

# Im Ruderboot durchs Anaversum

oder: Bemerkungen über muskelkraftgetriebene Wasserkleinfahrzeuge in Entenhausen

von Susanne Luber

Ehret eure großen Männer! Wie könnte man einem verdienten Donaldisten mehr Ehre erweisen als dadurch, dass man seine Forschungen weiterführt? Der vorliegende Beitrag ist eine Hommage an Andreas Platthaus, dem wir donaldistische Hochgenüsse verdanken wie den Forschungsbeitrag „Wie tief man doch sinken kann!“<sup>1</sup>



WDC 53, TGDD 110

Darin hat Platthaus überzeugend dargelegt, dass Schiffe im Anaversum notwendigerweise sinken. Sie sind sozusagen zum Sinken geschaffen. Ob durch Sturm und Wogenbraus, durch Kanonenkugeln oder Bohrwürmer, durch aufgequollene Ladung oder schlicht durch seemännische Unfähigkeit – sie sinken. Dampfer, Jachten, Äppelkähne, und sogar Ruderboote – egal ob in flachem Wasser oder in tiefem, früher oder später sinken sie alle.



WDC 292, KA 56

<sup>1</sup> Andreas Platthaus: Wie tief man doch sinken kann! In: Der Donaldist 121 (2004), S. 6-31.

Aber macht es wirklich keinen Unterschied, ob der Entenhausener mit einem Ozeanriesen, einer Segeljacht oder einem Ruderboot in See sticht? Die Antwort lautet natürlich: doch. In der Statistik des maritimen Scheiterns gibt es signifikante Unterschiede. Meine These lautet: Je kleiner das Boot, desto geringer die Gefahr, damit unterzugehen. Das versuche ich im folgenden zu belegen.

In der Welt von Entenhausen sind alle Klassen von Wasserfahrzeugen zu beobachten: Hochseeschiffe, Flachseeschiffe, A-Boote, U-Boote, Großsegler, Kleinsegler, Motorboote, Ruderboote, Hausboote und andere mehr. Auf Dickschiffe gehe ich hier aus Platzgründen nicht ein, außerdem gibt es dazu einen Beitrag von Michael Werner im DD.<sup>2</sup> Ich beschränke mich auf Wasserkleinfahrzeuge, das sind im Behördendeutsch Wasserfahrzeuge mit einer Gesamtlänge von weniger als 20 Metern.<sup>3</sup> Die meisten Wasserkleinfahrzeuge in Entenhausen sind deutlich kürzer; sie haben eine Länge von geschätzt zwischen 3 und 5 Metern.

Laut den Berichten von Barks & Fuchs gibt es im Anaversum unterschiedliche Typen von Wasserkleinfahrzeugen: Kleinmotorboote, Segelboote, Ruderboote, Paddelboote, Schlauchboote, Gondeln, Stakkähne, Einbäume, Hausboote mit und ohne Motorantrieb und Flöße. Daneben kommen ungewöhnliche Wasserfahrzeuge vor wie einzelne Baumstämme, Badewannen, Matratzen, Gummielefanten, Gondeln, die einem einfach so zuschwimmen, Holzschuhe, einmal sogar ein aus einem reinen Goldklumpen gehämmertes Boot.<sup>4</sup>

Auch leere Tonnen werden zuweilen – mit mehr oder weniger Erfolg – als Wasserfahrzeug eingesetzt.

<sup>2</sup> Michael Werner: Die Entenhausen anlaufende Handelsflotte unter besonderer Berücksichtigung der landseitigen Infrastruktur nach kartographischen Gesichtspunkten, in: Der Donaldist 137 (2010), S. 46-57.

<sup>3</sup> Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung (BinSchStrO) sowie Kollisionsverhütungsregeln (KVR) der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung (SeeSchStrO): „Ein Wasserkleinfahrzeug ist ein Wasserfahrzeug, dessen Schiffskörper ohne Ruder und Bugspriet eine Länge von weniger als 20 m aufweist“.



WDC 255, KA 54



WDC 224  
KA 39

Diese Vielfalt ist zu groß für eine einzelne Frau. Deshalb begrenze ich diese kleine Untersuchung auf muskelkraftgetriebene Wasserkleinfahrzeuge – also auf Boote, die in der Regel durch Ruder oder Paddel angetrieben werden.

Wenn der Entenhausener aufs Wasser geht, tut er das am liebsten in einem Motorboot. Wird auf den



FC 406, KA 03

<sup>4</sup> Beispiele für ungewöhnliche Wasserkleinfahrzeuge: Baumstamm: US 57 „Das Geheimnis der schwarzen Kastens“, Badewanne: WDC 117 „Das Frühlingspicknick“, Matratze auch: WDC 206 „Die Bewährung“, Gummielefant: WDC 224 „Das Strandfest“, Gondel: ebenda, Holzschuh: WDC 288 „Undank ist der Welt Lohn“, Boot aus Goldklumpen: US 35 „Das Goldschiff“.

