

Burkhard Bader

Wille Wünsche Wege

Liebe Leserinnen und Leser,

Dieses Buch erzählt eine Geschichte, die dem Ruf der Freiheit folgt. Es ist meine Reise mit Yachten durch fünf Jahrzehnte, es ist eine Einladung, die Welt der Katamarane zu entdecken. Ich nehme Sie mit an Bord in eine Zeit, als ich auf klassischen, motorlosen Kielyachten das Segeln lernte, und ich schildere Ihnen, wie ich ab 1980 die besten Katamarane für mich und für Weltumsegler baute. Es geht um Visionen und Innovationen, um Herausforderungen, die nicht nur mich, sondern auch das Leben meiner Kunden geprägt haben. Es sind Geschichten von Erfolgen und Rückschlägen. Die Erfahrungen, die ich auf dem Meer, in der Werkhalle und schließlich mit Hausbooten auf Binnengewässern gesammelt habe, teile ich mit Ihnen. Sie werden staunen. Lassen Sie sich inspirieren von einem Leben, das eigene Wege gegangen ist und das Träume mit Wille und Einsatzkraft in Freiheit verwandelt hat.

Nicht der Effekt, nicht ein Trend, sondern Stil und Funktionalität der Yacht bestimmen ihren Wert. Das richtige Boot in der richtigen Umgebung positioniert - eine solche Kombination optimiert die Freude am Besitz.

Für diesen Zweck habe ich KRONLAND II und Neuland³⁷ erschaffen - aus der Erfahrung eines Lebens mit Yachten.

Burkhard Bader

Wille Wünsche Wege

über das Segeln, den Yachtbau,
über Katamarane und Hausboote



© 2024 Burkhard Bader

Selbstverlag

hausbootbader@gmail.com

www.badercruising.com

Das Werk, einschließlich seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.

Für die Inhalte ist der Autor verantwortlich. Jede Verwertung ist ohne seine Zustimmung unzulässig.

Umschlaggestaltung und Satz: JuKa Satzschmiede

Fotos: Burkhard Bader

ISBN softcover: 978-3-384-35793-9

ISBN E-Book: 978-3-384-35794-6



Inhalt

| | |
|--|-----------|
| Einführung. | 9 |
| Erste Erinnerungen | 10 |
| | |
| Vom Segeln | 12 |
| Kieler Yacht Club. | 12 |
| Von der Förde in das Kattegat | 19 |
| Skipper in Griechenland | 24 |
| Warum segeln ? | 35 |
| | |
| Wagnis des Bootsbaus | 37 |
| Allein in der Garage | 39 |
| Meine Stichwortgeber | 49 |
| | |
| Segeln Kiel - Ibiza | 57 |
| Ein Leben - kein Plan | 63 |
| Back to work | 72 |
| | |
| Neubauten | 74 |
| Projekte von Kunden | 74 |
| Katamaran KatManDu 52 | 96 |
| Shuttleworth Design Advantage 44 | 106 |
| Monohull-Rennyacht | 118 |
| Wettbewerber 1985-2000 | 123 |
| Ganz kurze Geschichte moderner »Multihulls«. | 126 |
| In der Sackgasse? | 129 |
| Umfeld & Gewerbe | 131 |

| | |
|---|------------|
| Wende | 133 |
| Nordcat | 133 |
| Betriebsgrundstück | 135 |
| Hallenbau | 141 |
| Aufträge von Privat und Staat | 148 |
| Finale Katamarane | 169 |
| Schattenseiten | 192 |
| Verkauf der Firma | 192 |
| Windkraft Rotorblätter | 200 |
| Hausboote | 207 |
| KRONLAND I | 207 |
| Reisen im Binnenland | 211 |
| KRONLAND II | 245 |
| Neuland ³⁷ | 250 |
| Nachwort | 253 |
| Literatur | 254 |



Einführung

Meine Geschichte führt durch eine Epoche des technologischen Wandels, der auch den Wassersport in eine neue Sphäre gehoben hat. Ich erzähle, wie ich segeln lernte und auf welche Weise ich Segelkatamarane baute. Anschaulich beschreibe ich, wie ein gutes Sandwichlaminat entsteht. Pioniere des Yachtbaus haben mich inspiriert. Meine Bootswerft wuchs. Ich erzähle von den Projekten meiner Kunden, von ihren Erfolgen und vom Scheitern. Mit den Jahren wanderte mein Interesse weg von Weltumsegelungen hin zu einem Leben auf den Gewässern Europas. Ich beschreibe den Reiz des Reisens auf Seen, auf Kanälen, auf Flüssen und an der Küste.

