

## **Als Nautikerin mit dem Filmschiff GHOST zu dem Bahamas (Februar – April 2008)**

„Es geht los!“, rief mich ein Kollege an, „Sie haben das Schiff gekauft und brauchen jetzt eine Besatzung. Machst Du mit?“ Ich überlegte nicht lange. Eine Chance auf solch ein Abenteuer bietet sich einem im Leben wahrscheinlich kein zweites Mal.

*Das Schiff*, das war die ehemalige YOUNG AMERICA, ein zweimastiger Segelschoner aus den USA. Und *sie*, das waren eine Filmgesellschaft, die auf den Bahamas eine deutsche Neufassung des „Seewolfes“ von Jack London drehen wollten. Und dazu brauchten sie nun eine Besatzung, die den leicht heruntergekommenen Schoner wieder flott machen und von seinem Liegeplatz in New Jersey, USA, zu den Bahamas runterfahren sollte.

Als ich Ende Februar im winterlich kalten Millville, NJ, ankam, war der Rest der Besatzung schon dort. Alles Freunde und Kollegen, die ich von der UNDINE und anderen Schiffen her kannte, darunter auch Helga Arp aus unserem Verband.

Auf dem Schiff sah es noch sehr wüst aus: alle Rundhölzer der Takelage waren rott und mussten ausgetauscht werden, die meisten der Tanks an Bord waren undicht und nicht mehr zu verwenden, es gab keine funktionierende Toilette oder Dusche auf dem Schiff, die Kammern waren allesamt feucht und schimmelig und die gesamte Sicherheits- und Navigationsausrüstung musste neu angeschafft werden, um nur einige Dinge zu nennen. Viel Arbeit also für unsere 10-köpfige Besatzung, die unser Einfallsreichtum und unser Improvisationstalent forderte.

Gleichzeitig war ein Team von Schreibern und Schweißern dabei, das Schiff zu einer Filmkulisse umzubauen. Sehr zu unserem Leidwesen, denn außer dem Chaos, das sie überall an Bord produzierten, war es schwer, ihnen verständlich zu machen, dass wir mit „ihrer Kulisse“ eine Seereise von mehr als tausend Meilen vor uns hatten und deshalb auf so „lästige Details“ wie z. B. ein wasserdichtes Deck oder seefeste Oberlichter und Luken bestanden. Dazu kam noch, dass der Rumpf des Schiffes nicht aus Holz oder Stahl, sondern aus Beton gefertigt war. Ein seltsames Gefühl beschlich uns bei dem Gedanken, mit diesem „Stein“ über den Ozean fahren zu wollen.

Mitte März war es dann so weit: am Heck wehte die Flagge von *St. Vincent und den Grenadinen*, am Bug leuchtete der neue Name, GHOST, wie sie nun als Filmschiff auch offiziell hieß und der Rumpf strahlte in einem makellosen neuen schwarzen Anstrich.

Nach einigen sehr anstrengenden arbeitsreichen Wochen, einem Aufenthalt auf dem Slip und vollendeter Umflaggung konnte die Reise nun also endlich beginnen. Die Filmgesellschaft saß uns schon seit einiger Zeit im Nacken, denn, der Seefahrt völlig unkundig, hatte sie einen viel zu knappen Zeitplan veranschlagt und erwartete uns bereits sehnsüchtig auf den Bahamas. Gespannt stachen wir in See: wie würde sich unser „Stein“ auf offener See bewähren?

Bereits auf unserer ersten Etappe von Cape May, NJ, nach Norfolk, Virginia, mussten wir feststellen, dass die Ghost wirklich eher eine Kulisse als ein seetüchtiges Segelschiff war. In den 1970er Jahren als Nachbau eines historischen

Frachtseglers gebaut, war die ex YOUNG AMERICA anscheinend für Repräsentationsfahrten in geschützten Gewässern deutlich besser geeignet als für den offenen Atlantik.

