

Alexander Lange

Geschichten von Käpt'n Chaos

Erzählungen

Alexander Lange

**Geschichten
von
Käpt'n Chaos**

Heimdall Verlag
Digital Edition

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek

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

Heimdall Verlag

Digital Edition

Hergestellt in Deutschland • 2. Auflage 2016

© Heimdall Verlag, Devesfeldstr. 85, 48431 Rheine,
www.heimdall-verlag.de

© Alle Rechte beim Autor: Alexander Lange

Satz: Heimdall DTP-Service, www.lettero.de

Illustrationen: © Andrea Albrecht, www.andrea-zeller.de

ISBN: 978-3-939935-97-1

Ich über mich

Gestatten Sie, dass ich mich vorstelle: Mein Name ist Alexander Herbert Ludwig Lange, ich bin 55 Jahre alt und von Beruf Elektroingenieur, habe mit meiner Frau mehr als zwei Jahrzehnte ein größeres Elektrogeschäft geführt und nun an meinen Nachfolger übergeben. In Bootskreisen ist mein Spitzname »Käpt'n Chaos«.

Schon mit 16 Jahren habe ich mit meinem Vater, der zwar damals schon langjährig Wassersport betrieben hatte, aber noch keinen Schein vorweisen konnte, den Sportbootführerschein für Binnen und Küste gemacht und ebenso mit ihm das allgemeine Sprechfunkzeugnis für den deutschen Seefunkdienst erworben.

Seit dieser Zeit sind immer verschiedene Boote in der Familie gewesen, meist zwei bis drei Stück gleichzeitig. Wir hatten, unserem Stammrevier entsprechend, meist Motorboote, die sich in der Größe von 3,9 Metern (mein erstes schwimmfähiges Boot) bis zwölf Meter bewegten, aber unser größtes Boot ist ein Zwei-Mast-Segler mit 180-PS-Dieselmotor und 15,70 Metern Länge, der Großmast ist fast 20 Meter über Deck hoch.

Wenn man bei mir die kleineren Boote und die zu dem jeweiligen Boot vorhandenen Beiboote mitrechnet, so sind meine Frau und ich zur Zeit stolze Besitzer unseres 21. Bootes.

Aber nicht, dass Sie meinen, ich hätte zu den grauen Haaren unseres Versicherungsvertreters durch dauernden Totalverlust von einzelnen Booten beigetragen. Nein, verloren habe ich keines; bei einem Nachfolger ist eines abgebrannt, eins war bei uns gestrandet, mehrere sind aufgelaufen, sehr viele Male sind wir zu fest gegen Stege und

Kaimauern gedonnert, ich steckte in Schleusentoren fest, einige Male hatten wir viel zu viel Wasser im Schiff, sodass wir vom Untergang bedroht waren.

Viele Abenteuer mussten bestanden werden.

Bis vor Kurzem hatte ich keine Zeit, das alles aufzuschreiben, jetzt soll es besser werden. Schon vor etwa 15 Jahren sagte mir mein guter Freund Erwin: »In was für Situationen und Probleme du uns bringst, was für tolle Abenteuer wir aber auch zusammen erleben, darüber solltest du ein Buch schreiben!« Nun, voilà, da ist es!

Da ich vieles nur aus dem Gedächtnis schreiben musste, kann sich der eine oder andere kleine Fehler eingeschlichen haben, man möge mir dies bitte verzeihen. Die ganzen Jahre waren durch viele Sachen wie Familie und Geschäft geprägt. Aber immer spielten auch Boote und die entsprechenden Touren eine große Rolle! Da meine Frau und ich hoffentlich jetzt noch ein bisschen mehr Zeit haben werden, sind auch die geplanten Touren ein wenig größer und länger. Auch hierüber, über die Eindrücke, Erfahrungen und vielleicht auch Abenteuer, werden wir berichten. Auch jetzt schon haben wir noch eine große Anzahl von Geschichten auf Lager, die nur darauf warten, fertig geschrieben zu werden.