Meine Erfahrungen aus Jahrzehnten innovativen Yachtbaus sind in zwei wohnliche Motorkatamarane eingegangen. Beide sind komfortabel wie Hausboote, angepasst an flache Gewässer und auch bei Wind und Welle leicht zu fahren. Sie erlauben ein dauerhaftes Wohnen in den schönsten Landschaften Europas, quasi autark zu leben sowie remote zu arbeiten. Erschaffen aus Erfahrung.



Erste Erinnerungen

In Kladow lebte in der Gründerzeitvilla meiner Urgroßeltern Ilse Krahmann. Mir gefielen ihre Pastellbilder vom Wannsee, die die Ufer der 1930er Jahren zeigten. Die Motorboote, die Ruderboote, die Segeljollen und auch die Stege waren aus Holz. In Buchten zwischen dem grünen Schilf lagen sie, Boote aus dem Holz der Lärche, an deren Bordwänden sich das Wasser der Havel spiegelte. An Deck glänzten ein paar bronzenen Beschläge, Leinen hielten die Boote fest. Die größeren Kabinenboote, genannt Backdecker, mit erhöhtem Vordeck, scharfem Bug, flachem Spiegelheck und Motor warteten darauf, gefahren zu werden. Sie alle waren Stilikonen einer eleganten Zeit, gebaut aus Holz - Natur in Natur.

Auf der weiten Fläche des Sees strebten weiße Segel imaginären Zielen zu. Dicht vor dem Ufer zogen die schwarzen Schleppzüge der Binnenschiffer vorbei. An einem kleinen Sandstrand, links und rechts von Schilf besäumt, lernte ich schwimmen.

Zum dreizehnten Geburtstag bekam ich das Modell einer Segelyacht geschenkt. Das weiß und rot lackierte Bootchen hatte einen Mast, vor den ein dreieckiges Segel zur Bugspitze hin gespannt war. Ein zweites Segel bildete ein Dreieck zwischen Mast und einem Röhrchen, das über dem Deck schwebte. Am Heck gab es ein Ruder, das mittels einer Pinne seinen Winkel zur Längsachse des Schiffes änderte. Dieses Segelschiffchen wollte ich ausprobieren, zog also los mit Freund Jürgen zu einem Teich im Düsternbrooker Gehölz, der den schönen Namen Mondspiegel trägt. Als das Modell ins Wasser gesetzt worden war und nicht geradeaus segeln wollte, standen Jürgen und ich ratlos an der Teichkante. Wir befürchteten, dass unser Schiffchen das Weite suchen würde. Da schlenderten zwei Studenten vorbei, erfassten

die Situation und lachten. Sie griffen sich das Boot, das am Rand des Tümpels gestrandet war und schnell stellten sie beide Segel und die Stellung des Ruders ein. Siehe da, das Modell segelte schnurstracks über den Teich. Ich wunderte mich. Was Segel- und Ruderstellung miteinander zu tun haben, das beschäftigte mich seitdem sehr.

Vom Segeln

Kieler Yacht Club

Eines Tages hörte ich auf dem Schulhof Heino zu Ulf sagen, er ginge am nächsten Nachmittag zum Kieler Yacht Club. »Nicht ohne mich!«, schoss es mir durch den Kopf. Wir drei Freunde radelten also hinunter zum Club und meldeten uns beim Leiter der Jugendabteilung. Wir wurden freundlich aufgenommen. Fortan lag der Kieler Yachtclub innerhalb meines Aktionsradius. Das Fahrrad brachte mich von der Wohnung, die zwischen Adolf- und Blücherplatz gelegen war, an das Hindenbufer. Die Route führte durch das alte Villenviertel Düsternbrook und den Buchenwald mit seinen Bombentrichtern, die wir im Spiel erobert und verteidigt hatten, runter bis ans Wasser. Mit vierzehn Jahren fand ich mich zum ersten Mal vor dem Gebäude des Kieler Yacht Clubs ein, des vordem Kaiserlichen Yacht Clubs. Der Wimpel des Clubs in den Farben schwarz, weiß, rot zeigt die Herkunft aus dem zweiten deutschen Reich. Unser letzter Kaiser hatte hier seine Yacht Meteor liegen.

