



KLAUS HYMPENDAHL

Logbuch der Angst

Der Fall Apollonia



DELTUS KLASING

Klaus Hympendahl

LOGBUCH
DER ANGST

DER FALL APOLLONIA

Delius Klasing Verlag

Inhalt

Vorwort	7
Das Kennenlernen	10
Die Abfahrt	16
Erster bis einundzwanzigster Tag	25
Die Ankunft	226
An Land	230
»Ist das dein Versprechen, das du mir gegeben hast?«	239
Das Urteil	255
Weshalb der Name ›Apollonia‹?	257
Presseberichte	259
Nachwort	263
Glossar	266

Vorwort

Am 13.12.1981 ereignete sich mitten auf dem Atlantik eine Tragödie. Auf der Segelyacht *Apollo-
nia* wollten sechs Personen von Gran Canaria aus in die Karibik segeln. Am 18. Tag auf See, vier Tage vor der Ankunft auf der Insel Barbados, wurden der Eigentümer und seine Freundin von einem Mitsegler erschossen. Ein Dritter wurde mit einem Brustdurchschuss schwer verletzt.

Dieses Buch, das sich eng an die Realität dieses in Seglerkreisen bekannten Falles anlehnt, befasst sich mit dem Problem, wie schnell auf engstem Raum, beispielsweise an Bord einer Yacht, aus Meinungsverschiedenheiten offener Streit werden kann. Im Rahmen der künstlerischen Freiheit und um den Lesern deutlich vor Augen zu führen, wie dieser Streit geradlinig zur Tragödie führte, wurden weite Passagen erfunden. Welche Schuld hatte der Täter? Welchen Beitrag lieferten die Opfer? War die Tat vermeidbar? Und: Wäre die Tat überhaupt passiert, wenn sich eine vergleichbare Konstellation an Land ergeben hätte und nicht auf dem endlos erscheinenden Wasser?

Das Buch handelt insbesondere von der Enge, in die Menschen hineingeraten können. Eine Enge, in der Spannung und Gereiztheit entstehen, sodass sich Wut, Hass und Angst entwickeln.

Diese besondere Enge gibt es überall. Sie kann auf einer Almhütte erlebt werden, im Aufzug, als Inselangst,

durch Mobbing im Büro, in der Ehe oder auf einem Schiff. Die Verhaltensregeln, um mit anderen Menschen auf begrenztem Raum oder in einer Beziehung, die ebenso eingrenzen kann, gut auszukommen, sind den Betroffenen oft fremd.

Auf einer Almhütte kann man sich von den anderen trennen, man kann ins Freie gehen; der Aufzug öffnet schnell seine Tür, eine Insel lässt sich umwandern, nach dem Mobbing im Büro kommt der Feierabend, auch der Enge einer Ehe kann man endlich durch Scheidung entgehen. Aber der Nähe zu Mitseglern auf einer Hochseeyacht kann man nicht entweichen. In der Mitte des Ozeans gibt es kein Entkommen in eine nahe Marina, in eine Hafenkneipe. An der Bordwand ist Schluss.

Diese Unausweichlichkeit wurde den Seglern auf der Yacht *Apollonia* zum Verhängnis. Der unerfahrene Eigentümer und seine Freundin nahmen in einem spanischen Hafen ein fremdes Paar und zwei fremde Männer an Bord, mit denen sie über den Atlantik segeln wollten. Dieser Törn erwies sich als Beispiel dafür, wie die unausweichliche Enge zum *worst case scenario* wurde.

»Die Bedingungen auf einer Hochseeyacht – in weitem Raum auf engem Raum – bringen unbekannte Belastungen für den Einzelnen. Derjenige, der an Land unter festen Normen gelebt hat und diese an Bord nicht mehr vorfindet, kann anormal reagieren«, folgerte einer der Sachverständigen in dem späteren »*Apollonia*-Prozess«, Der Prozess beschäftigte nicht nur die internationale Segelwelt – sämtliche Medien, besonders die großen Zeitschriften verfolgten ihn mit eigenen Berichterstattungen. Allein der SPIEGEL widmete dem Prozess drei Reportagen. Das Urteil hatte Juristen, Kommentatoren und Segler in zwei Lager gespalten.

