



JAN
HEINZE

ATLANTIK FIEBER

EIN MANN
EIN BOOT
EIN ZIEL



DELIUS KLASING

JAN
HEINZE

ATLANTIK FIEBER

EIN MANN
EIN BOOT
EIN ZIEL

DELIUS KLASING VERLAG

Inhalt

Auf ein Wort – Tim Kröger.....	7
Prolog.....	13
1000 Seemeilen (2010).....	15
Laboe Baltic Bay	15
Ablegen.....	19
My boat – my castle	25
Im Leichtwind nach Osten.....	35
Russland	38
Adrenalin im Westen	41
Kampf und Krampf nach Süden.....	45
Baltic Doldrums	50
Ankommen	65
Rückblick.....	67
Vagabunden.....	67
Der Löwengolf	69
Das erste Mal einhand.....	71
Bretagne (2011).....	77
Douarnenez.....	77
Trophée Marie Agnès Péron – mein erstes Rennen.....	90
Südfrankreich, mein Zuhause (2012).....	97
Ankommen in der Camargue.....	97
Das Mini Golfe – mein zweites Rennen.....	104
Der Grand Prix von Italien.....	110
Das San-Remo-Mini-Solo.....	114

Le Grand Huit – mein viertes Rennen	126
Die Tage auf der <i>ACTIV</i>	149
Das Transatjahr 2013	153
Mini Golfe Nr. 2 – meine fünfte Regatta	153
Geburt und neue Perspektiven	161
Le Grand Huit Nr. 2	163
Das Mini-Transat 2013	195
Noch zwei Jahre bis zu meinem Transat (2013).....	205
Adieu, Golfe du Lion.....	205
Norddeutschland	210
Ophelia	215
Mind Game	223
Mein Mini-Transat 2015	227
Alles beginnt am Ende der Welt	227
Douarnenez bis Arrecife – die erste Etappe	231
La grande traversée – die zweite Etappe	253
Postlog	289
Danksagung.....	291
Hamburg. Wochen später. Ein sonniger Wintertag	293

Mein Traum, ein kühner Segler, halb Schiff, halb Windsbraut,
gleich Schmetterlingen schweigsam, ungeduldig gleich Edelfalken:
wie hatte er doch zum Welt-Wägen heute Geduld und Weile!

Friedrich Nietzsche
Taufspruch der LONESTAR

Prolog

»If you can dream it, you can do it.«

Walt Disney

»**W**ährend am Himmel die Wolken ihr Bild abgeben, rollen spiegelbildlich dazu Wellenreliefs an. Meistens regelmäßig und lang aus 30 Grad von achtern gurgelnd und mit kleinen Gischtkronen. Manchmal aber auch quer zum Schiff, hektischer, kürzer und lauter. Und hin und wieder bündeln sich die Seen, keiner weiß, wann und warum, bauen sich hoch auf, rauschen über die Bordwand, klatschen an den Aufbau und werfen einen Schwall Wasser über das Deck und das Cockpit.

Ich liebe diese Beobachtungen. Es ist wie ein Film und ich stelle mir vor, wie es wohl sein muss, das Band schneller zu drehen und mit einem Mini-Transat Racer einsam über ein solches Meer zu jagen und jede Wolke und jede Dünung für eine taktische Kursänderung zu nutzen. Es muss ein Rausch aus Konzentration und Geschwindigkeit sein, wenn Boot, See, das Wetter und die Wahrnehmungen und Entscheidungen des Seglers verwachsen und daraus eine Rennfahrt wird.«

Eine kurze Notiz im Logbuch unserer LINDA ESPERANZA, irgendwo auf dem Atlantik zwischen Gran Canaria und Grenada. In knappen Sätzen niedergeschriebene Gedanken nach einer Wache, welche aber im Nachhinein wahrscheinlich den Kern meiner Fantasie beschreiben, das Mini-Transat zu segeln und allein, so allein, wie es nur geht, auf einem wahnsinnigen Boot auf den Ozean zurückzukehren. Eigentlich wusste ich nicht im Geringsten, wonach es mich da dürstete. Aber der Beat hatte mich erreicht. Mitten auf dem Atlantik. Ein Zurück gab es nicht mehr.