Wir Mitglieder der Jugendabteilung sind hier, weil wir segeln wollen. Wir alle tragen Matrosenanzüge aus naturweißem Kattun. Ein Hemd mit breitem Kragen über den Schultern, offen unter dem Hals, Bändsel zum Schließen. Eine weite Hose aus gleicher Baumwolle und Turnschuhe komplettieren den Aufzug. Es ist die schlichte Variante der Uniformen, wie sie in europäischen Marinen üblich war.

Die Jugendabteilung des KYC war als kleine demokratische Welt organisiert, mit Wahlen, Posten und Pflichten. Repräsentant und Wächter der Verfassung war der Leiter der Jugendabteilung, ein

pensionierter Marineoffizier alter Schule. Er gab den Rahmen und die Richtung vor, innerhalb derer wir ein Maximum an Spaß realisierten. Ich fand neue, unternehmungslustige Freunde.

Der Leiter der Jugendgruppe trug eine tiefblaue Marinejacke und Schirmmütze. Er war der einzige, dem es erlaubt war, mit Leder-schuhen an Bord zu gehen. Ich muss seinen Namen nennen, Heinrich Schuur. Als einmal beim Arbeitseinsatz nur ich erschienen war, geht er voran und, während er selbst Leisten ans Folkeboot schraubt, verurteilt er die mangelhafte Disziplin der Clubschüler. Er ist wortkarg, aber einmal erzählt er von dem Ärger, den er bekommen hatte, als er im Krieg mit seiner Flottille von Schnell- oder Torpedobooten zu stürmischem durch den Nord-Ostsee-Kanal gejagt war. Halbe Sachen kannte Herr Schuur nicht.

Mittels unmissverständlicher Kommandos trainierte uns der gestandene Seemann auf dem Flaggschiff der Jugendabteilung und es gelang, mit Hilfe langer Leinen, ohne dass der Klüverbaum sich zwischen Pfählen verhakte oder gar in andere Yachten bohrte, gegen den Wind aus dem engen Olympiahafen auszulaufen und, noch bevor der Wind die Yacht auf Spundwand und Stege zurücktrieb, im Nu die Segel zu setzen. Mit dieser Ketsch, einem eleganten, hölzernen Oldtimer von 1927 segelten wir nach Kopenhagen. Wir segelten. Einen Motor hatte die sechzehn Meter lange Zukunft II nicht.

Kriterien der Wertschätzung untereinander war nicht die jeweilige Herkunft, obwohl wir wussten, wer Sohn eines Maklers, wer Tochter eines Spielwarenhändlers, wessen Vater Schuldirektor oder Direktor des Seefischmarktes war, es zählte allein die Tat, das Spiel im Team. Die erfahreneren Kids brachten den neuen bei, wie ein Segelboot auch gegen den Wind sein Ziel erreicht. Die Mädchen begannen, ihre Reize einzusetzen, wir Jungs wurden empfänglich. Ob Kerstin mit dem lockenden Augenaufschlag, die kluge Daniela, ob Katrin oder Karin. Die in schneeweissen Hosen, luftigen Blusen gekleideten Teenies, dezent geschminkt, brachten einen Hauch von Cote d'Azur auf die hölzernen

Stege des alten Olympiahafens. Die Geländer der Stege waren vierkantige, weiß gestrichene Holzbalken, auf denen die Mädchen sich setzten, an die sie sich lehnten. Wir Jungs brachten sie zum Lachen. Brigitte Bardot und Gunter Sachs hatten da gerade geheiratet.

Mit einem Blick kontrolliert Herr Schuur unser fleckenloses Takelzeug. Blaue Farben an Unterhemd und Schuhen sind erlaubt. Das rutschfeste Gummi der Sohlen darf rot sein. Um Punkt 15:00 entlässt er uns auf die Boote.

Zwei von uns, die schon einigermaßen segeln können, dürfen den Piraten nehmen, eine Jolle aus Holz. Bleiben zwölf Kinder übrig. Es herrscht Geschlechtertrennung. Die sieben jungen Damen bekommen die Tilly zugeteilt, eine Yacht vom Typ Folkeboot. Wird ziemlich eng darauf für sie heute. Die fünf Jungs nehmen sich den Senator, das Schwesterndschiff der Tilly. Die dritte Yacht, Baujahr 1910, bleibt heute unbesetzt.