Abgesehen von der Enge, die allein schon zu Klaustrophobie führen kann, kommen auf einer Yacht Faktoren hinzu, die man in dieser Geballtheit woanders kaum

kennt: konträre Lebensgewohnheiten der Mitsegler, unterschiedliche Vorstellungen über Essen und Schlafen, einander widersprechende Gesinnungen, verschiedene Prinzipien für Ordnung in einem Raum, der die Maße eines kleinen Kinderzimmers nicht überschreitet, schmale Kojen, begrenzter Stauraum für die persönlichen Dinge, ständiger Körperkontakt mit fremden Menschen. Hinzu kommen Schlafmangel, überspielte Ängste, soziale Anpassungsschwierigkeiten, Kompetenzprobleme, die persönliche Unausgeglichenheit Einzelner und vieles andere mehr. Die Skala der Stressfaktoren, die an Bord auftreten können, ist groß. Viele Geschichten sind bekannt von Paaren – einst an Land gut befreundet –, die sich nach dem gemeinsamen Törn auf Nimmerwiedersehen trennen. Dabei sind diese Törns meist nur Reisen in Küstengewässern mit abendlichem Landgang.

Das Wort Angst kommt von Enge. Schon lange bevor Menschen zur See fuhren, haben sie einen Zusammenhang gesehen. Im gesamten indogermanischen Sprachraum, von Indien bis Norwegen, ist die Sprachwurzel des Begriffs Angst das Wort Enge (lateinisch: *angere* = been-gen).

Jean Paul Sartre hat die Enge einer Dreiergruppe in seinem Drama *Geschlossene Gesellschaft* beschrieben. Seine Geschichte handelt allerdings von Menschen, die sich noch nach dem Tod gegenseitig peinigen. Diese Geschichte handelt von Menschen, die sich vor dem Tod misshandeln. Auch hier trifft Sartres Erkenntnis zu: die Hölle – das ist eine geschlossene Gesellschaft.

Die Namen aller am Geschehen und am Prozess beteiligten Personen wurden geändert.

Das Kennenlernen

Ich küsste das Steuerrad. Mit diesem Ritual feiere ich jede gelungene Überfahrt. An jenem Tag, dem 14. Oktober 1981, war ich von einem Törn von Mallorca nach Gran Canaria angekommen, den die *African Queen*, meine kleine 10-Meter-Yacht, ohne besondere Vorkommnisse hinter sich gebracht hatte. An Bord war außer mir Regina Lob, eine begabte Seglerin.

Sicherlich, in der Straße von Gibraltar hatte die Rollgenua geklemmt. Ausgerechnet als zunächst Starkwind aufkam, der sich später zu einem Sturm auswuchs, konnten wir die Genua nicht reffen, nicht einrollen. Natürlich passiert so etwas immer nachts. Wir waren in der Dunkelheit in den fremden Hafen von Tarifa motort und hatten dort das schlagende Segel gebändigt und dann den Schaden in der Sicherheit des Hafens behoben. Seitdem sind zwar mehr als zwanzig Jahre vergangen, aber ich erinnere mich noch sehr genau, wie ich in der Dämmerung des Morgens die Silhouette eines aufkommenden Tankers mit der an Land vermuteten Stadt Tanger verwechselt hatte – Tanger und Tanker, ein Wortspiel, das fast schon die Qualität von Seemannsgarn hat. Und dann war da noch die Geschichte mit dem Taschenrechner und dem integrierten Navigationsmodul. Ich bin sicher, dass es sich um das Modell TI 88 von Texas Instruments handelte. Zwei Tagesetappen von den Kanarischen Inseln entfernt, war er mir vom Kartentisch auf

den Boden geknallt und natürlich sofort hinüber. Das war mehr als ärgerlich, weil ich immer meine Sextantennavigation damit errechnete und deshalb leider vergessen hatte, wie die Aufgabe »per Hand« zu bewerkstelligen war. Mühevoll musste ich mir das Verlernte wieder ins Gedächtnis zurückholen. Aber bevor ich am nächsten Tag rechnerisch die einzelnen Schritte nachvollzogen hatte, rief ich ein Frachtschiff in Sichtweite über das Bord-UKW-Telefon an. »*Ship in vicinity. This is the German sailing yacht African Queen. Can you give me your position please?*«