Nach meiner Rückkehr aus der Karibik stand ein damals noch relativ neuer Mini in Hamburg zum Verkauf. Henrik, sein Besitzer, und ich waren uns schnell einig und ohne dass ich irgendeinen nächsten Schritt geplant hatte, lag im Finkenwerder Yachthafen mit einem Mal mein Boot. Ein blaues Boot. Mit einer weißen 613 am Bug. Mit acht Segelsäcken, buntem Tauwerk und voller Technik. Mein Boot – zumindest auf dem Papier.

Die Qualifikation für das Transat liest sich einfach: 1000 Seemeilen einhand und nonstop auf einem festgelegten Kurs plus 1000 Seemeilen in offiziellen Mini-Regatten. Dann ist man dabei.

Im Frühsommer 2010 genehmigt mir die französische Klassenvereinigung, die Classe Mini, eine 1000 Seemeilen nonstop Qualifikation außerhalb der Standardrouten auf dem Atlantik oder dem Mittelmeer. Ich habe mir eine Route auf unserer Ostsee gesteckt.

Es geht los.

1000 Seemeilen (2010)

»We learn to do something by doing it.

There is no other way.«

John Holt



Laboe Baltic Bay

Als es Abend wird, setzt sich mein Vater in sein Auto und fährt nach Hamburg. Allein gehe ich zurück über den Parkplatz, an den Grillplätzen vorbei auf die hölzerne Steganlage zu meinem Schiff.

Ich nehme mein Logbuch vom Kartentisch und gehe wieder zurück über den Steg zum Büro des Hafenmeisters. Er muss mir auf Seite eins eintragen, dass ich am nächsten Morgen um

4 Uhr allein an Bord abgelegt haben werde. So will es die Klassenvereinigung.

Ich ernte einen etwas irritierten Blick, als ich ihm meinen Plan erkläre. Auch die anderen Segler, die am Tresen stehen, schauen ein wenig fragend herüber. Zugegeben, diese Aufmerksamkeit zu erhalten ist ein schönes Gefühl. Nicht nur, weil es dem Ego schmeichelt. Ich glaube, das Interesse anderer hilft auch, die eigene Aufregung zu beherrschen.

Im Hafenmeisterbüro hängt eine große Planungskarte und ich erkläre der Gruppe meine Route. Laboe ist leicht gefunden, denn wie auf öffentlichen Stadtplänen ist auch Laboe auf der Karte ein wenig abgenutzt und schmutzlig von vielen Fingern, die dort draufgedrückt wurden.

»Hier geht's los. Morgen früh. Ich werde von Laboe nach Osten segeln. Nördlich an Fehmarn vorbei, weiter Richtung Arcona. Laboe, Fehmarn, Rügen – das sieht auf der Überseglerkarte ja schon einmal wie ein Katzensprung aus. Auch Bornholm ist nur ein paar Zentimeter weiter östlich. Ich werde die Insel an backbord lassen und dann in den Teil der Ostsee segeln, der auf der Karte groß, weit und offen aussieht. Ich werde frei von der polnischen Küste bis in diese Ecke hineinsegeln, die heute Kaliningrad heißt und früher Königsberg hieß. In dieser Ecke steht eine Tonne namens Racon und dort endet mein Ostkurs. Hm, auf dieser Karte ist die Tonne nicht eingezeichnet, oder?«

Die Gesichter gehen näher an den Plan heran. Aber gut, ist ein Übersegler, kann ja nicht jedes Detail drin sein.

»Also auf jeden Fall bis hier in die Ecke, so ungefähr, und dann nach Norden.«

Die Gesichter gehen wieder zurück.