Schon bei mäßiger See von vorn tauchte sie ein paar Mal so heftig mit dem Bug in die Wellen ein, dass dabei Teile des Klüvergeschirres verbogen und große Stücke Putz vom Rumpf abfielen! Zudem leckte achtern durch den Ruderkoker ständig Wasser ins Schiff, das dann durch einen Kabelkanal weiter in den Maschinenraum lief. Nach einer schlaflosen Nacht (zumindest *ich* konnte nicht schlafen, solange das Wasser *im* Schiff genauso gluckerte wie außen an der Bordwand) erreichten wir lenzend den Hafen von Norfolk.

Nach dieser Erfahrung beschlossen wir, bis auf Weiteres die offene See zu meiden und zu versuchen, durch den *Intra Coastal Waterway (ICW)*, eine Binnenwasserstrasse parallel zur Küste, weiter nach Süden zu gelangen, zumindest so weit, bis wir das für sein schlechtes Wetter berüchtigte *Cap Hatteras* hinter uns hatten.

Dies war nun eine navigatorische Herausforderung der ganz anderen Art: Mit unseren 128 Fuß Gesamtlänge, 9,5 Fuß Tiefgang und knapp 60 Fuß Masthöhe (ohne Stengen, die hatten wir wohlweislich noch nicht angebaut) waren wir laut einheimischer Bevölkerung so ziemlich das größte Segelschiff, das jemals die Passage durch die engen Kanäle des ICW gewagt hätte. Unter den Brücken hatten wir mit unseren Masten noch ca. 5 Fuß Luft. Die Soll-Wassertiefe der Kanäle lag bei 12 Fuß, aus Geldmangel waren sie jedoch seit Jahren nicht mehr gebaggert worden. Wir nahmen das Wagnis auf uns und fuhren los, da wir keine Lust hatten, in Norfolk tage- und wochenlang auf günstiges Wetter für eine Passage über die offene See zu warten.

Nachdem wir die fast 20 Hub-, Klapp- und Drehbrücken von Norfolk glücklich hinter uns gelassen hatten, führte uns der ICW durch eine verwunschen einsame Wald- und Sumpflandschaft. Fast unheimlich wirkten die kahlen Bäume auf uns, die jetzt im Vorfrühling noch keine Blätter trugen. Stundenlang fuhren wir nur durch unberührte Wildnis, in der sich keine einziges Haus oder Zeichen von Zivilisation zeigte. Reiher begleiteten uns und auf den Pfählen, an denen die Seezeichen befestigt waren, brüteten Fischadler.

Da das Fahrwasser des ICW nachts nicht beleuchtet war, konnten wir nur tagsüber fahren und mussten uns jeden Abend einen Ankerplatz oder einen geeigneten Anleger suchen, was allein schon zur Herausforderung wurde, da wir bei unserem Tiefgang, sobald wir aus der Kanalmitte ausscherten, mit unserem Schiff im schlammigen Grund stecken blieben.

Mehrere Tage waren wir so unterwegs, machten dabei Zwischenstopp in solch winzigen Orten wie Coinjock oder Belhaven, die auf keiner Landkarte zu finden sind. Je weiter wir dabei nach Süden vordrangen, desto wärmer wurde es. Die Bäume begannen frisches Grün zu zeigen und die ersten Blumen blühten. Während wir in Virginia noch mit Nachtfrost zu kämpfen hatten (wir hatten weder Heizung noch Warmwasser an Bord), wurden in North Carolina nach und nach die Pelikane zu unseren ständigen Begleitern.

Eines Morgens, als wir gerade Anker aufgingen, kam dann vom Maschinisten die große Hiobsbotschaft (kleinere Hiobsbotschaften wie z.B. ein wiederholt überfluteter Maschinenraum waren schon fast zur Alltäglichkeit geworden): Der Tagestank hatte ein Leck. Und zwar gleich solch ein großes, dass der Diesel schneller herauslief, als die Transferpumpe aus dem Bunkertank nachfüllen konnte. Wir mussten so schnell wie möglich einen Hafen erreichen!