Eine Stimme antwortete in stark gebrochenem Englisch, das kaum zu verstehen war. Mitten in diese Antwort platzte jedoch eine andere, viel lautere Stimme in deutscher Sprache: »Wenn's 'n Grieche is, dann mach die Biege.«

Danach kam nichts mehr aus dem Mikrofon, so sehr ich ihm auch auf Deutsch und Englisch etwas zu entlocken versuchte. Das waren die einzigen besonderen Vorkommnisse während dieser schönen achttägigen Segelreise nach Pasito Blanco auf Gran Canaria. Von hier aus sollte es Wochen später in die Karibik gehen. Zu diesem Zeitpunkt wussten wir noch nicht, welche Aufregungen das Schicksal für uns bereit hielt. Denn während unseres Aufenthaltes in Pasito Blanco begegneten wir den Akteuren einer der tragischsten Geschichten in der Hochseesegelei. Ein menschliches Drama, das in der internationalen Yachtszene einmalig blieb, begann in diesem Hafen.

Die neue Marina von Pasito Blanco lag ziemlich isoliert zwischen den Touristenzentren Maspalomas und Puerto Rico auf Gran Canaria. Nichts als Felswände und Steinwüste um den neuen Hafen. Jemand hatte damals im Zusammenhang mit dem Aufblühen der Fahrtensegelei die vorzügliche Idee gehabt, für all die Yachten, die mit

Zwischenstopp auf den Kanaren von hier aus in die Karibik segeln wollten, eine Marina zu bauen. Und um der ziemlich unausgewogenen Infrastruktur der Insel einen Kick zu geben, hatten die Verantwortlichen listigerweise beschlossen, die Anlage in eine wenig besiedelte Gegend zu verpflanzen und ihr mithilfe des Locknamens Pasito Blanco ein wenig Flair zu verleihen.

Ich glaube, der Bus an der Hauptstraße hielt nur, wenn man dem Fahrer heftig zuwinkte. Von dort oben aus konnte man nicht einmal sehen, dass unten am Meer ein paar hundert Schiffe lagen, eines neben dem anderen. Nur ein Straßenschild wies darauf hin, dass die neu angelegte Trasse nicht irgendwo am Meer endete. Wir hatten über eine Woche während der Hinfahrt Zeit gehabt, uns eine Vorstellung von einer Marina mit dem Namen Pasito Blanco zu machen. Unsere Fantasie schwelgte in Palmen und mit Hibiskus bepflanzten Rabatten. Wir träumten von weißen Marinengebäuden mit kobaltblauen Fensterrahmen und Türen, im maurischen Stil gebaut, mit bunten Bougainvillen, die an den Hauswänden empor rankten, mit Schatten spendenden Pergolen zwischen den Gebäuden, überdacht mit Weinblättern und anderen hoch kletternden Pflanzen. Andalusische Musik würde aus jeder Tageszeit eine Siesta machen ...

Doch in Wirklichkeit war Pasito Blanco ein verlassener, öder und ziemlich trister Fleck, aus Fels gesprengt und auf Fels gebaut. Eine geisterhaft wirkende, öde Marina, zusammengehalten durch Mörtel, Zement und Beton, eingebettet zwischen eine künstliche Mole, riesige ins Meer versenkte Felsbrocken und schroffe Felswände an der Landseite, mit der Anmutung eines großen Steinbruchs. Alles Grau in Grau. An Grün und Blumen kann ich mich nicht erinnern.

Als ich den ersten Blick auf die Anlage warf, konnte ich mich kaum noch daran erinnern, warum ich ausgerechnet diesen Hafen ausgewählt hatte. Doch Pasito

Blanco war damals die einzige Marina auf der Hauptinsel, denn der Hafen von Las Palmas kam für uns nicht infrage. Seit vielen Jahren schwamm dort eine permanente Ölschicht, die den Wasserpass einer jeden Yacht verdreckte. Es gab einfach keine Alternative. Zumal ich das Schiff bis zur endgültigen Abfahrt in die Karibik noch einige Wochen unbeaufsichtigt liegen lassen musste.

