die Silouette aus der flachen Landschaft. Sie lässt erahnen, was für ein faszinierendes Monument sich über dem Felsen im Meer erhebt.

800 Jahre (ja, achthundert Jahre) wurde an diesem Meisterwerk gebaut. Verbunden mit seiner Geschichte gehört das Werk zu den Heiligtümern Frankreichs und zu den Wundern des Abendlandes. Der Touristenstrom innerhalb der Mauern ist zwar gross und am Anfang im unteren Teil reiht sich Souvenirshop an Souvenirshop und Verpflegungsstände. So erfährt die wahre Pracht beim ersten Eindruck einen echten Dämpfer. Spätestens ab der inneren grossen Treppe packt einem die Faszination diese einmaligen Bauwerks, gekrönt auf der Kuppel vom Erzengel St. Michael, Bezwinger des Satans.

Eine weitere Faszination ist das von den Gezeigten geprägte Umgebungsbild. Bei Ebbe schweift der Blick kilometerweit über Sandflächen, die auch an bestimmten Stellen tückisch sind und Mensch und Tier runterziehen können. Und dann setzt wieder die Flut ein, mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h, um bei Hochwasser die Zinnen von Mont St. Michel zu umspülen.

Im Verlauf des Nachmittags waren wir wieder in Saint-Malo und wir erlebten die Stadt im Windjammerfieber. Die schönsten Tall Ships waren zu einer Demonstration der Schönheit und Eleganz der alten Segler zusammengekommen. Captain Bye-Bye erhielt ein spezielles Besuchsrecht auf der Sorlandet, ein Windjammer aus Norwegen. Als ehemaliger Trainee der Sorlandet konnte Bye-Bye wieder mal am grossen Rad stehen, seine Augen gingen in die Takelage und erinnerten sich an das Klettern in den Wanten. Ein weiterer Höhepunkt war die Schleusenfahrt der Krusenstern. Zwei Schlepper waren beschäftigt, das riesige Schiff, einer der letzten verbliebenen Viermaster, in die Schleuse zu ziehen. Obwohl der eine Schlepper unter Vollgas zog, driftete die schwarze Bordwand seitwärts in Zeitlupe auf die Quaimauer zu. Das Knirschen der Fender war ein hässliches Geräusch und es wurde beim Zuhören klar, was für Tonnagen und Kräfte hier an die Schleusenmauer drückten.

Die Kadetten enternten die Wanten und standen beim Auslaufen auf den Rahen stramm, begleitet von einem Hupkonzert von hunderten von Schiffen. Schön, einfach wunderschön.

Rückfahrt

Die guten Törns enden jeweils viel zu schnell. So ging es auch uns. Dass die Rückfahrt aber zusätzliche Seiten füllen könnte, das erahnten wir noch nicht. Ein paar Fahrten waren nötig, um das Gepäck und die Freunde zum Bahnhof zu bringen. Grosser Abschied, allein mit dem Törntreff-Eintrag in der Agenda, machen sich Adi und Bye-Bye mit dem Chrysler auf die Rückfahrt. Zuerst muss getankt werden, das dauert mit ein paar Verirrungen so gute 50 Minuten. Im Ring um Paris herum verpassen die beiden die südliche Abfahrt. Noch mal kurz auftanken und dann fahren die verirrtten Segler mit dem GPS, den sich Adi in Südengland gekauft hat, sauber SE, um die Autobahnauffahrt wieder zu finden.