Der nächste Ort in Reichweite hieß Belhaven und sollte laut Seehandbuch eine Wassertiefe von neun Fuß an der Pier haben (unser Tiefgang betrug 9,5 Fuß). Wir hatten keine andere Wahl, als es zu versuchen. In der Zufahrt ging noch alles gut, aber dann wenige Meter vom Anleger entfernt blieben wir erwartungsgemäß im Schlamm stecken. Es gelang uns jedoch, uns mit eigener Kraft wieder frei zu wühlen und mit mehreren Vor- und Zurückmanövern „buddelten“ wir uns schließlich mit unserem Schiff unseren eigenen Kanal zur Pier.

Dort angekommen begannen wir, den schadhafte Tank zu untersuchen und mussten feststellen, dass das Leck mit Bordmitteln nicht zu reparieren war. Der Aluminiumtank war im Maschinenraum, von oben nicht sichtbar, direkt auf einen Stahlträger montiert gewesen und elektro-chemische Korrosion hatte den Tankboden vollkommen zerfressen. Keiner von uns wollte daran denken, was geschehen wäre, wenn uns dies auf offener See passiert wäre.

Wir baten die lokale Bootswerft um Unterstützung. Dabei mussten wir dann kennenlernen, was südstaatliches Zeitempfinden und Gelassenheit waren. Unsere Geduld wurde auf eine harte Probe gestellt. Und mit ihr die Geduld der Filmfirma, die uns wieder mal mit ihrem Zeitplan im Nacken saß.

Wir verbrachten letztendlich fast eine gesamte Woche im wunderschönen Belhaven, North Carolina, bevor wir schließlich mit einem gebrauchten Austausch tank und repariertem Klüvergeschirr unsere Reise fortsetzen konnten. Inzwischen waren wir bei der lokalen Bevölkerung zu so etwas wie der Dorfattraktion avanciert und wurden überall bestaunt und bewundert.

Während einige partout nicht glauben wollten, dass wir mit der GHOST tatsächlich *innen durch* (durch den ICW) gekommen waren, wurden wir von anderen zum Essen eingeladen und zu Ostern mit Süßigkeiten und Andenken beschenkt. Das ganze Dorf nahm am Ende Anteil daran, wie es mit unserem Tank voranging.

Als wir dann schließlich auslaufen konnten, kam gleich die nächste Hiobsbotschaft: zuverlässige Quellen besagten, dass die weitere Passage des ICW versandet sein sollte, sodass wir mit unserem Tiefgang dort nicht hindurch kämen und zurück nach Norfolk fahren müssten. Wenn wir das getan hätten, wäre es an Bord bestimmt zu einer Meuterei gekommen!

Also beschlossen wir, es trotzdem zu versuchen und uns zur Not mit Beiboot und Hand-Echolot selbst eine passierbare Rinne zu suchen. Und das Glück war uns tatsächlich wieder mal hold. Wir schafften es bis Beaufort durchzukommen, wo wir dann jedoch den ICW endgültig verlassen mussten, um weiter *außen rum* zu fahren.

In Beaufort machte uns dann jedoch wieder mal das Wetter einen Strich durch die Rechnung. Passend zum Namen der Stadt wehte es über Tage hindurch unvermindert mit Stärke 5-6, was für unseren immer noch leckenden, zerbrechlichen

„Stein“ eindeutig zu viel Seegang bedeutete. Gleichzeitig drängelte die Filmfirma mal wieder mit ihrem Zeitplan und konnte überhaupt nicht verstehen, weshalb es anscheinend wieder mal nicht möglich war, dass wir mit der GHOST einfach losfahren, um endlich auf den Bahamas anzukommen.

Die Stimmung an Bord war auf ihrem Tiefpunkt angelangt. Einzelne Besatzungsmitglieder spielten mit dem Gedanken, alles hinzuschmeißen und nach Hause zu fliegen. Das Ergebnis nach einer Woche frustrierten Wartens sah dann so aus, dass zwei von uns tatsächlich das Handtuch schmissen, während zwei weitere von der Filmgesellschaft zu Kulissenbauarbeiten auf die Bahamas abkommandiert wurden. Die fehlenden Besatzungsmitglieder wurden mit Seeleuten internationaler Herkunft aufgefüllt. Darunter ein Kanadier, ein Engländer, ein Neuseeländer und ein Amerikaner.