<sup>5</sup> WDC 272 „Donald, der Haarkünstler“

Einsatz eines Motors verzichtet, dann ist das Ruderboot die erste Wahl. Es wird meist auf Seen und Flüssen eingesetzt, seltener auf dem Meer. Das Ruderboot wird als Fischerboot benutzt, als Beiboot auf Segeljachten, als Rettungsboot auf großen Schiffen, gern auch als Angelkahn. Diese Boote haben meistens einen Flachboden, eine hohe Bordwand und breite Sitzbänke. In der Regel sind sie mit zwei oder vier Rudern (Skulls oder Riemen) ausgestattet. Selten – eigentlich nur nach Schiffsuntergängen – sieht man größere Boote für ganze Schiffsbesatzungen. Das rein sportliche Rudern wird in Entenhausen offenbar kaum gepflegt. Nur ein einziger Bericht (meines Wissens) zeigt „die Rudermannschaft der Universität“ – aber nicht beim Training, sondern beim Frisör.<sup>5</sup>



FC 09, TGDD 73

Die Rudertechniken ähneln den in unserer Welt bekannten. Das hier gezeigte Skullen, d.h. ein Ruderer bedient zwei Ruder (Skulls), erfordert bei rauen Bedingungen viel Kraft.

Körperlich schwächere Ruderer bevorzugen deshalb eine Technik, die hierzulande nur bei großen Mannschaftsbooten wie z.B. bei Marinekuttern gebräuchlich ist: je zwei Ruderer sitzen auf einer Bank nebeneinander, jeder bedient einen Riemen.



WDC 218, BL-WDC 36



Zusätzlich ist mindestens ein Mal eine seltsame Mischtechnik zu beobachten:



FC 408, KA 03

Die vier Ducks rudern im Rettungsboot mit vier Rudern, wobei Donald zwei Skulls bedient und zwei Neffen je einen Riemen, unterstützt durch den dritten Neffen. Die Effektivität des dritten Neffen darf bezweifelt werden, sinnvoller wäre sicherlich sein Einsatz als Steuermann.

Etwas seltener als Rudern scheint im Anaversum der Bootsantrieb durch Paddel vorzukommen. Mit dem Begriff „Paddelboot“ ist dort üblicherweise ein Kanadier gemeint, also ein offenes Boot, das mit Stechpaddeln vorwärts bewegt wird.<sup>6</sup> Als Trick für seine Pfadfinderprüfung ein Paddelboot bauen muss, ist das selbstverständlich ein Kanadier in der traditionellen Bauweise der kanadischen Indianer, mit einem Gerüst aus Holz und einer Außenhaut aus Birkenrinde. Dieser Bootstyp kommt im Anaversum häufig vor, nicht nur in den nördlichen Waldgebieten, sondern auch z.B. am Amazonas, im Land der Gnixen oder in Madagaskar.<sup>7</sup> (Dort ist das Außenmaterial sicherlich nicht Birkenrinde.) Kanadier werden üblicherweise ufernah auf Binnengewässern eingesetzt, vor allem in zivilisationsfernen Gebieten. Genau dafür sind diese Boote auch konstruiert.

Deutlich seltener als Kanadier sind im Anaversum Kajaks zu beobachten – das sind schmale, geschlossene Boote, die durch Doppelpaddel angetrieben werden und die bei guter Bauweise sogar hochseetüchtig sind. Das müssen sie auch sein, denn diese Boote wurden ursprünglich von den Bewohnern der Arktis als schnelle, wendige Jagdboote gebaut.

<sup>6</sup> Umgangssprachlich werden Kanadier meist als „Kanu“ bezeichnet. Korrekt ist „Kanu“ aber der Oberbegriff für Kanadier und Kajaks.

<sup>7</sup> Pfadfinderprüfung: WDC 132 „Orden und Ehrenzeichen“; Amazonas: DD 54 „Das verbotene Tal“; Madagaskar: US 38 „Glück und Glas“; Land der Gnixen (Everglades): FC 62 „Die Sumpfgnome“.



FC 256, KA 05

Schon beim ersten Blick auf diese verschiedenen Bootstypen fällt einiges auf. Zum Beispiel die Verwendung unpassender Vortriebsmittel.



WDC 224, KA 39

Hier sitzen Tick, Trick und Track in einem Kajak mit offenem Cockpit, was ungewöhnlich genug ist. Erstaunlicherweise benutzen sie keine Doppelpaddel, sondern Stechpaddel, und die auch noch alle auf der gleichen Seite. Es ist schwierig, auf diese Weise ein Kajak im Gleichgewicht zu halten – erst recht so eine formlose Gurke wie dieses Boot. Dass sie es trotzdem schaffen, Donald auf den Bug zu laden ohne zu kentern, grenzt an ein Wunder. Bei raueren Bedingungen aber kommt es, wie es kommen muss: Sie kentern in einer Flutwelle.

