



Es muss nicht immer die neueste Technik sein – der Mythos Indian aus Springfield, Massachusetts. Im Hintergrund: Einst schnellster Grosssegler seiner Zeit – die Passat.

Wie Tiere einer längst vergangenen Zeit



Ihr Auftritt ist gewaltig, ihr Charisma unbeschreiblich. Wäre sie ein Mensch und würde einen Raum betreten, er wäre voll von ihr.

Sie ist immer auf der Seite der Guten, der Gerechten, der Unbezwingbaren. Sie ist wie der Duke – Legende und Traum. Sie ist der einsame Reiter der in den Sonnenuntergang reitet, und sie ist die Herde üffel, die die Nordamerikanischen Prärien durchquert - unüberwindlich.

Männer, konstruierten Sie in diesem Geiste, - für die weiten Prärien, für endlos lange Highways. Ihr Kolbenhub erinnert an die ungebändigte Kraft der Dampflokomotiven der »stählernen Rösser« die die Weite des Kontinents dahin schmelzen ließen, verlässlich wie ein Schweizer Uhrwerk. Ihre Kraft schöpft sie aus dem Stahl, aus dem sie konstruiert ist. Kein kunst-

stoff-gläubiger Jünger Nippons wird ihr je das Wasser reichen dürfen. Gimli der Zwerg könnte ihre Zylinder eigenhändig in den tiefen Bergwerken von Moria geschmiedet haben. Ihr Klang ist Titelmelodie eines Heldenepos. Nun, genug der Emotionen. 1901 baute der aus Schweden stammende Oskar Hedström sein erstes Motorrad in den Vereinigten Staaten. Zusammen mit George Hendee gründete er Indian Motorcycles. Zehn Jahre später produzierten sie bereits knapp 32000 Motorräder pro Jahr. 1911 gewann eine Indian als erstes ausländisches Motorrad die TT auf der Isle of Man, damit gelang dann auch eine Verkaufsteigerung auf dem

Europäischen Kontinent. Indian war weltweit der erste Produzent von Serienmotorrädern. Die Maschinen aus Springfield hatten einen legendären Ruf als zuverlässiges, komfortables Langstreckenfahrzeug. Als ihr einziger ernstzunehmender Konkurrent galt Harley Davidson, doch war das Image der Maschinen aus Milwaukee lange nicht so gut. Indian baute die ersten Motorräder mit elektrischem Anlasser – und gehörte zu den ersten Herstellern die Vierzylindermotoren in Motorradrahmen einbauten. Die bekanntesten Typen waren die Scout und die Chief. Sehr gut restaurierte Chief's aus den letzten Produktionsjahrgängen der Marke aus Springfield werden gut und gerne für bis zu 40.000,- Euro gehandelt. 1953 kam das Aus für die Motorradbauer aus Massachusetts – Indian Motorcycles musste Konkurs anmelden. Seit dem wird immer wieder versucht den Markennamen neu zu beleben. Die Augen des jungen Seekadetten leuchten als er die Indian Chief Baujahr 1948 erkennt, und sein Interesse für die Maschine, scheint sofort entflammt. Die ganze Szene hat etwas von »Ein Offizier und Gentleman« - der junge Seemann in der schmucken marineblauen Uniform und die sehr schön restaurierte, grüne Schönheit aus Springfield Massachusetts. Selbstverständlich verfügt unsere Indian über den charakteristischen Fransensat-

tel. Der Gasdrehgriff liegt bei der Indian links. Indian Horst unser stolzer Besitzer erklärt: »damit man mit der rechten Hand den Colt halten und schießen konnte«. Die Indian war Polizeimotorrad und viele, ihrer Jahrgänge absolvierten ihren Dienst in der US Army. Was förmlich ins Auge springt, ist der rechts angebrachte Schalthebel, ja Fußschaltung ist hier auch nicht ... 1200 Kubikzentimeter Hub - raum aber keine Angabe über die Motorleistung, egal - ist bei einem solchen Motorrad auch nicht wirklich wichtig. Etwa 120 Stundenkilometer bringt unsere Lady auf die Uhr, und das mit fast 60 Jahren auf dem Puckel. Überall wo unsere Chief auftaucht ist Sie der Star, und es drängt sich mir der Eindruck auf, als wäre Sie daran gewöhnt. Doch hier an der Ostpreußenkaje in Travemünde treffen wir auf die MIR. Und diesmal gewinne ich den Eindruck dass dieser Dreimaster unserem Häuptling Respekt abnötigt. Das Russische Vollschiff – Vollschiff bedeutet dass auch der achtere Gaffel getakelte Mast, zusätzlich mit Rahsegeln ausgestattet ist – hat

