

Das schlickt sich

1. April 2009

„Das Rätsel der Sandbank“ von 1903 war der erste Spionagekrimi der Welt. Und der ist eine gute Anleitung fürs Segeln im deutschen Wattenmeer. Der Zweimaster „Roter Sand“ schipperte auf den schlickigen Spuren von Erskine Childers hinter den Ostfriesischen Inseln.

erschienen in ABENTEUER UND REISEN

“Ich befand mich in einer Art von Priel, aber in einem sehr engen, und überall waren Brecher. Ich hatte auch keine Gewalt mehr über das Boot, denn bei dem letzten Aufschlagen war das Ruder manövrierunfähig geworden. Ich war wie ein betrunkenen Mann, der eine dunkle Gasse hinunter um sein Leben läuft und sich selbst an jeder Ecke anklüfft. Es konnte nicht lange gut gehen, und schließlich krachten wir gegen etwas und blieben mahlend und stoßend stecken.“

Mit gebrochenem Ruder bei schwerem Sturm auf Grund gelaufen: Ohne fremde Hilfe würde das führerlose Segelschiff inmitten der gefährlichen Sandbänke der Elbmündung bald zur Beute der steigenden Flut werden. Ein Fischer rettet schließlich den Briten Arthur Davies mitsamt seiner ramponierten „Dulcibella“ aus der Not.

Diese Szene entstammt - wie alle kursiv gesetzten Teile dieses Textes - dem Seglerkrimi „Das Rätsel der Sandbank“, den der Ire Erskine Childers vor 105 Jahren geschrieben hat. Nach seiner Rettung erst erkennt Davies, dass der vermeintliche Lotse ihn bewusst in den Hinterhalt gelockt hat.

Aus der Vergnügungsfahrt durch das ostfriesische Wattenmeer im nebligklammen Herbst 1902 wird eine atemraubende Spionagestory: Davies und ein Freund segeln als Touristen getarnt durchs Watt, um dem Rätsel der Sandbank auf den Grund zu gehen. In detektivischen Nacht-und-Nebel-Aktionen decken sie einen militärischen Geheimplan auf, werden dabei selbst enttarnt und müssen sich schleunigst aus dem Schlick machen ...

Der erfahrene Segler Erskine Childers begründete mit dem „Rätsel der Sandbank“ nicht nur das Genre des Spionageromans – vor allem verfasste er eine großartige Liebeserklärung an das Segeln im Wattenmeer, weshalb das Buch unter Seglern so bekannt ist wie der Wunsch, immer eine Handbreit Wasser unterm Kiel zu haben.

Was auf hoher See banal klingt, wird zum zentralen Thema im Wattenmeer, diesem zwittrigen Raum, der im Takt von Ebbe und Flut zwischen Festland und Hochsee pendelt. Hier sitzt ein Segler schneller auf dem Trockenen, als er den ersten Hafen verlassen hat, wenn er nicht das diffizile System der Atmung der Ozeane, das der Priele und Sandbänke, des Mondes und Wetters in seiner komplexen Vernetzung begriffen hat.

Mit meinem abgegriffenen Taschenbuch im Seesack kletterte ich in Bremen auf den Zweimaster „Roter Sand“, um eine Woche lang durch das eigentümliche Flachwasserrevier zu segeln. Bei strahlendem Sonnenschein biegen wir hinter Bremerhaven gen Westen in den Hohen Weg ein, der das Wattengebiet der Wesermündung quert.

„Ich sah mich etwas aufmerksamer um und bemerkte jenseits der Tonnenlinie einige Stellen, wo das Wasser wogte und arbeitete; an ein oder zwei Stellen bildeten sich weiße Streifen und Kreise; in einem dieser Kreise hatte sich ein glatter malvenfarbiger Buckel erhoben wie der Rücken eines schlafenden Wales.“

Wir gleiten mittenmang in die vergängliche Landschaft der Sände. Momentan haben wir Ebbe, die Sandbänke werden sichtbar größer. Plötzlich ein leises Kratzen am Grund, das mehr zu spüren als zu hören ist, es wird stärker, dann hat sich die „Roter Sand“ mit einem Ruck festgefahren. Nichts geht mehr. Kein Grund zur Sorge, beruhigt Ulf.

Der Skipper hat das Auflaufen provoziert, „damit ihr schon mal was erlebt“. *„Das wär's!“ sagte Davies, als wir das Großsegel geborgen hatten. Sicher und gemütlich bei vier Faden Wassertiefe in einem herrlichen Sandhafen, keiner da, der uns belästigt, ganz für uns allein. Keine Gebühren, kein Gestank, kein Verkehr, keine Sorgen irgendwelcher Art.“*

Der Anker setzt dumpf im flachen Wasser auf, wenige Meter Kette rasseln hinterher. Einen Steinwurf entfernt lugt eine Sandbank aus dem Meer, von Zugvögeln übervölkert. Dahinter schiebt sich ein Containerfrachtriese vorbei. Glänzende Walrücken kommen näher, scheint es. In raschem Fußmarschtempo verdrängt der Meeresboden das Wasser, das von schmalen Wasserläufen in größere fließt, die sich wiederum in die ausgeprägten (mit langen Stangen wird das Fahrwasser markiert) meterbreiten Priele ergießen.