Meistens werden Boote im Anaversum aber so angetrieben, wie wir es in unserer Welt auch kennen: Ruderboote mit Riemen oder Skulls, Kanadier mit Stechpaddeln, Kajaks mit Doppelpaddeln. Allerdings sind diese Antriebsmittel volatil. Sie neigen dazu, zu verschwinden und wieder aufzutau- chen. Nicht selten verändert sich die Zahl der an Bord befindlichen Ruder oder Paddel innerhalb eines Berichts, ohne dass es dafür eine plausible Erklärung gibt. Dieses Phänomen kennen wir auch von anderen Dingen – von Löchern in Telefonwählscheiben, von Lichtschaltern, von einzelnen Fingern oder ganzen Gebäuden – Dinge verschwinden und

tauchen wieder auf, oder Dinge verändern spontan ihre Form. Dies ist möglicherweise mit der „Theorie von Allem“ zu erklären, also als quantenmechanischer Effekt. Davon verstehe ich aber nichts, deshalb sage ich nichts dazu.

Ein anderes Phänomen muss als bislang ungeklärt bezeichnet werden, nämlich das Abheben vom Boden oder vom Wasser bei hoher Geschwindigkeit. Wir kennen das von Donald: Wenn er sehr schnell läuft, in höchster Eile oder in höchster Wut, hebt er vom Boden ab und rennt in der Luft weiter, wobei er sogar in der Lage ist, die Richtung zu wechseln. Wir kennen dieses Phänomen auch von Autos und sogar von Eisenbahnen in Entenhausen. Und eben auch von Booten. Nachfolgend vier Beispiele dazu:



Beispiel 1: WDC 167, BL-WDC 26

(1.) Der behäbige Angelkahn, den Donald beim Lachsangel-Wettbewerb in Kanada benutzt, wird von ihm so schnell gerudert, dass das Boot sich deutlich aus dem Wasser hebt. Um den gleichen Effekt bei Motor-Rennbooten zu erreichen, wo er erwünscht ist, um die Gleitreibung zu verringern, ist ein sehr hoher Energieaufwand nötig. Vielleicht hat Donald vorher trainiert, um diese Geschwindigkeit zu erreichen. Aber er sieht in dieser Geschichte sonst ganz normal aus, da sind keine matrosenblusen-sprengenden Muskelberge zu erkennen.



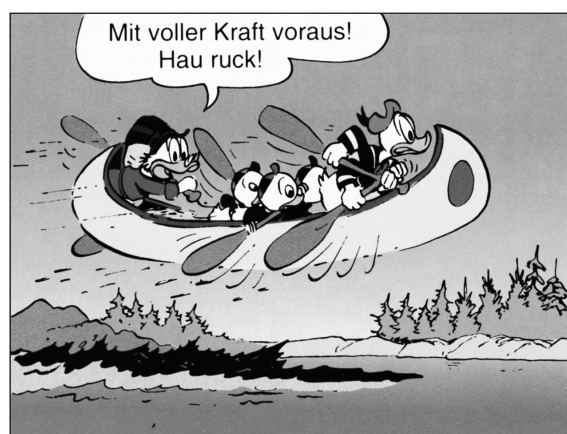
Beispiel 2: WDC 237, KA 41

(2.) Noch verwunderlicher ist das physikalische Verhalten eines Ruderkahns auf dem Loch Ness. In ihrer Angst vor dem berüchtigten Ungeheuer rudern Tick, Trick und Track so schnell, dass ihr Boot sich weit aus dem Wasser hebt. Das ist mit bloßer Geschwindigkeit nicht mehr zu erklären. Außerdem: Wie sollen zwei Knaben an zwei Riemen eine so enorme Bewegungsenergie erzeugen? Da müssen andere Kräfte im Spiel sein. Das einzige, was hier noch ein wenig normal erscheint, ist die Tatsache, dass die Ruderblätter im Wasser sind, also ein gewisser Wasserwiderstand gegeben ist.



Beispiel 3: WDC 218, BL-WDC 36

(3.) Bei der Flucht der Ducks vor einer ganzen Delphinschule aber sind nicht einmal mehr die Ruderblätter im Wasser. Der plumpe Kahn, obwohl mit vier Personen schwer beladen und lediglich von zwei Knaben mit zwei Riemen angetrieben, hebt sich weit aus dem Wasser. Und das in waagerechter Lage, trotz der asymmetrischen Lastverteilung durch Donalds Anklammern am Heck.



