

nicht gerade sehr kräftig, obgleich durch mein Sportstudium durchtrainiert. Und meine Segelerfahrungen? Den A-Schein in Kiel erworben. Noch nie auf einem Dickschiff gesegelt, noch nie nachts draußen gewesen, niemals an Bord gekocht und gelebt. Keine Segelliteratur gelesen, keine theoretischen Kenntnisse. Meine Segelerfahrungen kann man also getrost gleich Null bezeichnen.

Ich nehme mir vor, dies durch vermehrten Ehrgeiz und durch Tapferkeit auszugleichen. Im Sportstudium sind wir hart rangenommen worden. Rücksicht auf uns Mädchen gab es nicht. Ich bin also an Härte und Selbstüberwindung gewöhnt. Das könnte ein kleines Plus für mich sein. Und auch meine Sprachkenntnisse: Englisch, Französisch, ein wenig Spanisch.

Alles andere muß ich Peter überlassen. Er bringt gute Voraussetzungen mit:

Fünfzehn Jahre Jollensegeln in Berlin. Eine Atlantiküberquerung als Mannschaft auf einer amerikanischen Yacht. Segelführerscheine A bis C, das beinhaltet terrestrische und astronomische Navigation. Seefunksprechzeugnis. Gelernter Autoschlosser und Mechaniker, dazu Maschinenbau-Ingenieur. Sehr gewissenhaft, direkt pingelig in allem, was das Schiff betrifft. Große theoretische Kenntnisse. Bildet sich ständig weiter mit Segelliteratur. Fließend englische, französische und spanische Sprachkenntnisse.

Das sollte reichen. Peter wird bestimmt nicht versagen.

Und die MAUNA KEA? Mit 11,53 Meter Länge, 3,20 Meter Breite und 1,58 Meter Tiefgang entspricht sie einer Fahrtenyacht mittlerer Größe. Sie wird von einer renommierten englischen Werft gebaut. Ihr Rumpf wird aus Kunststoff sein, die Masten aus Aluminium, die Segel aus Dacron. Wir werden eine eingebaute Maschine haben, einen Perkins Diesel von 42 PS. Wir werden 160 Liter Treibstoff mitführen. Das reicht für 600 Seemeilen bei ruhiger See. Wir werden mit 350 Liter Wasser im Haupttank und mit noch einmal 60 Liter in Zusatzkanistern ausgerüstet sein.

Alle diese Fakten sage ich mir immer wieder zur Beruhigung vor. Vor allem den Satz: „Je schräger eine Segelyacht liegt, desto stärker wirkt der Ballast am Kiel, um sie wiederaufzurichten.“ Das übersetze ich mit: Eine Segelyacht kann nicht umkippen.

Von der Werft, Camper & Nicholsons, kommt die Benachrichtigung, daß die Yacht langsam fertig werde, was Peter als Startzeichen betrachtet, wohingegen die Werft die Betonung mehr auf langsam setzte. Peter rollt einen Schlafsack zusammen und fliegt nach England. Auf die Ankündigung der Sekretärin, daß Mr. Kammler aus Germany da