Ihr Käpt'n Chaos

Inhalt

Ich über mich	5
Geschichten von Käpt'n Chaos.....	9
Drei Boote – keines schwamm.....	11
Die Schleuse, die zu klein war	16
Ida-Gebirge-Helldriver	23
Jägerlatein, Anglerlatein und wahre Geschichten von Bootsfahrern.....	30
Pinselfetischisten, Antifouling-Jünger, Staubmaskenfreaks.....	34
Ritter Lancelot der Baïse – ein Hausbooturlaub in Aquitanien	39
Überfall der Milupa-Rocker	55
Rund um Capri	66
Der Ku-Klux-Klan von Mauritius.....	76
Auflaufen mit 25 Knoten.....	81
Wie kamst du eigentlich zum Bootfahren?.....	87
Wieso hast du den Spitznamen »Käpt'n Chaos«?	105
Spritsegeln in Kroatien	108
Frau-über-Bord-Manöver oder wie rette ich einen Rettungsring?.....	138
Seitdem fährt Kurt nicht mehr mit.....	143
Oktoberfest mit Bergtour	157
Die blaue Stunde – Bordtoilettenunterhaltung	163
Nasskalter Wintertag beim Glühwein – eigentlich sollte es Grog sein.....	174

Besuch bei Odysseus – eine Idee wird geboren.....	180
Schlauchbootfahren an der Nordseeküste.....	187
Die Universalfrage – die Universalantwort	210
Die Riesenfaust von Amsterdam.....	214
Gekentert – eine ganz normale Bootstour.....	238
Altrheinfahrt mit Hindernissen.....	245
Stranden vor Talcahuano (Chile).....	253
Wie schnell ein Boot sinkt – der Bolzen war’s.....	261
Von St. Lucia zu den Grenadines – Karibik-Segeln.....	266
Ruhige Tage auf Sylt	290
Die zweite Welle, die war’s	298
Der Letzte war gerade im Boot als der Hai kam.....	303
Die Regatta	307

Geschichten von Käpt'n Chaos

Lieber Leser, die folgenden Geschichten basieren auf tatsächlichen Begebenheiten und wurden von uns persönlich erlebt. Wer das nicht glauben will, möge sich vertrauensvoll an den Verlag dieses Buches wenden und wird dort bestimmt unsere Adresse bekommen.

Wer uns dann kennengelernt hat ... der glaubt alles.

Aber gestatten Sie uns, sehr geschätzter Leser und noch mehr geschätzter Käufer des Buches, dass wir uns erst einmal vorstellen.

Alex, genannt Käpt'n Chaos, bootsfahrender Kindskopf, seit frühester Jugend auf allen möglichen und unmöglichen schwimmenden Untersätzen zu Hause, glaubt als jeweiliger Besitzer von diversen Motorschiffen und Segelschiffen Ahnung vom Bootsfahren zu haben.

Andrea, Bordfrau, auch als Andrea, die Nervensäge bekannt, ist als Bankkauffrau für alle pekuniären Dinge zuständig, die gute Fee der Kombüse und geplagtes CrewMitglied.

Petra, ihre Freundin, genannt die Unentschlossene, da sie für Proviantkauf ewige Zeiten braucht, ebenso wie Andrea Stammmitglied der »Käpt'n-Chaos-Crew«.

Jürgen, genannt »der Grieche«, oft Kollege bei tollen Trips.

Gerhild, Frau von Jürgen, die, »die den Rosé trinkt«. Ohne die nötigen Vorräte an Rosé-Wein geht sie auf kein Boot, ist Banker wie Andrea und Petra.

Günter, genannt der Schreckliche (aufgrund seines Fahrverhaltens sowohl im Straßenverkehr als auch im Bootsverkehr, scheint gute Beziehungen zu Auto- und Bootsfahrern zu haben), ist Leichtmatrose, Steuermann und Maschinist an Bord und bringt angeblich Fehler von Käpt'n Chaos (der macht keine) wieder in Ordnung.

Helmut, das Dick-Köppel, ehemaliger Studienkollege von Alex, bei verschiedenen Touren mit dabei, trinkt Bier in rauen Mengen, hatte bei allen Touren einen kleinen grünen Tirolerhut auf, lässt sich von einer einmal gefassten Meinung in der Regel nicht mehr abbringen.

Sebastian von Mitterfeld, genannt Wastl, ist Bordhund und fast immer mit dabei. Seit er einmal unfreiwillig außenbords fiel, ist er nur ein mäßig begeisterter Bootsfahrer. Mit entsprechenden Bestechungsgaben – Goodies – sieht er großzügig über sein Ressentiment hinweg.

Drei Boote – keines schwamm

Also, wie gesagt, von den Familienlinien bin ich schon vorbelastet, was das Bootfahren betrifft. So ist es kaum verwunderlich, dass ich seit frühester Jugend ein Boot haben wollte.