Natürlich haben sie am Autofahren mit GPS einen Riesenplausch. Auch versuchen sie dem TGV mit 200 km/h zu folgen, der rauscht aber eindeutig schneller. Es könnte sein, dass die TGV-Verfolgung ein paar Liter Benzin mehr kostet. Sehr, sehr kostbares Benzin. So auf der Höhe von Besancon macht Bye-Bye Adi auf die relativ leere Tankanzeige aufmerksam. Aber als Motwägeler der Schweizer Armee kennt Adi nichts, greift zum Taschenrechner und lehnt ab, weil er BP ab der nächsten Säule tanken möchte. Wem die Aral-Werbung bekannt ist, weiss, was da kommen wird. Ja, so war es, etwa 50 Meter vor einer Zahlstelle spuckt der Motor zum ersten Mal, dann kommt der Aussetzer ziemlich rasch und es bleibt ein elegantes Ausrollen mit Blinker rechts bis zum Pannestreifen, 15 Meter vor der „Payage“. Genau auf 47 Grad 25,4 N und 06 Grad 40, 2 E, beim Logstand 472 km, um 17 Uhr 49. Der Logstand lässt vermuten, dass da ein paar Liter von der Tempobolzerei fehlten. Oh la la! Adi hat prima Zeit sich zu rasieren, bis nach etwa einer Stunde Hilfe naht. Diese kommt von einer Seitenstrasse zur Zahlstelle. Ein Pannenhelfer erscheint mit einem 10 Literkanister. Nachdem etwa 1 Liter dank fehlendem Trichter verschüttet wird, kann mit den restlichen 9 Litern wieder gestartet werden und die nächste Tankstelle wird mit dem Pannenhelfer auf eigenen Rädern erreicht. Die 9 Liter kosten 486 FF, so Fr. 13.50 pro Liter. So kann man teuer tanken, aber Adi und Bye-Bye fragen dann doch ganz ruhig eine Dame, die sich dem Pannenhelfer mit brennender Zigarette nähert, als wir am kompletten auftanken sind, ob sich Benzin und brennende Zigaretten wirklich so gut vertragen. Nun, in einem Film hätten wir das richtige Sujet für einen blow up abgegeben, aber uns war nun eher nach einem Filmwechsel auf normales Weiterkommen. Die Lady ging verständnisvoll auf Distanz und wir können tatsächlich wieder mal fahren. Gegen Abend kommen wir doch noch an die Schweizer Grenze. Die Standardfrage erklingt: „etwas zu verzollen“ und Adi verneint mit: „nur ein Haufen dreckige Segelkleider“. Das führt zu einem halbstündigem intensiven Seglergespräch am Zoll, nachdem Adi den Motor abgestellt hat und der Zöllner den Verkehr über seine Kollegen leitet. Leider ist das nicht gerade förderlich für die Zugverbindung für Bye-Bye ab Basel, aber intensive Segelgespräche haben natürlich Vorrang. Nach herzlichem good bye mit Adi realisiert Bye im anfahrenden Zug, dass er das Ticket nicht hätte bis Zürich lösen müssen, da die Rückfahrkarte ab Basel bereits durch das Gruppenticket gültig war. Dabei merkt er noch zusätzlich, dass die restliche Crew nur eine halbe Stunde später ab Basel abfahren wird.

Es war im Nachhinein an der Messe in Friedrichshafen äusserst amüsant zu hören, dass auch die Zugreisenden ihre „special-adventures“ hatten. Mihaiela schärfte allen mehrmals ein, wie der Zugwechsel in Rennes zu verlaufen habe. Sie gab allen Perron, Wagen- und Sitznummern bekannt. Wahrscheinlich eine kleine Vorahnung, denn ausgerechnet Mihaiela schaffte es nicht, bei Abfahrt des TGV's im Zug zu sein.

Kaum vorstellbar, die Sorgen, die sich Valentin dabei machte. Die Crew hatte dann noch die Überzeugungsaufgabe dem Schaffner zu erklären, dass sie ohne Tickets seien. Mihaiela bestieg einen parallel nach Paris fahrenden TGV und hatte natürlich mit so vielen Tickets keinen allzugrossen Erklärungsbedarf. Ende gut, dank Funkverbindungen zwischen den TGV's konnte die unter alleiniger Flagge fahrende Mihaiela in Paris wieder in die Crew integriert werden. OH LA LA! Somit fanden alle wieder das eigene Zuhause und tauschten nach zwei Wochen das intensive Seglerleben gegen das eher ruhige Alltagsleben.