
NICOLAS
THON

FOLKEBOOT PAULA



EINE
LIEBESGESCHICHTE
MIT 1,20 METER
TIEFGANG



DELIUS KLASING

INHALT

- 7 IMMER EIN ABENTEUER
- 13 DER GROSSE WURF DER BOOTSBAUGESCHICHTE
29 EHER LEHRREICH ALS SCHÖN:
PAULAS UND MEINE ERSTE SAISON (2008)
- 52 ALS DAS GLÜCK AN BORD KAM ODER: DAS KLEINE, KLEINE
SCHIFFCHEN FÄHRT IN DIE GROSSE, GROSSE STADT (2009)
66 VERGANGENHEIT UND ZUKUNFT (2010)
81 WAS SONST NOCH GESCHAH:
EIN UNVERGESSLICHER TÖRN (2010)
- 88 WENN DER ERSATZKANISTER DURCHS COCKPIT FLIEGT,
IST EINDEUTIG ZU VIEL WIND (2011)
102 WAS SONST NOCH GESCHAH:
HAFENKINO IN KLINTHOLM (2011)
- 110 ZEIT FÜR VERÄNDERUNGEN ODER: DIE BESTE REISE (2012)
130 WAS SONST NOCH GESCHAH:
KREUZ UND QUER DURCHS KATTEGAT (FRÜHJAHR 2012)
140 »DANN TUT MAN IMPROVISIEREN«
NEUE HERAUSFORDERUNGEN (2013)
158 WAS SONST NOCH GESCHAH:
MAN MUSS SEGELN, WO DER WIND IST (2013)
162 PAULA GEHT RUDER (2014)
182 WAS SONST NOCH GESCHAH:
SAISONABSCHLUSS: VIEL MEHR ALS EINE
SCHWIMMENDE HOLZKISTE (2014)
189 JANES MISSION (2015)
202 WAS SONST NOCH GESCHAH:
AUF DIENSTREISE (2015)
213 SCHLUSS: PAULAS MEISTERSTÜCK





EHER LEHRREICH
ALS SCHÖN:
PAULAS
UND MEINE
ERSTE SAISON
2008



April 2008: Das unscheinbare Foto zeigt einen skeptisch dreinblickenden Mann mit dunkler Wollmütze, der sich mehr oder minder verkrampft am Vorstag eines Segelbootes festhält und unsicher in die Kamera lächelt. Er wirkt von seiner Sache ganz und gar nicht überzeugt. Der Fotograf hat sein Geld bekommen, nicht für die Aufnahme, sondern für das Boot, das er soeben verkauft hat. Der Porträtierte hingegen hat zu seiner Skepsis allen Grund, auch wenn er noch gar nicht ahnt, auf welch beschwerlichem Weg er und die künftige PAULA ein eingespieltes Team werden sollen.

In den nächsten Monaten begleitet ihn in unregelmäßigen Abständen ein Traum durch unruhige Nächte: Da segelt er seine Neuerwerbung einen überfluteten Waldweg entlang. Eindeutig handelt es sich um keinen Fluss, sondern einen von jahrzehntelangem Holzlücken oder einer ähnlich bodenständigen Tätigkeit tief in die Landschaft eingeschrüften Weg, auf dem es bergauf und bergab geht – und obwohl er, offenbar nach gewaltigen Regenfällen, über weite Strecken tief unter Wasser steht, kommen doch immer wieder Kuppen und Schwellen, wo der Schlamm an die Oberfläche tritt. Ordentlich Schwung ist vonnöten, um den Rumpf des Bootes durch diese Passagen zu manövrieren – entgegen aller Erfahrung und jeglicher Wahrscheinlichkeit gelingt es jedes Mal. Dann, obwohl sich das ganze Unterfangen wie ein unsinniges Wagnis anfühlt, das von vornherein zum Scheitern verurteilt ist, kommt es statt zum schweißüberströmten Erwachen zu einem grandiosen Happy End: Der Hohlweg weitet sich zu einem idyllischen Waldsee hin, geschützt vor dem ruppigen Wind, der die vorhergehende Achterbahnfahrt erst ermöglichte, und dort fällt in der Abendsonne der Anker. Grillen zirpen, das Schiffchen wie sein Eigner kommen zur Ruhe wie scheue Rehe, die einen stillen Platz zum Äsen finden.