Das feine Geflecht der mäandrierenden Wasserwege erinnert von der Mastspitze aus an die zittrigen Adern eines getrockneten Baumblatts. Ehe das Wasser seinen Tiefstand erreicht, hat die kalte Nacht sich über das Watt gelegt und wir uns in die Kojen. Am nächsten Morgen und ein Niedrigwasser später erkunden wir in Gummistiefeln das Watt. *„Die einzige Möglichkeit, eine Gegend wie diese kennenzulernen, ist, sie bei Niedrigwasser zu sehen“, rief er. „Die Bänke sind dann trocken und die Priele deutlich zu erkennen. Schau dir diese Pricke an“ – er blieb stehen und sagte verächtlich, „sie steht ganz falsch. Ich nehme an, der Priel hat hier seinen Lauf verändert. Es ist obendrein noch eine wichtige Kurve. Nähmest du sie als Wegweiser, wenn das Wasser höher ist, würdest du auflaufen.“*

Eine Doppelpricke, die das Wattenhoch markieren soll, steht etwa 80 Meter hinter dem höchsten Punkt im Priel. „Verlasst euch nie auf die Pricken, sondern nur auf die Instrumente und euren Verstand“, mahnt Ulf. Das Watt ist tückisch. Jede Tide schwemmt tonnenweise Meeresboden hin und her, das Wasser verlegt dabei ständig seinen Weg neu. Nach Stunden, in denen das Meer unerreichbar weit weg erscheint, plätschert ein dünner Wasserfaden langsam den Priel hoch, der unmerklich dicker wird, das Schiff erreicht und plötzlich erschallt der Ruf: „Das Wasser kommt!“

„Das ferne Zischen kam näher und wurde lauter und brachte ein tiefes Donnern mit sich. Wir kehrten dem Wind den Rücken zu und hasteten zur ‚Dulcibella‘ zurück, indes an unserer Seite die Strömung im Priel mitteilte und an schwoll. (...) Von Osten und Westen her hatten sich zwei Wasserflächen über die Wüste geschoben, jede streckte Brandungszungen aus, die sich trafen und vereinten. Ich wartete an Deck und beobachtete den Todeskampf der erstickenden Sände unter dem erbarmungslosen Ansturm der See. Die letzten Bollwerke wurden zerschmettert, gestürmt und überwältigt; der Aufruhr der Geräusche ließ nach und festigte sich, die See fegte siegreich über die ganze Weite.“

Hinter dem Hohen Weg segeln wir unter allen Segeln gen Westen in das Wattenmeer. Während das Schiff in den Wellen schaukelt, schmecken die Gäste in Wanten und Klüvernetz ihren salzigen Kindheitsträumen nach.

Als wir vertäut im Hafen von Wangerooge liegen, falle ich müde von der Seeluft in meine Koje. Wellen schubsen den stählernen Schiffsrumpf sanft gegen die Kaimauer; Flaggenleinen klappern im Wind. Tags strahlt die Sonne mit den weißen Segeln um die Wette und die Möwen umkreisen das Schiff. Wir passieren Spiekeroog und segeln weiter nach Langeoog.

„Das Ergebnis ist, dass keine Insel ganz von einem Niedrigwasserriel umgeben wird. Etwa in Höhe der Inselmitte liegt hinter jeder eine ‚Wasserscheide‘, die nur fünf oder sechs Stunden während der zwölfstündigen Tide bedeckt ist. Ein Boot, selbst mit leichtestem Tiefgang, das hinter den Inseln fährt, muss den richtigen Moment abpassen, wenn es über diese Stelle hinwegkommen will.“

Wir wollen das Wattenhoch hinter Langeoog queren und rechnen hin und her zwischen Seekarte und Tidenkalender, bedenken Ostwind und Prielströmung, Uhrzeit und Mondphase. Das sind die Variablen, die im Ergebnis ein Zeitfenster aufzeigen, in dem wir das Wattenhoch passieren können. Der Zirkel marschiert in Seemeilenschritten über die Karte und erreicht das Ziel – zehn Minuten zu spät! Jede Minute Verzögerung kostet wertvolle Zentimeter Wasser unterm Kiel. Der Rückenwind treibt uns zügig voran. 150 Meter vor der Doppelpricke, vor der Stelle, wo vor Monaten das Wattenhoch war, reffen wir außer dem kleinen Klüver alle Segel. Wo derzeit die flachste Stelle liegt, ist unter der glatten Wasseroberfläche nicht zu sehen. Langsam tasten wir uns vorwärts. Das Echolot zeigt nur 0,2 Meter Tiefe an; kaum noch Wasser unterm Kiel. Höchste Konzentration ist gefordert. Der Skipper gibt das Steuer nicht mehr aus der Hand und das Echolot pendelt bald zwischen 0,1 und 0,0. Jetzt blinkt das Gerät sogar und wir spüren das verräterische Knirschen unter den Füßen. Nach Sekunden der Stille ruft Ulf plötzlich: „Okay, Leute, ihr könnt die Segel wieder setzen, wir sind drüber.“

„Er besaß auch jene Intuition, die unabhängig von erworbener Geschicklichkeit und die Wurzel allen Genies ist, was, um Fälle analog zu seinem zu nehmen, die höchste Eigenschaft eines vollkommenen Führers oder Pfadfinders ist. Ich glaube, er konnte den Sand riechen, wo er ihn nicht sehen oder berühren konnte.“

Erleichtert beglückwünschen wir den Skipper. Der winkt bescheiden ab: „Im Grunde ist das ganz einfach. Du hoffst, dass du rüberkommst. Wenn du auffährst, ist das egal. Wirklich gefährlich ist das hier hinter den schützenden Inseln nicht.“ Aber spannend ist es schon. Spannend wie „Das Rätsel der Sandbank“.

Das Buch

Laut FAZ „eines der schönsten Bücher über kleine Segelboote“. Laut Churchill hat Childers damit die britische Admiralität so aufgerüttelt, dass sie jene Marinebasen bauen ließ, die den 1. Weltkrieg mitentschieden haben. Childers wurde glühender Nationalist und schmuggelte auf seiner Segelyacht deutsche Waffen für den Unabhängigkeitskampf nach Dublin. Diogenes Verlag, Zürich.