Beispiel 4: US 18, KA 55

(4.) Und das hier kann man nur noch als Fliegen bezeichnen. Oder als Luftpaddeln. Hier versagen alle in Betracht genommenen physikalischen Erklärungen: andere Eigenschaften des Wassers im Anver-sum – eine hohe Viskosität, also fast Zähflüssigkeit,



die den Wasserwiderstand und damit den Vortrieb durch die Paddel erheblich erhöhen würde, oder ein suprafluiden Zustand ohne innere Reibung, was den Reibungswiderstand stark herabsetzen würde, oder eine höhere Dichte der Luft und damit ein größerer Luftwiderstand, was das Fliegen begünstigt, und/oder eine geringere Gravitation – für alles gibt es in den Barks-Berichten Gegenbeispiele, und sogar die hier gezeigten vier Ereignisse widersprechen sich gegenseitig, wenn man versucht, sie lediglich mit den Faktoren Wasser, Luft und Gravitation zu erklären.<sup>8</sup> Die Lösung dieses Problems überlasse ich großzügig dem donaldistischen Nachwuchs.

Ein anderes, ebenfalls widersprüchliches, aber nicht ganz so kompliziertes Phänomen ist der Bootsbau in Entenhausen. Vor allem Donald Duck fällt durch Murksmachen auf. Nicht nur, dass er beim Bau seines „selbstgebastelten“ Segelbootes Reißzwecken verwendet,<sup>9</sup> was natürlich nicht gut geht – auch sein Kleinmotorboot für das Wasserskirennen auf dem Röhelsee nagelt er schnell und höchst unelegant aus Brettern zusammen.



WDC 62, BL-WDC 07

Dabei vergisst er nicht nur die Steuerung, er vergisst offenbar auch jegliche Dichtung. Erstaunlich, dass dieses Gebilde überhaupt schwimmt. Nach dem Prinzip „schnell & schlampig“ arbeitet Donald auch beim Bau eines Paddelbootes für die Pfadfinderprüfung.<sup>10</sup> Während Trick mit viel Mühe ein Birkenrinden-Kanu mit Holzgerüst und Rindenbast-Verbindungen baut, wählt Donald die schnelle und einfache Methode: „Man nehme einen Baumstamm, haue das morsche Innere heraus und verstopfe etwaige Löcher mit Lehm.“

<sup>8</sup> Ich danke dem nichtdonaldistischen Physiker Gerhard Kay Birkner und dem verdienten Donaldisten paTrick Martin für ihre Aussagen, sie wüssten es auch nicht bzw. sie waren gezwungen, das Nachdenken wegen Anzeichen von Gehirnverkäsung vorerst einzustellen.

<sup>9</sup> FC 1184-05 „Not macht erfinderisch“

<sup>10</sup> WDC 132 „Orden und Ehrenzeichen“



WDC 132, TGDD 99

Aber weder morsches Holz noch ungebrannter Lehm sind geeignete Materialien für den Bootsbau, wie sich gleich bei der ersten Fahrt zeigt.



WDC 132, TGDD 99

Dennoch wäre es vorschnell, aus solchen Missgeschicken zu schließen, dass Donald als Bootsbauer eben unfähig ist. Vielleicht halten die Ducks es aufgrund ihres hervorragend ausgeprägten Gleichgewichtssinnes sowie ihrer sehr guten Schwimm- und Tauchfähigkeiten einfach nicht für nötig, kentsichere Boote zu bauen.



WDC 283, TGDD 55

Schließlich können sie sogar auf wild im Wasser rollenden Baumstämmen das Gleichgewicht halten oder in bewegter See auf einem abgeschossenen Schiffsmast sitzen.<sup>11</sup> An Land kommen sie immer.

In bestimmten Situationen zeigen sich die Ducks aber als durchaus kompetente Bootsbauer – auch und gerade Donald. Sie sind in der Lage, selbst stark zerstörte Boote mit einfachsten Mitteln zu reparieren und wieder seetüchtig zu machen, zum Beispiel einen hölzernen, im Unterschliff von Bohrwürmern völlig durchlöcherchten Frachtkahn<sup>12</sup> oder ein absichtlich zerstörtes Kajak.



Nur einen einzigen Tag brauchen die Ducks, um mit Hilfe von Nähnadeln (!) aus den Überresten des komplett zerstörten Kajaks ein neues Boot für vier Personen zu bauen und die nötigen Paddel zu schnitzen. Und dieses Boot ist trotz der improvisierten Bauart sogar eismeertauglich!