Das mulmige Gefühl, auf einen ganz und gar verkehrten Weg geraten zu sein, mich auf völlig ungeeignetes Terrain begeben zu haben, die Angst, dabei stecken zu bleiben und nie wieder vor- oder zurückzukönnen; am Ende die Belohnung: malerische Idylle, die zu erleben ein großes Glück bedeutet, das nur dem zuteil wird, der das Wagnis eingeht – ich bin gespannt.

Unter der kundigen Anleitung des Vorbesitzers ist PAULA an ihren neuen Liegeplatz gelangt: Hof Hülsen. Idyllisch und ruhig im Grünen, mitten in der Schlei, satte vier Stunden von der Ostsee entfernt. Die Wochenenden, die ich an Bord verbringe, ohne zu segeln, sind ein Genuss. Wasser, Schilf und Vögel bilden die Kulisse, vor der ich meinen Spargel zubereite. Als einsames, ungestörtes Wochenenddomizil übertrifft PAULA nicht nur sämtliche Erwartungen, sondern auch alles, was ich in dieser Hinsicht bisher ausprobiert habe. Der Hafen hat sich bereits als ausgesprochen charmant erwiesen, wenngleich auf die spröde norddeutsche Art. Der Hafenmeister begrüßte uns freundlich und umgänglich, doch er kam schnell zum eigentlichen Thema: Fallen seien unbedingt lärmsicher wegzubinden. »Hier sind lauter nette Leute im Hafen«, erklärte er, »wirklich nette Leute. Und die haben alle einen Seitenschneider an Bord.«

Jetzt jedoch ist bei strömendem Regen Besuch an Bord. Marc, ein Arbeitskollege, macht sich, kaum sitzt er unter Deck und lauscht dem Plätschern der kleinen Wellen an PAULAS Klinkerrumpf, gleich beliebt: »Was für ein beruhigendes Geräusch«, lautet sein höchst willkommener Kommentar. Mit dieser Ruhe ist es vorbei, sobald wir am nächsten Morgen zu unserem Tagesausflug nach Kappeln aufbrechen. Alles klappt, aber nichts davon reibungslos: Ich vergesse, die Fockschot durch die Holepunkte zu führen. Das Groß ziehe ich hoch, ohne das Vorliek in die Göhl einzufädeln. Die Segel flattern mächtig, grundfalsch sieht das aus, also nehme ich sie wieder runter und zerbreche mir eine Weile den Kopf, bis mir einfällt, wie es richtig geht. In Lindaunis vor der Brücke bekomme ich den Außenborder nicht in Gang. Wir treiben und treiben, während ich nervös in der Bedienungsanleitung blättere. Auf einer der hinteren Seiten finde ich endlich die Informationen, die ich suche: bei warmem Motor kein Choke. Wenn doch Choke gezogen und Motor abgesoffen, beim Start Vollgas geben. Siehe da, das gute Stück schnurrt, gerade bevor uns die Strömung gefährlich nah an die Brücke spült.



Höhepunkt des Tages sind die Fischbrötchen bei Jutta an der Stadtpier. Auf dem Rückweg kommt es dann zur ersten von im weiteren Saisonverlauf noch zahlreichen Grundberührungen. In der Karte ist eigentlich leicht zu erkennen, dass es nördlich von Tonne 47 nicht weit aus dem Fahrwasser herausgeht. Aber was nützt das, wenn man bereits feststeckt? Aussteigen und Schieben hilft bei 1,20 Meter Tiefgang zuverlässiger weiter als Jammern. Dabei bin ich doch so ein Bademuffel ...

