

Rudolf Wagner

Weit, weit voraus liegt Antigua



Auf den folgenden Seiten finden Sie das Inhaltsverzeichnis und das erste Kapitel der überarbeiteten, vorliegenden Ausgaben.

Alle Rechte sind beim Autor

Inhalt

- 01 Traumgesichte in Finisterre
- 02 Tropisches Arkadien in F-Dur
- 03 Träume tragen Früchte
- 04 Universalgenie mit Meisterbrief gesucht
- 05 Azorenhoch geht fremd im Frühling
- 06 2 ungeliebte Windhunde m. Stammbaum s. Pfleger
- 07 Ein Royalist, eine Prinzessin und beide den Kopf voller Träume
- 08 Maritimer Edelkitsch in Mahagoni und Sterlingsilber
- 09 Jedem Kind seine Puppenstube
- 10 Werftneues Schiff billig abzugeben
- 11 Kein Abenteuer ohne Beethoven, Brahms und Brathuhn
- 12 Steckenpferd lernt springen
- 13 Engl. Mutter s. passenden Partner f. gem. Stunden
- 14 Vor der Normandie halten Wale Wacht
- 15 Kurze Lebenslinie? Kein Problem!
- 16 Mit Winterreifen auf der Kriechspur
- 17 Antigua steht kopf
- 18 Stunde der Wahrheit
- 19 Nahkampf im Morgengrauen
- 20 Johann unterm Joch
- 21 Finisterre, Europas Tellerrand
- 22 Wem die Suppe um die Ohren fliegt
- 23 Faulenzer in Ferienlaune
- 24 Schaden macht klug
- 25 Gelebtes Leben
- 26 Wir laufen der Sonne voraus
- 27 Prügelknabe bleibt auf der Strecke
- 28 Süße Flötentöne
- 29 Seemann in Bergnot
- 30 Hobby Hinkebein
- 31 Seeräuber zur Geisterstunde
- 32 Warzenkröten werfen Wasserbomben
- 33 Nach fünf Wochen Land in Sicht
- 34 Die letzten Stunden eines langen Weges
- 35 Endlich Landluft und Menschen aus Fleisch und Blut
- 36 Durst nach Ferne und Dakapo

Ende des Inhaltsverzeichnisses



**Das Tomband hält alles fest
Wer aber hält das Tonband fest?**

1. Kapitel

Traumgesichte in Finisterre

Mitternacht ist längst vorüber. Ich zähle die Stunden nicht mehr. Einzige Sorge: Wie bleibe ich wach? Ich werde Schlaf nachholen müssen. Sobald die Lichter der großen Schiffe im Norden zurückbleiben. Hoffentlich bald. Diese Ungeheuer können es sich leisten, gegenan dem Großkreis zu folgen. Bis ein Brecher von vorne das Brückendeck einschlägt. Ich muß mich dem Wind anpassen, aber deshalb bin ich ja da. Segeln heißt, mit dem Winde eins werden. Ein Liebesduett?

Der blendend helle, scheibenförmige Zeitzeiger hat sich eben unter die Kimm verkrochen, ging einfach schlafen, der Untreue, wie gestern und vorgestern auch schon und ließ mich auf Hobby mit meinem Tonbandgerät um den Hals im Dunkeln zurück. Ich möchte mich auch irgendwo unter einer Decke verkriechen dürfen.

Die Idee von dieser tragbaren Gedächtnisstütze, einer Art Alter ego sozusagen, hatte ich gut gefunden. Zum Beispiel zum Wachbleiben, aber ganz egal, ob Beethoven oder die Beatles, ich schlafe bei jedem Lärmpegel ein. Trotzdem, die flache Kiste hat schon Fallschirmabsprünge ohne zu zittern überlebt, macht also jede Akrobatik mit. Die Schaukelei auf dem Boot bringt sie überhaupt nicht aus der Ruhe. Außerdem hört sie sich ohne Widerrede alles an, was ich so vor mich hinmaule, und kaut folgsam beim Testen alles ohne zu stottern wieder. Meistens ein entsetzliches Gähnen, ein endloser Jammer über fehlenden Schlaf. Das anzuhören, verschiebe ich auf später. Sonst fielen mir vor lauter Stöhnen auf der Stelle die Augen endgültig zu.