Beide Bilder: FC 256, KA 05

Wie ist es zu erklären, dass Donald Duck sich so unterschiedlich kompetent zeigt? Es fällt auf, dass er immer dann zur Hochform aufläuft, wenn er sich in einer echten Gefahrensituation befindet. In der Stunde der Not wachsen die Ducks über sich hinaus und entwickeln ungeahnte Fähigkeiten. Ich vermute, da waltet keine höhere Macht nach dem

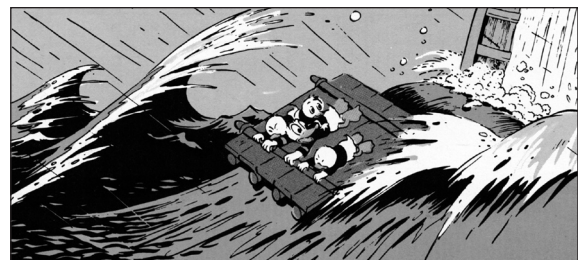
<sup>11</sup> Weitere Beispiele für einen ungewöhnlich guten Gleichgewichtssinn, wie ihn hierzulande Rennkanuten oder Einradfahrer benötigen: WDC 267 „Gar lustig ist die Flößerei“, WDC 117 „Das Frühlingspicknick“, WDC 191 „Verirrt!“.

<sup>12</sup> WDC 275 „Riskante Geschäfte“

Sprichwort „Wenn die Not am größten, ist Gottes Hilfe am nächsten“, sondern es ist ein sinnvoller biologischer Mechanismus: Unter Stress, vor allem in unmittelbarer Lebensgefahr, schaltet nicht nur ihr Körper, sondern auch ihr Gehirn auf höchste Leistung. Je weniger Zeit für die Rettung zur Verfügung steht, desto effektiver handeln sie.



Als ihr Wikingerschiff, von einem wütenden Eisbären leck geschlagen, am Sinken ist, tut Donald nach einer kurzen Phase der Desorientierung („Hilfe, wir sinken! Alle Mann in die Boote!“ – TT&T: „In welche Boote?“) das einzig Richtige. Er gibt klare Anweisungen: „Wir müssen ein Floß bauen. Brecht die Planken los, und holt Stricke herbei!“ In Gefahr halten die Ducks zusammen. Kein Gerangel mehr, keine spitzen Worte, keine dummen Sprüche. Jeder weiß, was er zu tun hat, jeder packt an. Alles rennet, alles rettet.<sup>13</sup>



Beide Bilder: FC 256, KA 05

Und mit Erfolg. Es gelingt den Ducks, innerhalb von wenigen Minuten aus dem Material des sinkenden Wikingerschiffes ein Rettungsfloß zu bauen, das sie sicher über das Eismeer bis an die Entenhausener Küste trägt.

Auch als Schmu Schubiak mit seiner Bordkanone Dagobert Ducks Schoner samt Meerrettichkiste versenkt, schaffen die Schiffbrüchigen es, aus den Überresten des zerstörten Schiffes ein stabiles Rettungsfloß zu zimmern, sogar mit Riemen und Steuerruder.

<sup>13</sup> Friedrich Schiller: Das Lied von der Glocke. Sehr gebildet!





FC 495, KA 11

Und noch ein letztes Beispiel: Nachdem ihr hölzerner Frachtkahn, die „Nixe“, durch Aufquellen einer Ladung Bohnen explodiert ist – allerdings nicht auf dem Wasser, sondern auf einem Riff – bauen die Ducks aus den Planken des zerstörten Kahns ein solides, gar nicht unelegant wirkendes Vierer-Kajak, mit dem sie von Mexiko sicher nach Entenhausen paddeln.



WDC 53, TGDD 110

Vermutlich ist es die Erinnerung an solche realen Gefahrensituationen, in denen Donald sich und die Kinder tatkräftig aus Seenot gerettet hat, was ihn so in Wut bringt über einen dummen Schlager.



MoC 41, TGDD 87

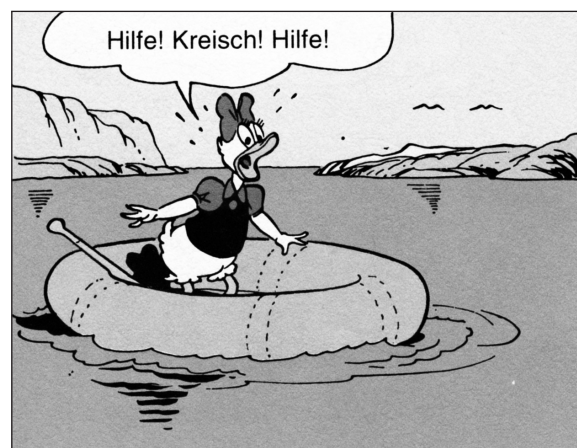
Aber nicht nur nach der handwerklichen Kompetenz der Ducks ist zu fragen, sondern auch nach ihrer seemännischen Kompetenz. Hier ist es an der Zeit, die Genderfrage zu stellen. Alle bisher angeführten Belege zeigen männliche Bewohner Entenhausens als handelnde Personen. Ist das Zufall, oder

ist es System? Die Antwort ist eindeutig: Frauen in Entenhausen sind völlig unfähig, mit Booten umzugehen. Der alte Seemannsglaube, dass Frauen an Bord Unglück bringen, findet in Entenhausen seine Bestätigung.