Fünf Monate später: Vorm Wind auf der Großen Breite segelnd, Logbuch und Stift in der Hand, klingelt das Telefon. Ich gehe ran – wieder einer meiner zahlreichen Fehler. Ich habe so ziemlich jeden gemacht, den man machen kann. Der Baum kommt über und schlägt mir das Buch aus der Hand. Traurig sehe ich ihm nach, wie es einen Moment im Kielwasser trudelt, bevor es untergeht. Der klägliche Verlust sämtlicher Aufzeichnungen passt ausgezeichnet ins Bild jener ersten Saison. Doch darüber bin ich gar nicht allzu enttäuscht. Eigene Entscheidungen zu treffen und daraus zu lernen, auch und gerade aus den gemachten Fehlern, war ja das Ziel, ein Ziel, das ich auf der JONAS niemals erreichen konnte.

Ich lernte schnell die Tücken meines Schiffchens kennen, und nach und nach auch den sinnvollsten Umgang mit ihnen. Nebenbei erfuhr ich eine ganze Menge über mich selbst. Als am lehrreichsten erwies sich mein erster Einhand-Gehversuch in die Dänische Südsee. Es blies um die 5 Beaufort aus Ost. In meiner Naivität beschloss ich, aus der Schlei zu motoren und draußen, wo ausreichend Platz war, die Segel zu setzen. Zwischen den Molen der Ausfahrt geschah das Unvermeidliche: In der gewaltigen Grundsee, die sich dort bei kräftigem Ostwind aufbaut, begann PAULA – von keinerlei Segelfläche stabilisiert – zu schaukeln. In jeder Welle tauchte der Propeller auf, der Außenborder heulte auf. Hastig stürmte ich nach vorne, um so schnell ich konnte das Tuch hochzureißen, doch die Verlagerung meines Körpergewichtes aus dem Cockpit verschlimmerte das Drama nur. Der Motor schlug quer und versetzte PAULA, wenn er überhaupt mal kurzzeitig eine Wirkung entfaltete, in

unkontrollierte Drehung. Strand und Steinschüttung schienen gefährlich in Reichweite. Schweißüberströmt und panisch riss ich an den Fallen, sah das Ufer – und damit das unvermeidliche Ende – näher kommen, fügte mich gedanklich schon in mein Schicksal.

Irgendwie bekam ich die Segel hoch, sogar rechtzeitig, bevor wir auf Grund trieben, und konnte endlich auch den Motor von seiner Pein erlösen. Hochzudrehen, ohne Kühlwasser zu bekommen, kann ihm nicht gefallen haben. So hatte ich eine Lektion auf die harte Tour gelernt. Die Situation letztlich doch bewältigt zu haben und nun auf Kurs zu sein und ordentlich loszusegeln, versetzte mich vorläufig in beste Stimmung. Die Freude währte allerdings nicht lange. Ich kannte PAULA noch nicht gut genug, um zu wissen, wie viel Wasser sie vor allem bei Schräglage machte. Als ich durch die Ritzen in den Flurbrettern sah, dass die Brühe in der Bilge bedrohlich schwappte, zog es mich unweigerlich an die Lenzpumpe. Vorläufig hatte PAULA noch einen Pinnen- ausleger, sodass ich mit ausgestreckten Armen sowohl die Pumpe betätigen als auch Ruder gehen konnte – bis die Schrauben aus der Pinne rissen. Von nun an musste ich in Kauf nehmen, in den Wind zu schießen und mit back stehender Fock durch die Wende zu gehen, wenn ich lenzte. Dabei durfte ich mir schon mal Gedanken machen, wie ich entweder den Pumpenhebel oder die Pinne so verlängern konnte, dass ich beides gleichzeitig erreichten konnte. Daraus wurde schließlich ein über Blöcke am Süll umgelenktes Seil, mit dessen Hilfe ich sogar vom Vorschiff aus abfallen kann. Das Anluven übernimmt PAULA – ein frühes Beispiel für unser ausgezeichnetes Teamwork. Doch auf diesem Abenteuertörn war es noch nicht so weit, und das unvermeidliche stündliche Lenzen wurde zur Plackerei.