Im Übrigen dachte ich offensichtlich nicht als Einziger so. Die Marina war voll von Fahrtenyachten. Gut, dass ich einen Platz reserviert hatte. Ich glaube, Pasito Blanco war in jenen Anfangsjahren das Lehrbeispiel einer Anlage, die den Ansprüchen von Seglern nicht genügt. Ich empfand sie als eine Art negatives Paradestück eines *port de plaisance*, wie die Franzosen eine Marina bezeichnen. Es gab keinerlei Einkaufsmöglichkeiten. Für jeden Ölfilter, jede NiroSchraube, für ein Bier oder ein Brot musste man einen Bus nehmen. Besonders unangenehm war der Marinadirektor. Er herrschte über seine Anlage, die eigentlich eine Oase für Romantiker und Individualisten sein sollte, wie ein Admiral. Für uns Segler sprachlich und menschlich unnahbar, regierte er seine Marineros im Befehlston. Und genauso schroff war er zu uns Seglern.

Das schweißte die internationale Schar seiner Klientel näher zusammen. Wir hatten alle ähnliche Vorstellungen vom Glück auf dem Meer, von der unbegrenzten Freiheit, vom *away from the rat race*: raus aus der Tretmühle, für immer oder – wie wir – auf begrenzte Zeit. Wir hatten alle die gleichen Vorbereitungen an Land durchgemacht, die gleichen Segelbücher gelesen, ähnliche Zeitschriften abonniert, dieselben Filme übers Segeln gesehen, egal ob in Großbritannien, Italien oder Deutschland. Dementsprechend locker schlossen wir Freundschaft mit den anderen Bootsbesatzungen. Schon nach drei Tagen wusste jeder mehr über seinen Stegnachbarn als vom Wohnungsnachbarn in der Heimat, mit dem man ein Dutzend

Jahre Wand an Wand gelebt hatte, fern im kalten Norden. Vielleicht hat uns diese abgelegene, steinerne Marina mit ihrer Schroffheit einander näher gebracht, als es eine mondäne Fullservice-Marina jemals vermocht hätte.

In jenen Tagen lernte ich durch meinen Bootsnachbarn Herbert Altmann, Einhandsegler und Eigner einer kleinen Holzjacht, die im direkten Vergleich unsere auch sehr kleine Yacht Vertrauen erweckend groß aussehen ließ, Jörg Röttlich und Andrea Kleefeld kennen. Ich ahnte natürlich nicht, dass hier eine Tragödie ihren Anfang nahm.

Jörg und Andrea waren mir vom ersten Augenblick an sympathisch. Da Regina und ich noch einmal für einige Wochen zurück nach Deutschland mussten, fragte ich Jörg, ob er während dieser Zeit einige Lackierarbeiten an den Teakleisten der *African Queen* durchführen könnte. Wir besprachen die Details beim Rotwein in unserem Cockpit. Jörg Röttlich, ein groß gewachsener Mann mit Vollbart, tief in der Stimme, schien stets sorgsam zu überlegen, was er sagte. Und Andrea – zierlich, dunkelhaarig – war auffallend schweigsam. Über den Stegfunk, wie das übliche Hafengerede über alle und jeden genannt wird, hatte ich erfahren, dass die Segelyacht *Pelikan*, auf der sie gebucht hatten, für die beiden zur Endstation Sehnsucht geworden war, weil der Eigner sie nicht mehr an Bord haben wollte. Ohne mich weiter um die herumschwirrenden Gerüchte zu kümmern, bezahlte ich Jörgs Lackierarbeit im Voraus, in der festen Überzeugung, dass er gute Arbeit leisten würde. Dann flogen Regina und ich für ein paar Arbeitswochen nach Deutschland.