WDC 139, BL-WDC 20

Vielleicht wäre Donalds Segelboot nicht in einer Wasserhose gesunken, hätte er Daisy nicht an Bord gehabt. Wären nur männliche Ducks an Bord gewesen, hätte es statt eines hilflosen „Tu doch irgend-etwas!“ klare Handlungsanweisungen gegeben: „Notruf absetzen! Position durchgeben! Taube mit Zettel am Bein losschicken!“ So aber lässt Donald sich erst einmal von Daisys Hilflosigkeit anstecken.

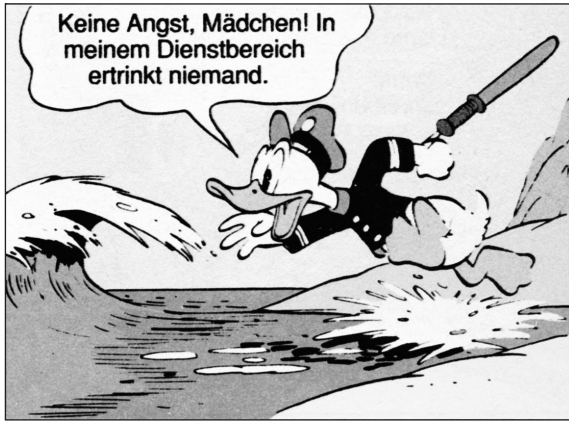


WDC 224, KA 39

Auch beim unglücklichen Ausgang des Strandfestes kreischt Daisy um Hilfe, obwohl sie im Schlauchboot gemütlich an Land paddeln könnte. Das Wasser ist ruhig; ein Paddel ist da. Aber sie denkt gar nicht daran. Sie steht hier voll und ganz in der tradierten Rolle der passiven, hilflosen Frau, die gerettet werden muss. Natürlich von einem Mann.

In seiner Rolle als Lebensretter macht Donald gar keine schlechte Figur. Ob als Küstenwächter, als Rettungsschwimmer oder als Bademeister – auf ein weibliches „Kreisch! Hilfe!“ reagiert er sofort.





WDC 94, TGDD 117

Sogar dann, wenn die Damen sich entsetzlich dumm anstellen. Oder bedeutet das („Kreisch!“) in Klammern, dass sie ein Auge auf den attraktiven Retter geworfen haben und alles Absicht ist?



WDC 276, KA 50

Es erfordert schon einige Anstrengung, auf dem sommerlichen Badesee bei ruhigem Wasser mit einem Kanadier umzukippen. Dennoch stürzt Bademeister Duck sich umgehend in die nicht vorhandenen Wellen. Leider bleibt der verdiente Lohn ihm bisweilen versagt.



WDC 276, KA 50

Männer retten nämlich am liebsten hübsche Frauen. Aber mal ist es der Hund, der die Hübschere rettet, mal stimmt was nicht mit der schönen Frau.



WDC 94, TGDD 117

„Eine Frau und das Meer“ – dieser Schlager käme in Entenhausen niemals in die Charts. In der Seefahrt sind Frauen nichts als ein Ärgernis. Entweder sie bringen das Boot zum Kentern, oder sie fallen über Bord, oder sie stellen sich dusselig an und behindern den Schiffsführer bei der Ausübung seiner Pflicht.



US 27, TGDD 79

Kurz: Frauen verhalten sich auf dem Wasser niemals kompetent. Männer müssen zwar gelegentlich auch gerettet werden, Frauen aber immer.

Nun ist noch zu fragen: Wie steht es um die seemännische Kompetenz der Männer? Eigentlich recht gut.



FC 408, KA 03



Donald und Dagobert Duck können mit allen Arten von Booten und Schiffen umgehen, vom Äppelkahn bis zum U-Boot, vom Frachtschiff bis zum Kleinstruderboot. Mag Herr Bläulich sich bei Starkwind in einem Fjord verkriechen – Donald Duck nicht. Auch in der Navigation kennen die Ducks sich aus. Die Kinder lernen das bei den Pfadfindern, aber auch Donald und sogar Dagobert Duck beherrschen die Astro-Navigation.<sup>14</sup> Positionsbestimmung auf hoher See mittels eines Sextanten ist für Donald ein Leichtes, da fehlt er nie. Fehlt hingegen ein Sextant, kann Donald sich auf sein untrügliches Augenmaß verlassen.