»Auf meinem Weg nach Norden wird es an Lettland und Litauen entlanggehen, wiederum mit einigermaßen großem Abstand zur Küste. Gerade bei Westwind will ich hier keinen Legerwall haben. Außerdem darf ich diesen Landvorsprung – seht hier, wo ich draufzeige –, den darf ich nicht schneiden.

Dann, hoffentlich bei Tage und gutem Wetter, segle ich an der Zufahrt des Rigaischen Meerbusens vorbei bis zu einer Landzunge bei Estland und der zugehörigen westlichen Untiefentonne. Gut, auch diese Tonne ist hier nicht zu sehen. Aber von dieser Tonne bei Estland geht es dann zurück nach Westen Richtung Schweden zu einer Insel names Gotska Sandön, ein kleines, sandiges, unbewohntes Eiland nördlich von Gotland. Gotska Sandön wird mein nördlichster Wegpunkt sein, den ich an backbord lassen werde und dann mit Kurs Südsüdwest immer zwischen Öland und Gotland entlang im Prinzip nur noch zurücksegle: Die Südspitze Ölands lasse ich an steuerbord, das weitere schwedische und dänische Festland lasse ich an Steuerbord, Bornholm bleibt an backbord und dann gehts auf möglichst direktem Weg zum Fehmarnsund und unter der Brücke durch zum Ziel nach Heiligenhafen! 1000 Seemeilen, wenn ich immer direkten Kurs segeln kann. Nicht schlecht Leute, oder!?»

Ich ernte ein paar befremdliche Blicke, ein paar gut gemeinte Wünsche, aber letztlich geht jeder seinen Weg und ich bin wieder mit dem Hafenmeister am Tresen.

»Hier, mein Logbuch. Bitte trag mir vorne ein, dass ich um 4 Uhr morgen früh alleine ausgelaufen sein werde«, sage ich. Er rückt sich seine Mütze zurecht und kratzt sich kurz an der Schläfe.

»Wie heißt denn Dein Schiff?«, möchte er mit dem Kugelschreiber schon kurz über dem Papier wissen.

»LONESTAR heißt sie«, sage ich und mein Hafenmeister hebt den Kuli wieder an. Er sei als junger Mann durch die USA gereist, müsste 20 Jahre her sein und er lernte den Lonestar State lieben, berichtet er mir mit roten Backen: Texas. Er kommt kaum aus dem Erzählen seiner Erinnerungen heraus und wird für einen norddeutschen Hafenmeister so richtig euphorisch. Lonestar State! Die Flagge von Texas ist wie die Flagge der USA mit roten Streifen auf weißem Untergrund und dem blauen Feld

in der oberen linken Ecke. Jedoch zieren nicht 52 weiße Sterne das blaue Feld, sondern nur dieser eine, der Lonestar!

Ich freue mich über seine Anekdote. Ich kannte sie nicht. Ich kenne mich in den USA sowieso kaum aus. Lonestar. Einsamer Stern. Mir kam der Name, weil mich diese romantische Erinnerung an die Sterne überm Atlantik einfach nicht verlassen wollen. 28 Nächte saß ich damals im Cockpit. Über so viele Nächte und mit so viel Zeit und Ruhe beginnst Du auch als Nicht-Astrologe die Sterne zu erkennen oder zumindest: wiederzuerkennen. Du weißt, wann welcher Stern wo steht, wie hell und in welcher Farbe er leuchtet und wann er untergeht. Die stärkste Erinnerung habe ich an die Stunde, wenn mein Vater und Eberhard in die Kojen gegangen sind und ich unsere alte LINDA ESPERANZA in die Nacht hineingesegelt habe. Die blaue Stunde, wenn alle Farben langsam verschwinden, der Himmel sich verdunkelt und irgendwann der erste Stern erleuchtet. Das waren die Momente, in denen ich ewig segeln wollte, allein, unterm Himmel, frei, mit dem Ruder in der Hand. Irgendwie damit, mit der Erinnerung und dem Eindruck dieser Momente und dem tiefen Wunsch, mit einer Mini zurück auf den Atlantik zu kommen, hat die Namensgebung zu tun: LONESTAR.