Der kurze Weg über die Straße in den alten Olympiahafen zu den Booten ist schnell zurückgelegt. Welches Boot ist zuerst klar zum Auslaufen? Schon sind wir im Wettbewerb miteinander. An diesen Nachmittagen ist uns jede Minute kostbar. Das Ablegen muss klappen, Blamagen ausgeschlossen. Wer Mist macht, wird gnadenlos in der Hierarchie nach unten gereicht. Nichts darf übersehen werden, die blauen aufgepumpten Gummibälle, die Fender, die über der Bordkante hängen, gehören so schnell als möglich verstaut, die Nationalflagge wird am Heck gesetzt. Wer keine Aufgabe hat, verschwindet im Cockpit oder besser gleich unter Deck. Viel und laut zu reden, gar zu schreien ist ein absolutes No-Go. Lautlos, wie von Geisterhand, soll sich die Yacht bewegen. Kurze Kommandos mit Erwiderung aus der Sprache der Marine, die wiederum aus der Tradition Englands stammt, müssen genügen. Wir sind schließlich Mitglieder des Yacht Clubs. Schon gar nicht sind wir Kurzurlauber auf einem gemieteten Boot. Es weht wenig Wind, zu wenig, um die Außenförde zu erreichen. Wir setzen die zwei Segel, gleiten aus dem Hafen und entscheiden uns, das Mädchenboot zu ärgern. Das bedeutet Wasserschlacht mit allen verfügbaren Pumpen

und Eimern. Die Teenies sind geschickt, weichen aus, verlieren nicht an Fahrt und Steuerbarkeit ihrer Yacht. Zentimeternah segeln die Yachten aneinander vorbei. Wasser aus Schläuchen und Eimern sucht sein Ziel. Zu Kollisionen kommt es nicht.

Anderntags weht eine stärkere Brise. So geht es hinaus in Richtung Schilksee und Laboe. Unterwegs wird schon mal ein Ruderboot der Uni, egal ob Zweier, Vierer, Achter, aus dem Takt gebracht oder wir nehmen Süßigkeiten auf an einem der Anleger der Hafendampfer. Es ist eine kleine Übung in Geschicklichkeit, mit möglichst wenig Fahrt den Anleger zu passieren, so dass einer von uns abspringen, einkaufen und bei der nächsten Runde wieder an Bord springen kann.

Wir passieren den Tirpitzhafen, Liegeplatz der Kriegsschiffe. Diese sind viel unterwegs, laufen aus, laufen ein. Gut erzogen wie wir sind, dippen wir natürlich die Nationalflagge. Das heißt, wir senken sie zum Gruß an das Marineschiff ab, warten, bis ein Matrose auf dem Gegenüber dort die Nationale niederholt, neu setzt und richten dann unsere Flagge wieder auf. Welch eine Freude, wenn ein Mitglied der Besatzung des grauen Schiffes, um unseren Gruß zu erwideren, an Deck 100 Meter hin und zurück läuft.

Nach drei Stunden heißer Segelei heißt es, zum Heimathafen zurückzukehren. Die Abendflaute erwischt uns. Wir werden nicht um 18:00 Uhr, sondern um 19:00 Uhr oder sogar später zu Hause sein. Nicht schlimm für uns, eher für die Eltern, die sich Sorgen machen. Dabei wissen sie, dass es keine Motoren in den Yachten gibt. Motoren lehnen wir sowieso entschieden ab. Motorbootfahrer? Ein Witz. Schwimmwesten? Ja die haben wir an Bord und auch Signalraketen für den Notfall. Bei Funk und Telefon dagegen Fehlanzeige. Eine Reling? Wie bitte? Kannst Du Dich nicht festhalten?

Alle Nachmittage dieser Sommer waren unterschiedlich, erstens wegen des Wetters und zweitens wegen der Zusammensetzung unserer Crews. Zusammengenommen waren wir etwa 40 Jugendliche, die aber selten gleichzeitig beisammen waren.