Nach der Schreckensbilanz dieses ersten Einhandtörns – ein ausgetauschtes Fockfall und ein Anleger, bei dem ich keinen einzigen Festmacher und keinerlei Fender klar hatte, bevor ich bei aufländigem Wind über drei Boxen hinweg längsseits am Steg klebte, gehörten auch dazu – hatte sich das Thema Einhandsegeln vorläufig erledigt. Mit netten Leuten an Bord isstes ja auch nett.

Für die große Sommerreise war Mirjam an Bord, eine gute Freundin aus dem Studium, die inzwischen in Berlin wohnte und dort gelegentlich auf dem Wannsee segelte. Wir kamen ganz hübsch herum in den zwei Wochen: Smålands Fahrwasser, Großer Belt, Svendborgsund, Middelfart. Mirjam schwärmt heute noch von unserer Reise – entweder hat sie ein extrem dickes Fell oder ein äußerst selektives Gedächtnis, oder sie hat angesichts der tatsächlich zahlreichen schönen Erlebnisse meine Unzulänglichkeiten als Skipper wirklich kaum wahrgenommen. Für mich war es hauptsächlich stressig, wieder einmal auch sehr lehrreich, und auf Teile meines Verhaltens bin ich alles andere als stolz.

Schleimünde bei pustigem Südost bewältigten wir zwar diesmal besser – unter Motor mit bereits gesetzten, schlagenden Segeln, bereit, abzufallen und zu segeln, sobald der Propeller auftauchte –, aber meine Anspannung stand erneut im Zusammenhang mit den Grenzen unseres Hilfsmotors. Einlaufen in den Hafen bei auflandigem Wind – später habe ich kapiert, dass man das am sinnvollsten mit der Fock macht, anstatt weit draußen alles Tuch zu bergen und sich auf den Motor zu verlassen. Die Großer-Belt-Brücke gegen Wind und Strömung – stundenlang saß ich angespannt an der Pinne, bangte um den geschundenen Außenborder, versuchte die Schräglage, die das stützende Groß verursachte, in Grenzen zu halten und sah uns bereits am Brückenpfeiler zerschellen. Die Brücke ist ein wahres Monstrum – bis heute muss ich mir mit voller Kraft die rationale Erkenntnis ins Bewusstsein reißen, dass wir mit PAULAS Masthöhe locker da drunter durchpassen, um die intuitive Befürchtung, die Brücke sei viel zu niedrig, in den Hintergrund zu drängen. Brückenpassagen werden wohl nie zu etwas werden, worauf ich mich riesig freue – und die Erleichterung, wenn es geschafft ist, spüre ich nach wie vor. Dabei müsste ich in den verbliebenen Logbüchern nachschlagen, um sagen zu können, wie oft wir alleine den Großen Belt passiert haben.

Als wir aber dieses Abenteuer bewältigt und auch den engen Svendborgsund voller Fähren, Ausflugsdampfer, kreuzender Segel- und herumsausender

Motoryachten überlebt hatten, konnte ich endgültig nicht mehr genug davon bekommen. Jedes gelungene Manöver, jede Entscheidung, die sich als richtig erwies, jede problemlos zurückgelegte Seemeile förderte meine Begeisterung. Ich wollte mehr segeln. Dabei übersah ich vollkommen, dass der Rest der Crew – Mirjam – gut einen Tag Pause gebrauchen konnte. Wenden und Halten wurden fortan nicht mehr gefahren, wenn die Rudergängerin es für nötig hielt, sondern wenn der stolze Skipper es anordnete. Die Stimmung an Bord drohte zu kippen. PAULAs Charme verhinderte das Schlimmste. Als gar nichts anderes mehr half, legte sie sich auf die Seite, machte Wasser ohne Ende und sorgte so für eine einvernehmliche Arbeitsteilung: Eine am Ruder, der andere ununterbrochen an der Lenzpumpe. So liefen wir erleichtert, versöhnt und erfüllt von Teamgeist in die Schlei ein.