Mein Hafenmeister bestätigt mir mein Auslaufen für 4 Uhr morgens, stempelt seine Worte und wünscht mir gutes Gelingen. Ich danke ihm und verlasse das Büro.

Ich gehe an Bord zurück und habe nichts weiter zu tun. Ich sortiere meine sortierte Ausrüstung. Ich schaue auf mein Schiff, an dem die Segel angeschlagen auf dem Deck liegen und die Schoten eingezogen in den Spinlocks stecken. Das wirkt etwas ungewohnt, weil ich sonst nie an Bord meiner Mini übernachtete und die Segel nach dem Segeln immer abschlage. Aber jetzt liegt die Genua auf dem Vorschiff und ist mit Gummistraps an der Reling gesichert. Etwas ist anders. Ich habe auch keinen Hunger mehr. Ich kann nichts mehr tun. Es ist vielleicht 19 Uhr. Ich krabble in eine Hundekoje, lege meinen Kopf auf eine mit

einem Pullover umwickelte Rettungsweste und versuche, mich auszuruhen – zu schlafen.

Ablegen

Um 2:30 Uhr morgens wache ich nach einer unruhigen Nacht in der Hundekoje wieder auf. Ich stecke den Kopf aus dem Einstieg. Es ist noch Nacht, aber irgendwie nicht richtig dunkel. Es macht keinen Sinn, weiterzuschlafen. Das Einzige, was jetzt Sinn macht, ist: ablegen, raus auf die Ostsee, los auf meine Reise. Was soll die ganze Warterei, raus auf See, jetzt! Ich ziehe meine Ölleidung an, steige in die Seestiefel und stehe fertig im Cockpit. Kaum Wind, kein Ton im Hafen, alles ist ruhig. Auf Kopfhöhe am Steuerbordbackstag weht seicht die »Fahne eins« in einer leichten Brise um die 5 Knoten.

Ich setze mich an Backbord in den Heckkorb zum Außenbor-der, drehe die Entlüftungsschraube auf, lege den Benzinhahn um und reiße: Der kleine 3-PS-Mercury durchbricht die Stille mit metallisch gurgelndem Geknatter. Ich löse alle Festmacher und schiebe mich aus der Box. Es ist herrlich und vertrauenerweckend, wie sich mein Schiff mit zwei Fingern bewegen lässt. Es gleitet gutwillig und nachgiebig durchs Wasser, verdrängt nicht, schiebt nicht nach, es ist so führig an der Hand, als wäre es ein vollkommen auf sein Herrchen ausgerichteter Jagdhund.

Ich motore zwischen den schlafenden Booten durch das glatte, ölige Wasser, stehend im Cockpit mit der Pinne zwischen den Knien, ziele auf die Hafeneinfahrt und gleite hinaus in die Kieler Bucht vor Laboe. Merkwürdigerweise muss ich immer an meinen Vater denken, wenn ich mein Schiff so motore und stehend mit der Pinne zwischen den Beinen steuere. Es gibt ein Foto von ihm, wie er unsere alte Hallberg-Rassy 31 genau so steuert: mit der Holzpinne zwischen den Knien und er aufrecht stehend im Cockpit über den Aufbau blickend. Er trägt auf dem Bild einen weiß-braunen Norwegerpullover und eine

blaue Strickmütze und müsste nach heutiger Einschätzung und Erinnerung Ende 30 sein. Das Foto ist garantiert im Nord-Ostsee-Kanal aufgenommen.