FC 408, KA 03

Gelegentliche Ausrutscher sind allerdings zu beobachten, wie immer bei den Ducks.



WDC 53, TGDD 110

Auch wenn der Kapitän an Bord nicht alles selber machen kann – er sollte zumindest die Funktion eines Barometers kennen. Aber vielleicht ist Donald einfach schlauer als die drei Knaben und weiß, dass die Formel „fallender Luftdruck = Sturm“ unsicher ist und dass Schlechtwetterereignisse auch mit steigendem Luftdruck einhergehen können.

<sup>14</sup> Dagobert Duck in US 17 „Fragwürdiger Einkauf“

Auch im praktischen Umgang mit Wasserkleinfahrzeugen erweisen die Ducks sich überwiegend als geschickt. Ob im Ruderboot, im Kanadier oder im Kajak – sie zeigen eine Bootsbeherrschung, die wenig zu wünschen übrig lässt. Als Donald an einer lokalen Kanumeisterschaft mit den Einzeldisziplinen Slalom, Personenrettung, Überlandpassage und Paddeln mit Gitarrespiel teilnimmt, wobei jede einzelne laut Moderator „ein hohes Maß an sportlichem Können“ verlangt, verpasst er nur infolge einer Pechserie knapp den ersten Platz.<sup>15</sup>

Und mit einem selbstgebauten Kajak das Eismeer zu befahren – „mitten durch das schlimmste Treibeis“ – ist eine erstklassige sportliche Leistung.



WDC 256, KA 05

Nebenbei bemerkt ist dieses Bild ein Beispiel für das seltsame Verschwinden und Wiederauftauchen von Paddeln: Wo sind die rechten Paddelhälften der Knaben geblieben? Und wo ist Donalds Paddel?

Zusammenfassend kann man sagen: Die Ducks, insbesondere Donald Duck, sind trotz gelegentlicher Fehlleistungen als Boots- und Schiffsführer kompetent.

Dennoch sind fatale Kenterungen zu beobachten, auch von Wasserfahrzeugen, die von den Ducks gesteuert werden. Insgesamt 65 Schiffs- und Bootsuntergänge hat Andreas Platthaus in den Berichten von Barks und Fuchs gezählt.<sup>16</sup> Davon sind nach meiner Zählung lediglich 13 Kenterungen von Wasserkleinfahrzeugen, eingeschlossen Sportsegelboote, Schlauchboote und Hausboote. Obwohl die Ducks häufiger mit kleinen Wasserfahrzeugen unterwegs sind als mit großen, ist die absolute Zahl der Kenterungen deutlich geringer. Statistisch gesehen gehen im Anaversum also große Schiffe häufiger unter als kleine.

<sup>15</sup> WDC 179 „Glück im Unglück“

<sup>16</sup> Andreas Platthaus: Wie tief man doch sinken kann! (wie Anm. 1), S. 26.

Den 13 beobachteten Kenterungen kleiner Boote stehen 18 Fälle gegenüber, in denen Wasserkleinfahrzeuge – also Ruderboote, Paddelboote, Schlauchboote oder Flöße – erfolgreich als Rettungsmittel eingesetzt werden. Lediglich in zwei beobachteten Fällen misslingt der Einsatz eines Wasserkleinfahrzeugs als Rettungsboot: einmal im bereits erwähnten Fall des nach dem Strandfest in einer Flutwelle kenternden, mit fünf Ducks überladenen und durch eine große und schlecht verteilte Deckslast instabilen Kajaks,<sup>17</sup>



Fall 1: Als Rettungsmittel eingesetztes Wasserkleinfahrzeug scheitert (WDC 224, KA 39)

und beim zweiten Mal auf hoher See, wo die Ducks von den Panzerknackern in einem Schlauchboot ausgesetzt werden.<sup>18</sup> Dieser Fall ist insofern eine Ausnahme, als das Schlauchboot kein Rettungsboot ist bzw. es nicht in dieser Funktion eingesetzt wird, sondern im Gegenteil zum Loswerden eines lästigen Geschäftskonkurrenten.



Fall 2: Nicht unbedingt als Rettungsmittel eingesetztes Wasserkleinfahrzeug scheitert (US 70, BL-OD 37)

<sup>17</sup> WDC 224 „Das Strandfest“

<sup>18</sup> US 70 „Der Fluch des Abbadon“

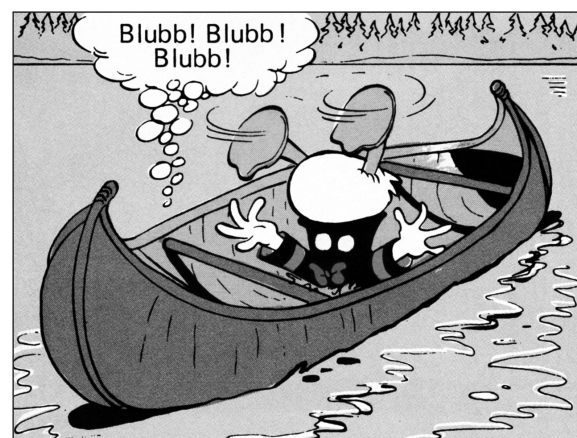
Beide Kenterungen sind unter den gegebenen Umständen unvermeidbar und enden mit einer Rettung durch Dritte – im ersten Fall durch einen Kraken, im zweiten Fall durch die Panzerknacker selbst.