Der dicke Mond war mir heute ein stiller, aber guter Gesellschafter gewesen. Er zeigte deutlich, wie er von links nach rechts die Kurve schlug und vorankam, erst links vom Mast, dann rechts davon und immer in Salinghöhe. Ich habe nichts Sichtbares, woran ich mich halten könnte, um meinen Fortschritt zu messen. Im Gegenteil. Die Wellen überholen mich. Ich höre sie höhnen: Na, wo bleibst du denn?

Eine unsichtbare Hand kurbelt die mondlose Sternenkuppel weiter. Sie kennt auch keine Rast. Der Große Wagen rollt im Kreisverkehr mit. Seine Pferde sind an langer Leine am Nordpol angepflockt. Es kann ihm egal sein, wohin die Reise geht. Er kennt das längst. Mit Scheuklappen vor den Augen immer rund und rund im Arktiskarussell.

Eins verstehe ich nicht: Warum wird das Reiterlein unterwegs nicht müde? Ich an seiner Stelle wäre längst von der Deichsel gerutscht, hätte mich ins Fell des Kleinen Bären gekuschelt und wäre sofort in ganz tiefen Schlaf gefallen. Hier in der Cockpитеcke zum Beispiel. Wahrhaftig kein Bärenfell, nicht einmal eine Hundematte, aber besser als gar nichts.

Es war eine gute Idee gewesen, am letzten Nachmittag noch diesen dicken französischen Fußabtreter aus Kokosfaser an Bord zu bringen. Es steht sich so besser, weil ja von unten heftige Wellenstöße gegen den Cockpitboden knallen. Und der ist nur zwei Zentimeter dick. Das eingeflochtene SALUT lese ich nicht als Grußwort an den Steuermann. Der möchte lieber ADIEU sagen und sich in die Koje verrollen. Ich halte das Grußwort für den Wunsch, gesund zu bleiben. Das kann ich brauchen.

Was für eine Versuchung, Hobby alleine weiterlaufen zu lassen, mich wie ein müder Hund zusammenzurollen, dann den wollenen Pudel bis zu den Nasenlöchern über die Augen zu ziehen und nichts mehr sehen und denken müssen.

Ganz ausgeschlossen! Wir kämen keine hundert Meter weit, weil mein Steuermann seit gestern streikt. Er streikt, weil ihm der Wind von achtern übers Heck hoch mit mehr als Windstärke fünf um die Ohren bläst. Was habe ich ihm gut zugeredet. Ist er doch so eine Art Butler für mich. Seit Tagen spreche ich ihn Johann an. Betonung auf der zweiten Silbe, aber das hilft alles nichts. Jedesmal leiert der Hampshire-Mann dieselbe Story herunter. Er sei nur zum Makrelenfang auf die Welt gekommen. Irgendwo am Heck eines kleinen Küstenfischerbootes zwischen Brighton und Bournemouth sei sein Revier, niemals über das Leuchtfeuer von Portland Bill hinaus. Seit Land's End hinter uns liegt, darf der Schwächling feiern. Ich werde seinen Ehrgeiz anstacheln müssen. Er sei die erste Selbststeuervorrichtung auf dem ersten Katamaran, der sich so weit hinaus traue. Vielleicht hilft's.

Wie froh sollte ich sein, daß uns dieser kräftige Wind von achtern voranbläst. Ich hatte ihn sehnlichst erwartet, denn die Wetterfrösche sagten ihn für jedes Jahr zur gleichen Zeit voraus. Nordostwind nämlich, also ein Hochdruckgebiet über Island. Sollte ich jetzt beidrehen und erst einmal ausschlafen? In diesem Wellentumult? Schläft dann der Wind plötzlich auch ein oder kommt gar von vorne von irgendwoher zurück, wäre das besser?

Nein, nein, ich muß da durch. Wenn nur diese müden Augen nicht wären. Ich stemme mich dagegen und will die Lider offenhalten. Sie fallen trotzdem mit allem Gewicht wieder zu. Wie hilflos in Narkoseschlaf sinken, ist das, und in der Nacht ist es am schlimmsten. Ich sehe es schon kommen. Ich werde um jeden Preis beidrehen müssen und ausschlafen.

Warum auch nicht. Alles hat sein erstes Mal. Hoffentlich folgt Hobby allen Regeln der Segelkunst. Ich würde die Fock von ihrem Baum befreien, weiß bloß noch nicht, wie ich das dort vorne schaffen soll. Sie würde dann backschlagen, das Boot sich querlegen, alle Fahrt wäre draußen. Hobby würde zum Treibgut, das mit den Wellen tanzt. Auch Boote brauchen Schlaf.