Kurz hinter der Hafeneinfahrt gehe ich in den Wind und greife das weiße Großfall. Es gibt einen Moment des Innehaltens und einen Blick in das Rigg. Dann, aus einem tiefen, breitbeinigen Stand, geht das Groß in kräftigen Zügen zwischen den Back- und Trimmstagen den Mast hinauf. Mit einem Knacken setze ich das Fall über die Winsch durch und das Segel schwingt im Wind, der sich bis eben eher nach Flaute anfühlte. Schnell ist auch die Genua am Vorstag gesetzt und auch sie zeigt mir den Wind durch lebhaftes Schlagen und Aufdrehen der grünen Schoten am Schothorn. Ich falle ab und hole die Schoten dicht. Die Segel füllen sich, das Schiff bekommt augenblicklich Bestimmung und quitiert mit leichter Krängung und Kräuselgeräuschen am Heck die unsichtbaren Ereignisse an den Segeln.

Ein Knopfdruck auf den Autopiloten und mein Schiff fährt. Ein weiterer Druck auf den Offknopf des Außenborders und:

Stille.

Ich knie im Cockpit, die Fingerspitzen, die aus den Segelhandschuhen herausragen, berühren den gesandeten und von der Morgenluft feuchten, weißen Cockpitboden: mein Schiff! Wir beide. Über mir die Segel. Unter mir der Autopilot mit seinem stoischen und unnachlässigen Brummen. Zwei leuchtend rote Ruderblätter senkrecht im strömend ablaufenden Heckwasser. Leinen, Instrumente, Fallentaschen. Ölzeug, Seestiefel, Stirnleuchte, Petroleumkocher. Allein. Ruhe. LONESTAR, wir segeln. Es geht los.

Ich bringe das Schiff auf Kurs Nordnordost, raus aus der Förde. Kiel Leuchtturm soll weit an Backbord bleiben, das Flach

vor Laboe weit genug an Steuerbord. Mein Boot schnurrt mit 4 Knoten durch das seichte grüne Ostseewasser. Es ist kühl, aber nicht kalt. Der Autopilot steuert das Boot und ich richte mich ein: 1000 Seemeilen. Unbekannte Küsten und unbekanntes Gewässer. Ich hoffe auf gutes Wetter und möchte auf keinen Fall Starkwind. Keiner will Starkwind, verdammt!

Ich schicke meinem Bruder Heiko eine SMS, dass ich unterwegs bin und alles gut gestartet ist. Kurz darauf klingelt mein Handy und Heiko meldet sich. Er ist Pilot und war gerade auf dem Weg zum Flughafen zu einem frühen Flug. Wir sprechen. Er ist immer ein guter Ausgleich zu meinem emotionalen Wesen. Wahrscheinlich weiß er seit ewig, dass er mich besser nicht euphorisch bestätigen darf in solchen Abenteuern, sondern ruhig und mit Bedacht die wichtigen Fragen stellen muss. Was er wohl wirklich denkt über diesen Bruder, der sich aufmacht, allein in den Norden zu segeln auf einer 6,50 Meter langen, hochseetüchtigen Jolle?

Ich bin schon weit auf dem Kiel-Fehmarn-Weg Richtung Osten, als die Sonne langsam über die Kimm kommt. Mein erster Sonnenaufgang auf dieser Reise. Sonnenstrahlen leuchten mir entgegen und wärmen mein Gesicht. Die Jacke landet unter Deck und ich sitze entspannt im Cockpit auf dem Weg nach Fehmarn. Schon von Weitem sehe ich, dass um Fehmarn dichtester Fährverkehr herrscht. Wie Gondeln pendeln riesige, weiße Rechtecke zwischen Dänemark und Deutschland in schneller Fahrt hin und her. Da muss ich gut aufpassen und mir eine Lücke suchen. Ich versuche mich das erste Mal an der Videokamera, um diesen Fährverkehr zu filmen. Lustig ist auch, dass die Fähren Lolland anlaufen. Lolland und Langeland! Ich habe keine Ahnung, wie es auf Lolland oder Langeland aussieht. Und hätte ich keine Seekarte, wüsste ich wahrscheinlich noch nicht einmal genau, wo diese Inseln liegen. Aber Lolland und Langeland sind unvergessene Begriffe aus meiner Kindheit. Sie sind bei mir dort abgespeichert, wo auch der Geruch