Und dann gab uns schließlich das Wetter doch noch eine Chance. In mehreren Etappen schafften wir es, bis nach Charleston, South Carolina, zu gelangen. Die Tatsache, dass wir nun wieder einen Bundesstaat weiter gekommen waren, hob unsere Stimmung beträchtlich. Unterdessen zeigte sich jedoch ein anderes Unbill der Witterung:

Je weiter wir nach Süden kamen und die Wetterscheide Cap Hatteras hinter uns ließen, wurde es nicht nur deutlich wärmer, sondern auch die Luftfeuchtigkeit stieg rapide an, bis sie sich schließlich bei ca. 100 Prozent einpegelte. Dazu regnete es des Öfteren, was unser Schiff in eine lebhaftere „Tropfsteinhöhle“ verwandelte. Überall leckte es von oben rein und was nicht unmittelbar durchnässt wurde, war klamm und nicht mehr trocken zu bekommen. In unseren Kammern fing die Wandverkleidung und sogar die Bettwäsche an zu schimmeln. Höchste Zeit also, dass wir endlich auf den Bahamas ankamen!

Während ich bis Charleston bereits mehrmals ernsthaft daran gezweifelt hatte, ob wir mit der GHOST überhaupt jemals heil irgendwo ankommen sollten, ging ab jetzt auf einmal alles sehr schnell. In einem mehrere Tage andauernden Fenster guten Wetters fuhren wir, immer dicht unter Land, die amerikanische Küste entlang Richtung Süden, bis wir etwa auf der Höhe von West Palm Beach, Florida, waren und bogen dann nach Osten ab, um den Sprung über den Golfstrom zu wagen. Acht Stunden später kam die Küste von Grand Bahama Island in Sicht und weitere fünf Stunden später liefen wir im Morgengrauen in Freeport, Grand Bahama ein.

Sobald wir einklariert waren, überfielen uns dann auch die Filmleute, die nur wenig Verständnis dafür aufbringen konnten, dass wir nach dieser Reise körperlich und nervlich erschöpft waren. Anstatt uns Ruhe zu gewähren, mussten wir zunächst wieder zu einer Tagesfahrt auslaufen, während der wir unter vollen Segeln vorführen sollten, wie „die Kiste segelt“.

Eine Sache, zu der wir während der Überfahrt bisher noch überhaupt gar nicht gekommen waren, da der Wind, wie bei Segelschiffen meistens so, immer genau von vorne geweht hatte. Zu unserer aller Überraschung verhielt sich die Ghost unter Segeln deutlich besser im Seegang als unter Maschine und benahm sich beinahe „wie ein richtiges Schiff“.

Am nächsten Tag verholten wir die GHOST dann ans andere Ende der Insel zu den Filmstudios, in deren Becken wir nur bei Hochwasser einlaufen konnten. Während

wir als Besatzung nun dachten, unsere Hauptarbeit erledigt zu haben und auf die versprochenen Tage Ruhe hofften, bevor wir zu den Dreharbeiten wieder auslaufen sollten, ging der Stress hier erst richtig los. War die Kommunikation mit den Filmleuten aus der Entfernung schon schwierig, so wurde sie hier zur Katastrophe.

Entgegen aller Absprachen sollten wir auf einmal bei allen Umbauarbeiten, die am Schiff vor dem Dreh noch zu tätigen waren, mithelfen, zusätzlich dazu auch noch Nachtwache gehen und diverses andere mehr, wobei weder die Stellung des Kapitäns und der Besatzung respektiert wurde, noch auf unsere nautische Fachmeinung Wert gelegt wurde. Mir und einigen anderen Besatzungsmitgliedern fiel daraufhin die Entscheidung nicht schwer. Keine Südseesonne und kein Karibikstrand konnten mich hier noch halten. Nachdem ich mir das Theater einige Tage lang angesehen hatte, beschloss ich zu kündigen und bereits zwei Tage später saß ich im Flugzeug nach Hause.

Die Reise mit der GHOST war eine sehr interessante aber auch sehr sehr anstrengende Zeit gewesen.

Jutta Wahlen