Einsame Cockpitstunden! Das große Einmaleins bin ich längst durch. Jedem Stern habe ich einen neuen Namen gegeben. Einen sinnvollen Namen, wie ich denke. Nur

bin ich viel zu müde, ihn mir zu merken. Jetzt warte ich nur noch auf eins: Daß im Osten der fahle Schein über die Kimm heraufgekrochen kommt. Er wird einen neuen Tag hinter sich her ans Licht ziehen. Den wievielten schon?

Müde bin ich, abgelenkt auch von anderen Dingen, die ein waches Auge verlangen. Der Horizont zum Beispiel. Ein Dampferlicht? Navigationslampen? Rot oder grün? Ein paarmal habe ich mich dabei überrascht, daß ich kurz einen Blick in die Bootsrümpfe warf. Steigt das Wasser? Große Gefahren nahen auf leisen Sohlen.

Mit allen Sinnen bin ich jedesmal dabei, wenn die Sonne mit einem sachten Ruck über die Kimm hochsteigt. Wo sonst wird das so eindringlich erlebbar? Wer steht schon so früh auf. Den Sonnenuntergang kriegt jedermann bis zum Überdruß mit. Das schönste Farbenspiel kann nicht die Trauer um den verlorenen Tag ersetzen. Ganz anders ein noch alles verheißender Sonnenaufgang. Ein neues, und immer wieder vielversprechendes Morgenrot.

In Südtirol, auf einem Alpengipfel, war es jedesmal so, wenigstens 3000 Meter hoch. Dort reichte der Blick vom Großglocknermassiv im Osten bis zum Ortler im Westen. Eine Nacht lang bergauf steigen, war schon damals der Preis für diesen Zuschauerplatz in der ersten Reihe gewesen. Wie im Konzertsaal lauschend. Auf dem Programm die Einleitung zu Schuberts C-dur-Symphonie, mit Hörnern und Celli, dann die Posaunen, viel geraffter freilich, als es dem Romantiker vorgeschwebt hatte. Einen Zeitraffer haben, das ist überhaupt der Wunsch so einer Segelnacht. Nirgends wird der Sonnenaufgang, ganz ohne Romantik, so heiß erwartet wie auf dem Boot.

Wie sehne ich mich nach Tageslicht. Jedes fremde Schiff kann mich dann sehen. Beigedreht würde ich sofort in Schlaf sinken. Ich hoffe es wenigstens. Die müden Augen suchen den rötlichen Schimmer der Kompaßrose: Südwest wie schon seit Tagen. Wir liegen richtig. Mehr muß ich nicht wissen. Irgendwo im Südwesten liegt Antigua, irgendwo und noch Wochen weit weg.

Ein suchender Blick über die Mastspitze hinaus hätte mir die gleiche Peilung verraten. Nach wenigen Tagen auf See sind alle wieder da: Wega, Arcturus, Gemma und Antares, verlässliche Wegweiser auf früheren Fahrten. Leitsterne sind sie, an die sich die Hoffnung der Seefahrer aller Zeiten geklammert hat, sobald die heimatliche Küste mit dem warmen Herd, mit Frau und Kindern, hinter die Kimm hinabgesunken war und Sorge und Einsamkeit sich ins Herz schleichen wollten.

Eben eine unbedachte Kopfbewegung von mir. Wild gewordene Pfeifenglut stob durchs Cockpit, huschte wie erlöst über den Kajütaufbau nach vorne weg und entwich verglimmend als vorseilender Sternschnuppenregen im Dunkeln. Hält Rauchen wirklich munter? Nicht nach drei schlaflosen Nächten. Ich habe, der Not gehorchend, wie ich glaube, wieder damit angefangen.

Was für ein Schauspiel, wenn eine Mütze voll verirrter Funken am braunen Tuch des Großsegels hinaufgepreßt wird und wie aus der Schmiedeesse in die Nacht davonzischt. Vaters Großvater war Lokomotivführer gewesen. Das hätte ihm gefallen. Von Mutters Großvater habe ich den Mut geerbt. Er hat in Bremerhaven ein Segelschiff nach Hawaii bestiegen und kam auch heil dort an. Ob ich eines Tages noch Spuren von ihm finden werde?

Die stolze Brust nach vorne gewölbt, legt sich mein braunes Großsegel ins Zeug. Hoffentlich reißt keine Naht. Das durchnäßte Geschirr ächzt in den Leitblöcken. Segel müssen das aushalten. Ihnen fallen keine Augen zu. Der Schwachpunkt so eines Unternehmens ist der Mensch.