vor zwei Tagen hier festgemacht. Die MIR ist teil der Admiral – Makarov - Akademie und ihr Heimathafen ist St. Petersburg. Auf der Akademie wird der Nachwuchs für die Russische Handelsmarine ausgebildet, Und auf der MIR werden die jungen Seekadetten auf ihre Fahrenszeit vorbereitet. Ihr Charakter soll auf See und von der See geprägt und gefestigt werden. Auf einer Danziger Werft lief sie 1987 zusammen mit 5 weiteren Schiffen gleicher Bauart vom Stapel. Die Stammcrew besteht aus 55 Seeleuten, diese wird dann mit bis zu 140 Seekadetten der Hochschule ergänzt. Unter »Voll Zeug« macht sie etwa 19,4 Knoten, so genießt

Sie den Ruf des Aktuell »schnellsten Großseglers der Welt«. Obwohl sich dieser Sonntag als wunderschön sonniger Spätsommertag präsentiert, war die Anfahrt hier hin nach Travemünde am frühen Morgen doch schon recht frisch. Die Felder, vom Frühnebel verhangen, erscheinen wild-romantisch, und schon von weitem lenken die Mastspitzen von zwei Windjammern, Der MIR und der Passat, unsere Aufmerksamkeit auf sich. So war es denn eine abgemachte Sache, diesen beiden die Ehre zu erweisen, und ihnen einen Besuch abzustatten. Nachdem wir also der MIR zuerst die Ehre erwiesen, ging es nun mit der Fähre rüber über die Trave um im Passathafen, der altherwürdigen Dame unsere Aufwartung zu machen. Sicher vertäut liegt die Passat hier am Priwall, der Travemünde gegenüber- liegenden Halbinsel vor Anker. 1911 bei Blohm und Voss in Hamburg gebaut, wurde die Viermastbark zuerst in der Salpeterfahrt nach Chile eingesetzt. Auf ihrer schnellsten Reise, 1927 brachte sie 4.700t Salpeter in die Heimat. Für die Reise vom englischen Kanal aus nach Coral in Chile brauchte sie 67 Tage die Rück-

reise meisterte sie in 75 Tagen. Sie gehörte damals der Segelschiffreederei F. Laisz. Deren Schiffe die so genannten »Flying P. Liner« – ihre Namen fingen alle mit einem P an, galten damals als die schnellsten ihrer Zeit. Als dann 1957 ihr Schwesterschiff die Pamir im Sturm vor den Azoren versank, wurde Sie nach einem stürmischen Segelschiffsleben 1959 als Museumsschiff hier vor Anker gelegt. Wieder zurück auf dem rechten Traveufer, laden an der Uferpromenade zahlreiche Cafes und Restaurants zum flanieren und verweilen ein. Thomas Mann, der Maler Edvard Munch und auch Franz Kafka verbrachten hier ihre Tage zu

Beginn des letzten Jahrhunderts. Im Casino von Travemünde gaben sich in den Sechzigern Stars wie Curd Jürgens, Sophia Loren und Kirk Douglas ein Stelldichein. An den Tischen eines namhaften Lübecker Marzipanproduzenten lassen wir uns auf eine Tasse Cafe nieder, zumindest war es ursprünglich so gedacht. Doch auch an der göttlichen Marzipantorte kommen wir nicht vorbei. Während wir diese genießen, ziehen auf der Trave Fähren und Frachtschiffe an uns vorbei, flankiert von Sportbooten aller art vom Einmannkajak bis zur Segelyacht. Auch der Strand lockt, doch obwohl wir Badesachen dabei haben, zieht es uns zum baden nicht, an den feinsandigen Strand der Ostsee. Hiefür ist es schon zu spät im Jahr. Gut gestärkt gehen wir nun wieder auf Tour. Flotte Kurvenhutz ist aber mit der alten Dame nicht drin. Die weit ausladenden Trittbretter verhindern größere Schräglagen, aber wer will auch schon mit einem solchen Motorrad die letzten möglichen Winkel-

Wie eine Szene aus dem Film »Ein Offizier und Gentleman« (o.).



Die MIR ist Teil der Admiral-Makarov-Akademie.

grade austesten. Gemütlich im Cruisertempo touren wir über die Landstrassen des östlichen Schleswig Holsteins. Purer Genuss ist angesagt. Und so reiten auch wir, wie jener Cowboy die letzten Sonnenstrahlen genießend in die rote Abendsonne eines herrlichen Tages.

Text und Fotos: Stephan Käufer