Als ich noch ein Dreikäsehoch war, hatten wir hinter unserem Wohn- und Geschäftshaus noch ein großes Grundstück, auf dem vom zweiten Bauabschnitt unserer Firma noch die Sandberge vom Fundamentaushub lagen. Das Haus stand in einem neu erschlossenen Industriegebiet, direkt am Feldrand. Es gab eine große Gartenhütte, Obstbäume, Erdbeerbeete, eine eigene, gemauerte Verbrennungsanlage (2,5 Meter mal 1,5 Meter) mit Tür, in der der Verpackungsmüll der Firma noch selbst verbrannt werden durfte. Für die Jungen aus der Nachbarschaft und mich war das natürlich ein tolles Spiel-Eldorado mit dem Lagerfeuer, mit den Verstecken, die wir in den »Bergen« bauten, mit den Bohnenstangen aus Holz, die wir zum Missfallen meines Opas vorne anbrannten und dann als brennende Lanzen für Ritterspiele einsetzten.

Zu der Zeit schon baute ich das erste Boot – na ja – Spielboot. Es bestand aus vier zusammengenagelten Holzpaletten, darüber noch einmal vier Stück. Die Grundfläche war also ungefähr zwei Meter breit und drei Meter lang und 30 Zentimeter hoch. Darauf gab es einen Steuerstand, der aus einem ausgedienten Nachttisch bestand, ein Steuerrad von einem alten Auto und eine Reling um den vorderen Bereich des »Bootes«.

Mit diesem »Boot« haben wir die tollsten Abenteuer bestanden und die wildesten Flüsse befahren.

So weit, so gut, als ich eines Tages aus der Schule kam, waren die Sandberge abgetragen, der Rest Bauschutt, der noch herumflog, entsorgt und leider unser Boot gleich mit entführt.

Das Gejammer kann man sich vorstellen, aber mittlerweile etwas älter geworden, war eigentlich klar, dass man mit diesem »Boot«, da es ja doch nicht schwimmen könnte, auch keine richtigen Touren würde machen können.

Kurz nach diesen Vorkommnissen, ich war mittlerweile zehn Jahre alt geworden, sah ich im Nachmittagsprogramm eine Bastelendung für Jugendliche: »Wie baue ich mein eigenes Paddelboot«. Das war super und ganz einfach, an alle zunächst benötigten Materialien konnte ich ohne Probleme herankommen.

Man nehme zwei Klappfahrrad-Felgen, entferne Speichen, Reifen, Schlauch, eben alles, und halbiere die zwei Felgen, voilà, man hat vier Spanten des neuen Bootes.

Diese vier Spanten werden auf eine dickere Dachlatte (vier Zentimeter mal sechs Zentimeter) mit vier Metern Länge aufgeschraubt, so dass die Abstände vom Bug zum ersten Spant dann dreimal Spant zu Nachbarspant und dann vierter Spant nach dem Heck jeweils gleich groß sind. Mit einem angeschraubten Bug- und Heckbrett hatte man schon ein fertiges Bootsgerippe.

Die nächsten Wochen war ich Feuer und Flamme für das Unternehmen »Paddelboot«, und bald kam nach dem Bootsgerippe die Beplankung an die Reihe: Man nehme dünne Holzleisten, fünf Meter lang, biegsam, 0,5 Zentimeter dick und drei Zentimeter breit. Die Felgen werden mit Löchern versehen, die Leisten nebeneinander der halben Felge entlang mit Schrauben und Muttern fixiert und vorne und hinten an Bug- und Heckbrett angeschraubt. Auf

den Kiel wird noch ein Sitzbrett aufgeschraubt bzw. zwei Stück, da es ja ein Zweisitzer-Paddelboot werden sollte.

Das klappte bei mir alles hervorragend, Probleme gab es bei der Abdeckung der Oberseite. Hier waren Abdeckungen aus Sperrholz vorgesehen, eine für vorne, eine für hinten und eine für zwischen den Paddlern. Da ich nur eine Bügelsäge zur Verfügung hatte, an Sachen wie eine Stichsäge war nicht zu denken, die durfte ich, obwohl in der Werkstatt vorhanden, nicht benutzen – zu gefährlich laut meiner Mutter –, hatte ich ein Problem.

Ein Schnitt, der weiter in ein Brett oder in eine Platte reingehen sollte als 25 Zentimeter, ging nicht. Nach langem Hin und Her und schließlich unter Zuhilfenahme eines Fuchsschwanzes klappte es aber doch noch.

Das fast fertige Paddelboot stand vor mir. Der letzte, aber leider wichtigste Schritt: »Man überziehe den Rumpf mit Ballonseide«, war leider der Scheidepunkt. Ballonseide, die hatte ich nicht, und trotz Suche fand ich keine Lieferfirma in unserer Stadt für den wasserdichten Bezugsstoff. Damals gab es kein Internet, keinen Bootszulieferkatalog. Also wurde das Boot neben der Gartenhütte aufgestellt und ruhte da erst einmal, bis vielleicht doch irgendwann und irgendwie die Ballonseide aufgetrieben werden könnte.