Gegenüber, an Backbord, zieht uns die ausgebaumte Fock vorwärts. Keinen Augenblick läßt sie nach oder verschnauft. Auch sie vom selben Lohgerberbraun wie die Mutter. Ein ungleiches Paar vom Wuchs her, aber wie stark pullen beide gemeinsam den Karren. Leider nicht von alleine geradeaus.

Der Fock fehlt die ausgleichende Kraft. Ich habe, hinter dem Steuerrad stehend, gegenzuhalten, sonst landen wir links im Graben. War ich eben mal kurz eingeschlafen, ging ein Donnerwetter über mich nieder. Das krachte wie ein Kanonenschuß, als das Achterliek der gepeinigten Fock backschlug.

Ursache allen Übels: Die Selbststeuerung hinterm Heck verweigert den Dienst. Die großen Ruderblätter sind mitschiffs fixiert. Johanns Hilfsrudder kämpft im reißenden Strom zwischen den Rümpfen einen hoffnungslosen Kampf. Da hilft kein Aufbäumen, eher bricht es entzwei.

Mit Katamaranen hatte ihr Konstrukteur nicht gerechnet. Ich muß selbst den Kurs halten. Doppelrumpfboote haben auch einen Dickkopf. Wer hätte mir das sagen können? Ich bin gerade dabei, es auf die harte Tour selbst herauszufinden.

Ein trostreiches Bild bringt mich für einen Augenblick auf andere Gedanken. Was für eine magisch vom Meer erleuchtete Kielspur schleppe ich hinter mir her, einen phantastischen Kometenschweif. Aufglühender Lebensbeweis in dieser Einsamkeit, Urform des Daseins und allgegenwärtig. Ich gehöre dazu.

Wir loggen zwischen sechs und neun Knoten Fahrt. Manchmal scheint der nachfolgende Wellenkamm von einer unsichtbaren Faust zurückgehalten zu werden. Dann schießen wir in sausendem Rutsch über den vorderen Hang der Welle hinunter. Gischt zischt in mächtigem Strahl unter dem Vorschiff zur Seite weg. Der Zeiger des Logs stößt bei zwölf Knoten an, am Ende des Meßbereichs. Wir gleiten.

Mir ist unbehaglich dabei. Ich muß unbedingt munter bleiben. Die Beine breit, klammere ich mich stehend ans Steuerrad. Alles vergebens. Schon wieder kippte der Kopf nach vorn auf die Brust, schlug auf die Kompaßkuppel. Nicht zu glauben, eben träumte ich wirklich, ich stünde auf einem kalten, windigen Bahnsteig. Ein Schnellzug raste an meinen Augen vorbei. Sein Windstoß warf mich beinahe um. Ich wich zurück, schwankte — und wachte auf.

Oder vorhin. Genauso aufs Steuerrad gestützt, startete ich übers Kajütdeck am Mastfuß vorbei in die Nacht. War dort vorne was? Ein Baum, ein Mast, ein Dukdalben? Nein! Ein Telefonmast, aufrecht im Wasser treibend. Er kam genau auf uns zu, traf das Schiff bei der Ankerklüse, wird gleich das Deck spalten und mich erschlagen. Ich wich zur Seite, schwankte - und wachte auf. Ganz ähnliche Träume hatte ich vor Jahren schon einmal gehabt. Damals waren wir mit einer langen Tragtierkolonne immer nur nachts über die Berge Montenegros gezogen, und ich stolperte auf der ebenen Straße über Stufen, die es gar nicht gab. Tagüber hätten wir schlafen sollen, aber wie und wo. Wie, wegen der Fliegenplage; wo, weil es keinen schattigen oder gar kühlen Platz gab.

Sekundenschlaf, dann wieder ein paar Minuten wach sein. Wie sehne ich mich nach meinem Bett zuhause. Für eins ist wenigstens gesorgt. Der Lärm ringsum läßt mich nicht lange wegdämmern. Das Achterliek weckt mich auf, wenn es knallend backschlägt. Der Baum selbst kann nicht übergehen. Das Bullentau verhindert das, ein kurzes Ende, das die Baumnock mit der Klampe für den Festmacher am Vorschiff verbindet. Entgleitet mir die Ruderführung, drückt das Großsegel rechts über mir das Boot nach Backbord weg. Die ausgebaumte Fock hat dem nichts entgegenzusetzen. Sie kann nicht übergehen, aber ihr Achterliek schlägt herüber, sobald es der Wind von

rückwärts zu fassen kriegt. Ein Peitschenknall. Ein zweiter folgt, sobald ich Gegenruder gebe.