von Ostsee gras, die Konsistenz angespülter Quallen am Strand oder das Jucken der Hagebuttenkerne im Hemdkragen abgespeichert sind. Es ist 30 Jahre her, dass unsere Eltern mit uns auf der Ostsee gesegelt sind und jetzt gucke ich auf Fähren, die von und nach Langeland laufen. Es ist überhaupt interessant, was einem so auf See für Erinnerungen und Gedanken kommen. Es hat mit der Ruhe zu tun, meine ich. Mit der Ruhe im Gehirn, mit der Menge an Ereignissen und Vorgängen, die man verarbeiten muss: keine Ampeln, keine Handys, keine E-Mails, keine Termine, keine Meetings, keine Unterlagen, keine keine – nur Wasser, Wetter, Seemannschaft, Navigation und Ruhe.

Die Untiefenmarkierung nördlich von Fehmarn ist mein erster Wegpunkt. Es weht zwar nur leicht, aber das Wasser wird eindeutig kabbelig hier, denn es wird flacher, bald unter 5 Metern, und ich sehe den Strand in etwa 300 Metern Entfernung. Jan, entspann Dich. Einfach ransegeln und immer schön das Echolot im Blick behalten. Ich brauche ein Foto von mir, dem GPS mit ablesbarem Display und der Tonne im Hintergrund. Also muss ich auf 20 bis 30 Meter an diese gelb-schwarze Stahlpose ransegeln. Es ist eigentlich kein Problem, aber trotzdem kribbelt es, unter Segeln eng zu navigieren und an Hindernisse heranzusegeln. Es fühlt sich gut an. Man fühlt sich nah an seinem Element, am Schiff, man fühlt sich als Segler.

Ich glaube, die Aufregung kommt ein wenig daher, dass dies – obgleich ein immer da gewesener Wunsch – auch immer ein Kontrast zu meiner seglerischen Prägung durch meine Eltern ist, die in diesem Punkt darin bestand, unter Segeln jedes vermeidbare Manöver oder Risiko zu vermeiden. Ich gebe zu, das hört sich irgendwie undankbar und herablassend an. Ich will eigentlich gar nicht kritisieren, aber dies ist mein Gefühl und meine Erinnerung. Ich spüre zu viele Sicherheitspolster, ein überdimensioniertes Rigg mit wenig Segelfläche, zu viel

aufrichtendes Moment und zu viel Technik, die mich immer verrückt gemacht haben. Vielleicht werde ich es eines Tages genauso haben wollen. Aber heute will ich ein leichtes Schiff, keinen Motor, einen filigranen Flügel an einem hohen Rigg und eine Ansteuerung ohne doppelten Boden. Ich will konzentriert segeln und mich keiner Gefahr aussetzen. Aber ich will auch mit dem Meer verwachsen, mit dem Wetter und mit dem Schiff. Ich muss ein wenig Ungewissheit und Risiko zulassen und versuchen, Intuition in meine Entscheidung einfließen zu lassen.

Fehmarn und mein Foto liegen hinter uns. Der Wind pendelt sich auf 10 Knoten ein und kommt direkt aus Ost: genau gegenan. Aber das stört mich nicht. Es ist mir sogar egal. Es ist so einfühlbar, wie sich mein Schiff bei Leichtwind hoch an den Wind schmiegt und über den Großschottraveller auf Kurs halten lässt. So werde ich weit in die Mecklenburgische Bucht hineinsegeln, hoch am Wind, in leichter Lage, die Windlupe immer knapp unter 30 Grad mit 4 bis 5 Knoten Fahrt.

