

Keine Freundschaft mehr auf hoher See

H.Z. Aachen/St. Lucia

Als die „Aquis Grana“ aus Aachen nach 5 250 Kilometern auf dem Atlantik in der Rodney Bay der Karibik-Insel St. Lucia einlief, dem Ziel der zu Ehren von Kolumbus veranstalteten „Atlantic Rallye für Cruisers“, war es drei Uhr nachts. Doch die Bevölkerung kam zur Begrüßung. Skipper Volker Dreyer, 38, studierter Betriebswirt und Segellehrer in Aachen: „Alle wußten, daß unser Schiff eine tolle Leistung vollbracht hatte.“

An der Kolumbus-Regatta nahmen 120 Schiffe teil. Die



Skipper Volker Dreyer bei der Arbeit mit dem Sextanten

„Aquis Grana“, ein 17 Meter langer Zweimast-Segler, erreichte als 38. Schiff ihr Ziel: beachtlich, weil die Ketsch im Vergleich zu den bis zu 15 Millionen Mark teuren Renn-Yachten ein „solider Acker-gaul“ ist. Daß das Aachener Team nur 19 statt der veranschlagten 23 Tage für die Atlantik-Überquerung brauchte, war auch dem Mathematiker Rolf Dreyer, Bruder des Skippers, zu verdanken, der aus den Wind- und Wetterverhältnissen der letzten zehn Jahre einen wahrscheinlichen Idealkurs errechnet hatte.

Volker Dreyer: „Wir haben deshalb nach dem Start auf Gran Canaria einen Kurs mit einem Umweg von 150 Seemeilen gewählt. Die Entscheidung war richtig: Die Zone der der Passatwinde hat sich in den letzten zehn Jahren verlagert.“

Dennoch hatte die „Aquis Grana“ drei Tage Flaute und drei Tage Gegenwind. „Doch an zwei Tagen mit Sturm bis Windstärke 9 haben wir viel aufgeholt.“ Aus Sicherheitsgründen („Wir sind alle Famili-

enväter“) segelte das Schiff zu dem nachts nie unter vollen Segeln (400 Quadratmeter).

„Wir hatten Eintönigkeit und Langeweile für ein großes Problem der langen Fahrt gehalten“ zieht Dreyer Bilanz. „Aber wir sind kaum zu Schach und Doppelkopf gekommen, weil es immer genug zu tun gab“: Angeln für die Kombüse (Rekord: ein zwölf Kilo schwerer Barrakuda), Rettung eines verirrt und erschöpften Vogels, der an Bord wieder aufgepäpelt wurde; oder ein neben dem Schiff auftauchender Wal setzte mit seiner Fontäne zwei Kojen unter Wasser – die Bullaugen waren offen . . .

Beliebtester Zeitvertreib bei Nacht: Orten und Vermessen von Satelliten. Jeden Tag gab die Crew ihren Tip ab, wie viele Seemeilen in den nächsten 24 Stunden geschafft würden: „Unser Smutje lag am häufigsten richtig, deshalb bekam er als Preis das Logbuch.“

Ernüchternde Erfahrung: Die Zeiten, da Seeleute auf dem Meer sich als große Familie verstanden, gehen wohl zuende. Begegnungen auf See verliefen nicht immer erfreulich. Besonders Skipper teurer Renn-Yachten gaben sich hochnäsig: „Daß wir am Ende besser als einige dieser Schiffe abschnitten, hat uns gutgetan.“ Auf hoher See begegneten die Aachener dem deutschen Forschungsschiff „Meteor“, aber: „Unsere Bitte, unsere Angehörigen zu verständigen, wurde aus bürokratischen Gründen abgelehnt.“

Volker Dreyer hat sich einen Kindheitstraum erfüllt: „Zum ersten Schultag bekam ich von meinen Eltern anstelle einer Schultüte eine kleine Segeljolle. Seither träumte ich von einer Atlantik-Überquerung.“ Mit an Bord waren jetzt die Diplom-Ingenieure Bob Asselhoven und Markward Hoffmann, der Angestellte Uli Schultz, der Arzt Mike Olk, der Fluglotse Ralph Saade und der Sozialarbeiter Uli Hock.

Die sieben haben sich versprochen: „1994 segeln wir von New York nach Europa.“ Vor-erst kreuzt das Schiff mit zahlenden Gästen in der Karibik (zwei Wochen mit Flug, ohne Verpflegung ab 2 600 Mark).



Eine (von Porsc 1991 an. Die

Neue Deuts

Die maritime stiert große Ho „boot '92“ – der ist gewaltig: Le „Desert Storm“ ins Getriebe Wassersportwi Jahr betrachte teuren vor al charterer skept junktur. Jürge schäftsführer c schäftsvereinig schiffahrt (BV die Exporteinl „zehn bis zwö Millionen Ma Vorjahr umges

Allerdings k Inlandsnachfr: 3,1 Milliarden Insider den U nen Mark sol brauchbootr nen auf den entfallen. 48 F chenunterneh ihre Lage der ser“ gegenüber

1992 sind Bootsbauer \ portdruck aus nuar bis Sept gen die Impor über 25 Proze Ausfuhren un