Ganz klar, das Segel leidet unter diesen Schlägen. Ich leide mit ihm und schäme mich. Es kann nichts dafür, daß ich so drauflospresche, aber ändern kann ich es auch nicht. Bin ich der Antreiber? Der hinter uns ist es, der mit vollen Backen bläst. Ich darf nicht einschlafen. Immer wieder rufe ich es laut in die Nacht hinein. Hier hört uns keiner. Auch der Wind darf nicht einschlafen. Ich brauche ihn, damit die Biskaya bald hinter mir liegt. Dann soll es ja besser werden, heißt es.

Ich weiß nicht mehr, wieviele Tage und Nächte wir nun schon so über die See reiten. Die Backenzähne schmerzen. Sie schmerzen immer, wenn ich, ohne es zu merken, länger die Zähne zusammenbeiße. Wegen der Kälte? Das glaube ich nicht.

Wieviele Tage sind vergangen, seit ich das letzte Leuchtfeuer der bretonischen Küste aus den Augen verlor? War es erst gestern? Oder vorgestern? Oder vor einer Woche? Wie lange schon steuere ich in wilder Fahrt in den Atlantik hinaus, allgemeine Richtung Azoren, Antillen? Was sollen jetzt Logbucheintragungen? Habe ich Hunger, bleiben mir nur Sekunden, um unten schnell nach etwas Eßbarem zu fassen, nach Wurst und Brot. Äpfel oder Bananen lagern unter den Cockpitsitzen.

Ich weiß natürlich, wie groß die Distanz ist, die wir seit Cherbourg abgesegelt haben. Das Sumlog zählt mit. Mehr muß ich nicht wissen. Deshalb kann ich mir vorstellen, wo wir ungefähr sind: Südwestlich der Biskaya im Seegebiet Finisterre, fünftausend Meter unter uns der Meeresgrund. Das verraten die fünfhundert Seemeilen, die wir seit Cherbourg abgespult haben. Die Seekarte steckt wasserdicht eingehüllt unter dem Cockpitsitz. Wozu habe ich eigentlich den großen Kartentisch in der Kajüte einbauen lassen?

Cherbourg. Lange ist das her. Ich werde es nie vergessen. Kurz vor Mitternacht war es, am 9. Juni 1967. Ein Freitag. Keine Veranlassung, die Ausfahrt deshalb um eine Stunde zu verschieben. Nicht bei dieser Großwetterlage. Abergläubig bin ich nicht. Ich glaube, wenn schon an etwas, dann an mich selbst. Der Erfolg gab mir bisher immer recht. Nur jetzt bin ich gar nicht mehr so sicher. Ich komme mir vor wie ein Seiltänzer, 5000 m hoch über dem Boden.

Begonnen hatte in jener auch so sternklaren Nacht das große Abenteuer, das ich seit Jahren erträumte, für das ich arbeitete, sparte, ja eigentlich lebte. Nur ein einziger Mensch wußte, was ich vorhatte: Pia. Sie hatte mich die letzten Stunden allein gelassen, saß schon im Zug Richtung Paris, weil sie merkte, ich brauche jetzt alle Energie für diesen entscheidenden Schritt, die Leinen vom Gästesteg des Yachtclubs zu lösen. Wir sagten uns am Nachmittag Adieu. Für die Werft in England segelte ich über Gibraltar ins Mittelmeer, weil ich eine Erklärung für die unmäßige Ausrüstung brauchte, die ich an Bord verstaut hatte. Bei der Fischsuppe in Marseille würde ich an Tom und Mary denken und eine Karte schicken. Tom hatte mir den Kat verkauft, Mary den englischen Text der Lieder aufgeschrieben, die Cilla Black sang. So gut war mein Englisch noch nicht.

Ich hätte niemandem erklären können, worum es mir diesmal ging. Diese Reise hatte ich mit mir ganz allein abzumachen. Träumen war eine Sache. Pläne schmiedeten auch. Träume oder Pläne, wie einer will, in die Tat umzusetzen, eine ganz andere. Jetzt war der Wahrheitsbeweis fällig, wahr vor mir selbst. Ein Zurück gab es nicht. Im Zweifelsfall bin ich im Leben immer mit einem mutigen Satz nach vorne gesprungen. Eine Frage von Selbsterkenntnis, von Bewährung aus eigener Kraft. Alles, was ich diesmal dazu brauche, ist dieser Ozean, zwei Segel und diesen bequemen Pantoffel,

der mir verhiß, es könne gar nicht so schlimm werden. Segeln mit dem großen Löffel! Ich kann es noch nicht fassen. Ich bin unterwegs.