Ein weiterer Aspekt ergab sich aus dieser Reise: Mein dringendes Bedürfnis, die vierzehn Tage ausgiebig zu nutzen, verwies ja auch auf die Tatsache, dass ich von meinem Liegeplatz aus nur selten die Chance hatte, mich mit PAULA auf der Ostsee zu tummeln.

Im August machte ich zum ersten Mal Bekanntschaft mit dem Phänomen der Wasserstandsschwankungen in der Schlei. Ohne mich um den Wetterbericht zu kümmern, hatte ich mich mit PAULA auf den Weg nach Kappeln gemacht. Was sollte auch passieren? Wir lagen ja in einem geschützten Binnenrevier. Dachte ich, jung und naiv. Nun mussten wir zurück – bei Starkwind aus West mit heftigen Schauerböen. Es gelang mir, Thorsten von der JONAS zu shanghaien. Im Museumshafen im Lee der Milchpulverfabrik war von dem Drama noch nicht viel zu spüren. Aber auf dem Weg nach Arnis lag PAULA schon so auf der Seite, dass es echt kein Vergnügen erwarten ließ. Hinter der Fähre banden wir sie an einem Dalben fest, zerzten das Tuch herunter und ließen eine tiefschwarze Wolke vorbeiziehen. Dann beschlossen wir, es nur mit der Fock zu versuchen. Mit sieben Quadratmetern Segelfläche kreuzten wir wacker gegen die Strömung nach Lindaunis. Die Brückenöffnung verpassten wir erheblich, doch der Brückenwärter besaß offenbar Mitleid. Zur Unzeit

öffnete er, um uns durchzulassen. Hülsen erreichten wir trotz inzwischen mit Vollgas laufendem Motor erst in der Dämmerung.

Und dann, fünf Meter vor der ersehnten, schützenden heimatlichen Box, ging es nicht mehr weiter.

»Was ist denn jetzt?«, fragte ich irritiert.

»Du sitzt auf Grund«, hörte ich Thorsten aussprechen, was ich ungern wahrhaben wollte.

Vielleicht wäre es da noch möglich gewesen, beherzt ins Wasser zu springen und PAULA auf ihren Liegeplatz zu schieben. Doch wir verloren wertvolle Zeit damit, jemanden auf uns aufmerksam zu machen und um ein Dingi zu bitten, mit dessen Hilfe wir Leinen ausbringen konnten. Der Sturm trieb das Wasser dramatisch schnell aus der Schlei Richtung Baltikum. Als ich schließlich doch ausstieg und schob, blieb nur noch der Weg in eine andere Box von größerer Tiefe. Leider wählte ich eine, deren Heckpfähle zu dicht zusammenstanden. Als ich das einsah, saß PAULA bereits hoch und trocken im Schlick.

Wir nutzten das inzwischen bereitgestellte Dingi, um einen Heckanker und diverse Vorleinen auszubringen und an Land zu rudern. Ich fuhr Thorsten im Auto zurück nach Kappeln, schlief später unruhig auf meinem nervös im Seegang zappelnden Grundsitzer und bat morgens einen Liegeplatznachbarn, mein Schiff in seine Box zu verholen, sobald es wieder schwämme. Am Wochenende brachte ich ihm zum Dank eine Flasche Wein und einen Sack Kartoffeln. Er wurde mir zum Vorbild: »Wär nicht nötig gewesen«, sagte er, als er die Gaben in Empfang nahm, »wenn wir uns nicht gegenseitig helfen, kann uns keiner helfen.«

Kurz vor Sønderborg, Marc – mit dem es in den ersten Jahren immer wieder spektakuläre Erlebnisse gab – war an Bord, machten wir erstmals Bekanntschaft mit einem richtigen Schauer: Lange schon hatten wir die Wolke beobachtet und uns eingeredet, sie werde nördlich vorbeiziehen. Plötzlich war die Sichtweite null und die Aufregung riesig, bis ich beim Segelbergen zwischen