Schaut man sich dagegen die 13 Kenterungen von Booten an, die nicht als Rettungsmittel eingesetzt werden, so haben diese stets eine klare, oft eine vermeidbare Ursache: Entweder es sind Frauen an Bord, oder das Boot ist (meist von Donald) schlampig gebaut, oder es ist Sabotage im Spiel, wie bei der Versenkung des Hausbootes von Tick, Trick und Track in pädagogischer Absicht.



WDC 169, KA 19

Rein sportliche oder technische Unfähigkeit ist selten, kommt aber auch vor. Wenn Donald beim Kanuwettbewerb in der Disziplin Personenrettung versucht, einen adipösen, völlig passiven Schwimmer über den Bug in sein Kanu zu ziehen, zeigt er arge Lücken in der Kenntnis von Rettungstechniken. Aber dass er bei einem unglücklichen Sturz mit dem Kopf den Boden seines Kanus durchschlägt, dafür kann er wirklich nichts.



WDC 179, KA 16

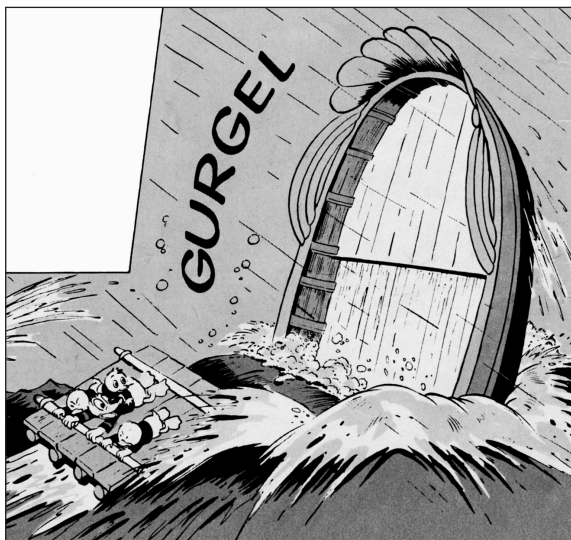
„Blubb!“ ist übrigens das gewöhnliche Geräusch beim Absaufen eines Schwimmers wie auch eines Bootes.





WDC 267, TGDD 134

Während das Umschlagen eines Bootes in der Regel ein lautes „Platsch!“ verursacht, klingt das Sinken unterschiedlich: große Schiffe gehen mit „Gurgel“ unter, kleine Boote mit „Blubb!“



FC 256, TGDD 08



WDC 224, KA 39

Im Umkehrschluss darf man daraus folgern, dass es einem Goldfisch, der „Blubby“ heißt und der „blubb“ macht, nicht wirklich gut geht. Offenbar ist er ständig kurz vorm Ertrinken.



DD 68, MM 1960-22

Schluss und Fazit:

Wie Andreas Platthaus dargelegt hat, sind Schiffe dazu da, um zu sinken. Diese Aussage kann jedoch differenziert werden. Im Anaversum sinken große Schiffe häufig; kleine gehen deutlich seltener unter. Wasserkleinfahrzeuge, insbesondere muskelkraftgetriebene Wasserkleinfahrzeuge, erweisen sich als erstaunlich kentersicher, manchmal sogar als hochseetüchtig. Fast alle kleinen Boote verhalten sich auch bei wenig solider Bauweise kippstabil und sind auch von einer unerfahrenen Mannschaft leicht zu beherrschen, insbesondere Ruderboote und Kajaks. Am sichersten sind Flöße, die sinken nie. Statistisch gesehen und vor allem im Vergleich zu größeren Schiffen sind muskelkraftgetriebene Wasserkleinfahrzeuge also sehr sichere Boote.



FC 495, KA 11

So bekommt Ticks Äußerung: „Wenn das so weitergeht, brauchen wir keinen Schlepper, sondern ein Rettungsboot“ einen positiven Sinn: Nicht Furcht vor dem Untergang drückt der Knabe aus, sondern die sehr vernünftige Meinung, die Ducks sollten vom unsicheren großen Schiff beizeiten ins Rettungsboot wechseln. Denn im kleinen Boot sind sie sicher.