Bei unserer Rückkehr war ich mit Jörg Röttlichs Arbeit zufrieden. Er hatte sich als genau der Mann erwiesen, den ich beim Rotwein im Cockpit kennen gelernt hatte

und wie ihn Segler schätzen: ein guter und zuverlässiger Handwerker. Aber bedanken konnte ich mich für seine Arbeit nicht mehr, denn just am 26. November 1981, dem Tag, an dem wir wieder in Pasito Blanco ankamen, waren Jörg Röttich und Andrea Kleefeld auf der *Apollonia* gegen Mittag absegelt.

Damit begann das Verhängnis ...

Die Abfahrt

Es ist ein strahlend blauer Tag. Das Logbuch der *Apollonia* vom 26.11.1981 belegt es: hundertprozentig wolkenfreier Himmel, ein Hoch von 1023 Millibar, leichte Winde aus Nordost um 3 bis 4 Beaufort. Ideale Bedingungen, um eine Segelreise zu beginnen.

Aber die *Apollonia* will ihren Liegeplatz zunächst nicht verlassen, ihr Motor streikt, springt nicht an. Der Starter ist kaputt. Erst als ein herbeigeholter Mechaniker mit einem großen Schraubendreher das Zündschloss überbrückt, läuft die Dieselmachine. Die Springleinen der *Apollonia* werden gelöst. Segler am Steg warten darauf, die letzten beiden Achterleinen zu lösen und sie an Bord zu werfen.

Vor dem Eigner Manfred Schön und seiner Freundin Petra Meinhard liegen 3000 Seemeilen, an deren Ende ihr neuer Arbeitsplatz in der Karibik wartet. Dort wollen sie mit ihrer 17-Meter-Yacht Charter fahren. Ihre seglerischen Erfahrungen sind allerdings gering – nur die Fahrt von Bremerhaven, quasi als Mitsegler, bis Gran Canaria liegt hinter ihnen. Um dieses Manko auszugleichen, haben sie Jörg Röttich als Navigator und dessen Freundin Andrea Kleefeld angeheuert. Und weil ihre Bordkasse durch einen Diebstahl geplündert wurde, haben sie die zwei zahlenden Gäste Oliver Otten und Charlie Geißler aufgenommen.

Röttich steht am Ruder. Er schaut den Eigner an und fragt: »Alles klar?«

Der hat einen Kloß im Hals, nickt nur.

»Beide Achterleinen los!«

»Achterleinen sind los!«

»Muringleine los!«

»Muringleine ist los!«

Die schöne Yawl *Apollonia* löst sich langsam vom Steg. Viele Zuschauer haben sich versammelt, wollen sehen, wie dieses besondere Exemplar in seiner vollen Länge aussieht, wie es im Wasser liegt, denn vom Steg aus erkennt man nur einen Teil der Schönheit. Yawls, mit dem zweiten, kleineren Mast hinter dem Steuerstand, gibt es kaum noch. Sie sind Relikte aus der Zeit, als Autos noch lang geschwungene Kotflügel besaßen.

»Fender rein!«

Genüsslich beobachtet Jörg Röttich vom Steuerstand aus, wie zehn Hände die verschiedenen Fender an beiden Seiten der Reling entknoten und ins Cockpit legen, wo sie unter der Sitzbank verschwinden. Er gibt jetzt ein bisschen mehr Gas, in einem leichten Bogen nimmt die Yacht Fahrt auf und wendet ihren Bug in Richtung Molenköpfe, in Richtung Westen.

Eigner Manfred Schön stellt sich hinter seinen Steuer-
mann und lehnt sich an den Besanmast. Er genießt es, die vielen Segelfreunde am Steg und auf den anderen Yachten zu grüßen.

Einige winken, andere rufen: »Gute Fahrt!«

Ein Engländer schreit: »Ihr wisst ja, immer nach Süden und wenn die Butter schmilzt, dreht ab nach Westen!«

Petra stellt sich neben ihren Freund, in einer Hand eine Zigarette, legt ihren freien Arm um ihn und sagt: »Ich liebe dich. Jetzt beginnt unser neues Leben.«

»Ich muss dir gestehen, dass ich zu aufgeregt bin, um jetzt an die Zukunft zu denken. Meine Gedanken rasen nur so durch den Kopf. Ich bin froh, dass Jörg das Ablegemanöver fährt«, erwidert Manfred.