Jetzt kam meine »Betonzeit«, ein Ruderboot sollte gebaut werden. Wieder gab es einen Kiel, der Boden und die Seitenwände waren aus Pressspanplatten (!). Aus heutiger Sicht wäre mir natürlich klar, dass Pressspan kein vernünftiges Bootsbaumaterial ist, aber damals war Pressspan das einzige Plattenmaterial, das im Geschäft vom Ausstellungsregalbau zur Verfügung stand. Bei diesem Bauvorhaben gab es ja auch keinen externen Plan, sondern ich baute, wie ich mir das so dachte, und eben nach meinen als Schü-

ler sehr eingeschränkten Möglichkeiten. Das »Boot« hatte nur eine Länge von 2,5 Metern, eine Bordwandhöhe von 60 Zentimetern. Die Seitenwände standen im rechten Winkel zum Boden – von hinten sah das »Boot« eher wie ein Kasten aus, will sagen, auf die ästhetische Schönheit legte ich damals nicht so großen Wert. Nach der Bugseite war der Kasten spitz zulaufend, aber nicht gerundet, sondern in der Draufsicht wie ein Spitzdach, der Bugspriet war ebenso senkrecht wie der Heckspiegel.

Das Problem, das wieder anstand, war, die Bodenplatte an die Spitzdachform anzupassen. Der geneigte Leser möge sich erinnern – ich hatte ja nur die Bügelsäge, und mit dem Fuchsschwanz konnte man nicht so gut sägen. Die Spanten waren aus Dachlatten, die Seitenplatten waren fest aneinandergesetzt und verschraubt, das war alles super, da war nur ein einziges größeres Problem, und zwar, dass der Übergang von den Seitenplatten zu der Bodenplatte mit Lücken von zum Teil bis zu acht Zentimetern nicht ganz geclückt war.

Zu der Zeit lernte ich vom Geschäft her, wir hatten Rackofix, einen schnell bindenden Fertigbeton für Reparaturzwecke, neu in den Verkauf aufgenommen, die Vorzüge von so einem Lückenfüller kennen. Das war super – alle Stöße, alle Lücken, alle Übergänge wurden mit dem Material aufgefüllt, begradigt, abgedichtet. Das gab einen echten Baufortschritt.

Dass da wirklich drei große Eimer Rackofix gebraucht worden waren, so wurde es mir jedenfalls vorgeworfen, muss wohl daran gelegen haben, dass ab und zu etwas vorbeiging.

Nach dem Aushärten – und das ging ja sehr schnell – wurde das »Boot« dick mit Farbe, ich glaube, mir kam

damals graue Bodenfarbe in die Finger, angepinselt. Das »Boot« war auch dicht – gutes Rackofix –, denn es stand öfter mal Wasser im Inneren.

Dieses »Boot« war nun wahrscheinlich schwimmfähig. Um das auszuprobieren, war mein Ziel nicht so hoch angesetzt, aber auch realistisch. Der Götzbach sollte es sein, ein kleiner Bach, der durch unseren Wohnort fließt, ca. zwei Meter bis drei Meter breit und nicht sehr tief.

Das ganze Transportvorhaben zum Bach scheiterte jedoch kläglich. Vier ausgewachsene Männer waren nicht in der Lage, das Boot auch nur einen halben Meter in die Höhe zu heben!

Ja nun, auch dieses Boot wurde neben das Paddelboot hinter die Gartenhütte gestellt und bei einer größeren Aufräumaktion, ich war in der Schule, gingen auch diese zwei »Boote« verloren.

Zu schnell aufgeben war noch nie mein Ding. Ich half viel in unserem Geschäft mit und bekam dafür auch einen anerkennenden Stundenlohn von damals zwei DM. Mit einem Gute-Noten-Bonus, Taschengeld und Geldgeschenken der ganzen Familie und Verwandtschaft sparte ich fleißig auf ein fertiges und funktionsfähiges kleines Boot.

Mit 16 Jahren machte ich erst einmal mit meinem Vater zusammen den Sportbootführerschein und im Frühsommer darauf war es dann so weit. Dank des sehr großzügigen Aufrundens des Startkapitals stand ein neues, offenes Polyester-Ruderboot mit einem 9,5-PS-Außenbordmotor und einem Transportwagen vor der Tür. Die maritime Laufbahn konnte beginnen.