In der aufkommenden Dämmerung sehe ich einen Fremdkörper am Horizont. Ein großes Schiff. Im Fernglas sehe ich, dass es auf mich zuhält. Ich bleibe im Cockpit und behalte es im Blick. Bald ist zu erkennen, dass es ein Schiff der Küstenpolizei ist, mit grünem Rumpf, hohen Aufbauten und Antennen. Es kommt immer näher und passiert mich in ungefähr 100 Metern Entfernung an Luv, fährt einen großen Bogen hinter meinem Heck und fährt dann in Lee etwa 50 Meter mittschiffs von mir auf fast wellenlosem Wasser in der Abenddämmerung mit.

Männer in Ölleidung und Rettungswesten stellen sich an die Reling. Sie sind so nah, dass ich ihre Gesichter erkenne. Einer ruft mir »Kanal 69« zu. Kanal 69? Die wollen wohl funken. Gut, runter an den Apparat und auf Kanal 69.

LONESTAR an Küstenwache: »Wie kann ich Euch helfen?«

Küstenwache an LONESTAR: »Wer bist Du, wer ist alles an Bord, wo kommst Du her und wo willst Du hin?«

Auf der LONESTAR bleibt mein Zeigefinger an der Sprechmuschel für einen Augenblick durchgestreckt und ich muss lächeln. Was für eine Frage! Danke für diese Frage, Jungs!

LONESTAR an Küstenwache: »Ich bin Jan Heinze, mein Schiff heißt LONESTAR, ich bin allein an Bord und bin heute morgen aus Laboe ausgelaufen. Mein Ziel ist Heiligenhafen, allerdings fahre ich dort nicht auf direktem Weg hin, sondern mit Umweg Polen, Litauen, Lettland, Estland, Schweden und Dänemark. Ist eine 1000 Seemeilen Qualifikation für meine Bootsklasse.«

Schweigen am anderen Ende. Und nun? Warum wollen die das überhaupt wissen? Haben meine Eltern die geschickt, um zu sehen, dass mit mir alles klar ist? Machen die eine Übung? Oder ist es etwa gerade verboten worden, einhand auf der Ostsee rumzusegeln? Irgendwie macht es mich skeptisch, auf der Ostsee als einziges kleines Segelschiffchen weit und breit von der Küstenpolizei patrouilliert und ausgefragt zu werden. Ich bin doch nicht zu schnell gefahren, oder? Dann schallt es aus der Funke:

Küstenwache an LONESTAR: »Danke. Gute Fahrt.«

Das war's. Mehr nicht. Das Küstenwachschiff brummt auf, beschleunigt und läuft mit großer Fahrt Richtung Mecklenburger Bucht. Bestimmt fahren die jetzt nach Warnemünde, nach Hause Richtung Feierabend, denke ich mir und stelle mir in meinem Cockpit liegend vor, wie die Männer in den Salon eintreten, ihre Westen ablegen, sich einen Kaffee aus einer Thermoskanne herauspressen und sich gemeinsam an einen Holztisch setzen.

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

1. Auflage
ISBN 978-3-667-10269-0
© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Lektorat: Birgit Radebold
Titelfoto: Jacques Vapillon
Fotos: Jan Heinze mit Ausnahme von: Bildteil Seite 6 oben: Yves Le Blevec;
Seite 7: Stanislav Giraud; Seite 9, 10/11 unten: Philippe Padeloup;
Seite 12 und 13: Guillaume Rottee, Seite 16 oben: Marine Feuerstein,
Seite 18, 19 oben, 24 oben: Jacques Vapillon
Abbildung und Karten: inch3, Bielefeld
Schutzumschlaggestaltung: Felix Kempf; www.fx68.de
Layout: Axel Gerber
Druck und Bindung: GGP Media, Pößneck
Printed in Germany 2016

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche Erlaubnis
des Verlages darf das Werk weder komplett noch teilweise
reproduziert, übertragen oder kopiert werden, wie z. B.
manuell oder mithilfe elektronischer und mechanischer
Systeme inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und
Datenspeicherung.

Delius Klasing Verlag, Siekerwall 21, D – 33602 Bielefeld
Tel.: 0521/559-0, Fax: 0521/559-115
E-Mail: info@delius-klasing.de
www.delius-klasing.de