Am Steg des KYC, neben unseren Schulungsyachten, lag diese himmelblaue Yacht - groß und bauchig. Über dem Blau des Rumpfes leuchtete ein schneeweißes Deck. Die Flächen waren nicht spiegelglatt, sondern alle ein wenig wellig. Irgendetwas war anders an dieser Yacht, anders als an den gepflegten Holzyachten. Wir Kinder standen da und fachsimpelten. Einer behauptete, das Schiff sei selbstgebaut. »Was? So groß, das kann nicht sein!« Und alles aus Plastik. Es war irgendwie rätselhaft. So etwas Großes kann doch keiner allein bauen, unglaublich. Aber wir Jungs waren uns einig: Diese Yacht war kein Störenfried, sie war brauchbar. Ich muss damals, mit meinen fünfzehn Jahren, gedacht haben: »Das will ich auch können, das will ich auch mal machen.« Ich konnte nicht anders, als den Anblick der »Britta« unbewusst zu speichern.

Es gab neue Jollen, schneeweiß und aus Plastik, die kamen aus Frankreich, 470er und 520er. Der 470 wird seit 1976 bei den olympischen Spielen gesegelt. Mein Club hatte sie nicht, Söhne reicher Eltern segelten sie. Diese Kinder verlegten sich auf das Regattasegeln, was ich an Bord eines Start- und Zielschiffes aus nächster Nähe miterlebte. Absolut spannend der Kampf mit Wellen und Wind. Die Kieler Woche war ein internationales Großereignis im Segelsport.

Zum jährlichen Grünkohlessen kamen im großen Saal des Kieler Yacht Clubs alle Mitglieder zusammen. Es war das Establishment Kiels. An langen Reihen festlich weiß gedeckter Tische, auf rot gepolsterten Stühlen mit hohen Rückenlehnen nahm man Platz. Jedes Mitglied trug einen dunkelblauen Blazer, auch die Jüngsten. Wir blickten auf zu dem kolossalen Ölgemälde, das die kaiserliche Yacht Hohenzollern vor der ankernden Kriegsflotte zeigt. Mehr Pracht und Selbstverständnis hatte ich noch nicht erlebt. Goldgerahmte Gemälde halten die Erinnerung an die relativ stärkste Marine Deutschlands wach, 200 Jahre, nachdem sie sich selbst versenkt hat.

Im Winter pflegten wir die Boote. Es gab eigentlich nur drei Materialien, nämlich Holz, Messing und Baumwolle, aus denen ein Boot zusammengesetzt war. Also galt es, zu schleifen und zu lackieren,

Metall zu polieren, die Nähte der Segel zu prüfen und Tauwerk zu inspizieren. Wer sich nicht zeigen ließ, wie mit Pinseln lackiert wird und wer sich keine Mühe gab, den Holzteilen einen einwandfreien Klarlack zu applizieren, kam in die Acht.

Wir lernten eifrig, mit Karte, Kompass, Kursdreieck, Bleistift und Radiergummi umzugehen. Dafür durften wir in einen Raum hinein, der vielleicht einmal der Rauchersalon der Honoratioren gewesen war. Schwere Ledersessel standen um runde Tische herum, die aus Steuerrädern bestanden, welche mit Glasplatten gedeckt waren. Die Wände des Raumes waren mit dunklem Holz vertäfelt, vor denen Bänke und Tische standen. Auf ihnen rollten wir Schüler Seekarten aus und zeichneten mal stehend, mal sitzend die Kurse und Winkel der Übungsaufgaben ein. Es ging um Peilungen, Abdrift, Strömung, Zeiten, Abstände, Koordinaten. Ferner um Kenntnisse der Seezeichen und Kennungen von Leuchtfeuern.

Ich lieh mir Bücher über Aerodynamik und über Hydrodynamik aus der Stadtbibliothek aus. Die Autoren lieferten plausible Erklärungen. Wo mir etwas nicht einleuchtete, klaffte offensichtlich eine Erkenntnislücke. Die letzte Weisheit schienen die Autoren, obwohl anerkannte Fachleute, nicht zu wissen. Nachrechnen konnte ich nichts, dafür fehlte mir das Talent. Die Segelliteratur über Reisen und Bootstypen habe ich komplett gelesen. Die Kieler Stadtbibliothek gab alles her. Der Lesestoff schuf Bilder von einer alternativen Existenz.

Im Frühjahr, während die Boote des akademischen Yachtclubs halbe Ewigkeiten an Land standen, tummelten wir uns bereits auf dem Wasser. Mit dem schier unbegrenzten Vertrauen, das die Cluboberen ihrem Nachwuchs schenkten, wuchs auch unsere Bereitschaft, das Wagnis des Meeres anzunehmen.