Nahm ich dabei nicht den Mund zu voll? Ich bin doch gar kein Segler im herkömmlichen Sinn. Weder mit Seewasser getauft, noch mit Seemannsbeinen ausgerüstet. Die letzten zwanzig Lebensjahre war ich in den Alpen daheim gewesen und fühlte mich dort sehr wohl. Zu wohl vielleicht.

Ich lebte in einer steilen, aber statisch verankerten Welt. Wenn sich andere Leute auf der Festwiese im Riesenrad vergnügten, wurde mir schon vom Zuschauen schlecht. Keinesfalls überstand ich heil eine kurvenreiche Fahrt auf dem Rücksitz eines Autos. Dann ausgerechnet auch noch diese ererbte Zuganfälligkeit. Eigentlich sollte ich Wind in jeder Form hassen. Zuletzt die Tropen. Da fallen mir stets die Folgen der Sonnenstiche ein, die ich als Kind in den Allgäuer Sommerferien erleiden mußte. Am liebsten möchte ich durch einen kühlen, vom Regen feuchten Nadelwald wandern. Der mag im Gebirge sein oder in Thüringen. Dort bin ich wirklich zu Hause. Hier auf See fragt niemand nach meinen Neigungen und Abneigungen. Trotzdem höre ich es murmeln: Interessant, interessant! Ein Aussteiger. Statt mit faulen Eiern um sich zu werfen.

Manchmal glaube ich, daß ich nur deshalb zum Segler geworden bin, weil ich nach fünf Tagen im Büro den schweren Rucksack nicht mehr schleppen mochte. Ohne ihn war eine Hochgebirgsfahrt in Fels oder Eis undenkbar. Wie anders, höchstes Fahrtenglück im Sitzen, Stehen oder Liegen zu genießen!

Bergsteigen und Hochseesegeln haben vieles gemein. Ist das nicht auch eine Art Bergsteigen, nur mit anderen Mitteln? Wenigstens wenn Bergsteigen als das Erreichen eines hochgesteckten fernen Zieles verstanden wird. Der Erlebnisreichtum ist derselbe, das Handwerkszeug gleicht sich aufs Haar. Knoten und Seile hier und dort. Ich sage immer noch Seil zum Ende. Ein plötzliches Unwetter auf See oder am Berg, das gab es hier und dort. Da ließ mitunter sogar der schwarzumflorte Schutzengel den Kopf hängen. Das überstieg seine Kraft.

Was beide Erlebniswelten am engsten verbindet, ist das Hintreten vor Gott in nackter Einsamkeit, ein Zwiegespräch, entkleidet von allem Nebensächlichen. Nein, es ist kein Dialog. Nur der Wunsch ist da, es solle einer sein. Eine Auseinandersetzung mit einer beseelten oder unbeseelten Natur ist es, ganz wie wir wollen.

Beseelt, das scheint mir der Wirklichkeit näher zu kommen. Täglich belege ich irgendetwas um mich herum mit einem neuen Namen, führe schon Zwiesprache mit dem Täufing. Ich bin nicht einsam. Zugegeben, das ist ein Kampf mit ungleichen Waffen, aber vielleicht gerade deshalb so verlockend wie ein Systemspiel am Roulette, kein Hasardspiel natürlich.

In jedem Fall ist es eine jener Quellen ungetrübten Glückes, wie sie in unserer aus den Fugen geratenen Zeit immer seltener und kostbarer werden. Hermann Buhls Alleingang auf den Nanga Parbat und Sir Francis Chichesters Parforceritt um die Welt, wo liegt da der Unterschied? Beide sind Brüder im Geiste, aus gleichem Holz. Die See ist grenzenlos weit. Keine Bergbahn und keine Gipfelstraße kann ihr den Frieden nehmen. Gaffer bleiben draußen. Hier dürfen wir noch Mensch sein mit allen Tugenden und Schwächen, hier dürfen, ja müssen wir uns noch ohne technischen Firlefanz bewähren aus eigener Kraft - oder vergehen. Eine Herausforderung also ist es. Ich muß standhalten. Warum eigentlich muß ich das alles? Ja, warum?

Ende des ersten Kapitels

Aussteigen? Bitte links das Wegweiserschild befragen!