1966

Zukunft II Kieler Yacht Club



Von der Förde in das Kattegat

1966. Eingeschifft auf der Zukunft II hatten sich zehn halbwüchsige Jungs und Mädchen unter der Führung eines jungen Erwachsenen. Jeder hatte zuvor sein persönliches Paket zollfreien Alkohols und unverzollter Zigaretten geordert. Die verplombten Kartons durfte ab drei Seemeilen Abstand zur Küste geöffnet werden. Mit einer Stange Zigaretten unter dem Arm, der Kippe im Mund und der Flasche Whiskey in der Hand fühlten wir uns erwachsen. Mir wurde schon bei Flaute schlecht.

Als der Wind zurückgekommen war, richteten wir den Kurs auf die dänische Inselwelt. Tag und Nacht segelten wir, bis wir schließlich in den Hafen der Tuborg Brauerei in Kopenhagen einliefen. Zwei riesige Bierflaschen in rot und grün markierten die Molenköpfe. Es ist nicht leicht, einen Liegeplatz zu erreichen, wenn im Hafenbecken kein Lufthauch weht. Als wir endlich festgemacht hatten, schliefen wir bis in den nächsten Vormittag hinein. Doch dann eilten wir munter zur Brauerei. Nach Besichtigung der Braustätte hatten so ziemlich alle die größte Mühe, auf der Leiter an der Kaimauer die drei Meter hinunter zur Yacht zu steigen. Wer stattdessen ins Wasser gesprungen war, konnte die Höhe der Bordwand nicht überwinden und musste mit dem Beiboot geborgen werden. Doch schon am nächsten Tag kletterten wir wieder in den Masten herum.

Unsere Nahrung bestand zur Hauptsache aus Labskaus, dem roten Seemannsbrei aus roter Beete, Kartoffeln, Zwiebeln, Corned Beef, Ei und Gurke. Von abendlichen Besuchen in Restaurants wussten wir nichts. Auf See in der Dunkelheit orientierten wir uns an den Kennungen der

Leuchtfeuer an der Küste und den blinkenden, schwimmenden Seezeichen entlang der Fahrwasser. Mal glitten die erleuchteten Fenster der vierstöckigen Oslofähre haarscharf an uns vorbei, mal pflügte ein Raketenzerstörer durch die See. Wir sahen von ihm zunächst nichts als den weißen Schaum der Bugwelle, die rasend schnell auf uns zukam. Dröhnen rauschte der graue Spuk an uns vorbei. Es war doch gut, eine Autorität an Bord zu haben, die Gefahren einschätzen konnte und auch mal laut ein paar Kommandos gab.

Solch eine Reise strengte an. Vier Personen bildeten eine Wache, die je nach System nach zwei oder vier Stunden abgelöst wurde. Der Käpt'n und der Smutje hatten immer frei bzw. sie waren immer im Dienst. Ich erinnere mich, nachts total übermüdet aus dem Niedergang der »Zukunft« den langen Güterzügen, die über die Horizontlinie fuhren, nachgeschaut zu haben. Ein anderes Mal war die Ostsee wenige Meter über den Wogen mit weiten Netzen verhangen. Ich war wehrlos gegen diese Halluzinationen grau in grau, kämpfte gegen die Selbstaufgabe. Im Gegenzug zu solchen Qualen waren Fata Morganas an sonnigen Tagen, baumbestandene Atolle auf glatter See, etwas Schönes. Wenn wir am Ende solcher Reisen wieder vor dem Kieler Yachtclub anlegten, waren Yacht und Crew zu einer Einheit verschmolzen. Wir dankten dem Schiff, das Schiff dankte uns.

Zum Lernprogramm gehört der Leichtsinn. Ich nahm eine hübsche Schulfreundin mit auf das Folkeboot, das zu dritt gesegelt werden sollte. Wir waren zu zweit, sie zum ersten Mal auf einem Boot. Wir ankerten. Es hätte ein Sommertag wie im Film werden können. Wurde es aber nicht. Ich war nervös, wusste mit der Zweisamkeit nichts anzufangen, redete dies und das, berührte das Mädchen nicht. Als die Chance vertan war, bekam ich nicht einmal den Anker wieder ins Boot gehievt, versuchte alles. Anker und Tau liegen noch heute auf dem Grund der Heikendorfer Bucht.

Ich wundere mich über die Großzügigkeit und das Vertrauen des Clubs in Michael und Peter, beide 16 Jahre jung, und in mich, der gerade seinen 17. Geburtstag erreicht hatte. Der Kieler Yacht Club stellte