

Zu Gast bei Philemon und Baucis

Leseprobe 1 (Seite 7 - 23)

Können Sie sich vorstellen, eine Dienstreise morgens um fünf Uhr anzutreten? Der Autor auch nicht. Er würde – da leitende Angestellte nicht von Arbeitnehmervertretern vertreten zu werden wünschen – seinem Chef gebührende Grimassen schneiden. Sehr gebührende Grimassen sogar. Unter Umständen womöglich noch in Anwesenheit des Vorgesetzten, sofern der ihn nicht gerade anschaut. Und dann würde der Chronist dieses Segeltörnberichtes vermutlich doch zu nachtschlafender Zeit ins Taxi krabbeln.

So geschah es auch am Sonntag, dem 30. Mai um 4.55 Uhr. Pfingstsonntag. Als Charly, der Autor dieses Berichtes, seinen Seesack vor das ‚Quo Vadis‘, einem damals recht beliebten Restaurant in der Ankunfts-Halle des Frankfurter Flughafens, zerrte, waren die anderen schon da. Und fröhlich. Man hörte sie jedenfalls. Schrecklich für einen überzeugten Langschläfer. „Na ja“, dachte Charly, „dann sind die vermutlich abends früher in der Falle.“ Aber da täuschte sich der Möchtegernlangschläfer. Am Ende des Segeltörns hatte er die Überzeugung gewonnen, dass die nie schlafen. Überhaupt nicht.

Charly hat einen besonderen Ehrgeiz. Er möchte einmal so richtig faul sein. Ausschlafen und dann gar nichts tun. Allenfalls beim gefüttert werden, kauen und schlucken. So wie das jetzt aussah, würde es in diesem Urlaub schon wieder nichts damit werden. Was hatte er sich aber auch breitschlagen lassen, von diesem Skipper, dem Walter Ortmann, der mit seiner Begeisterung stets und ständig andere dazu brachte, Dinge zu tun, die völlig verrückt waren. Sogar seine Zahnärztin hatte Walter zum Mitkommen überredet. Sie hat gleich am nächsten Tag mit den Reisevorbereitungen begonnen und sich drei neue Bikinis gekauft.

Walter Ortmann, knapp einsneunzig groß, kräftig wie ein Schwarzbär und auch so behaart, war unentwegt mit Lachen beschäftigt. Außer wenn er grinste. Dann aber fielen die Lachfältchen erst so richtig auf. Diesmal ging's besonders hoch her, weil er einen Gesinnungsgenossen gefunden hatte. Herwig Altenstein. Auch um die einsfünfundachtzig groß, weniger kräftig, aber unentwegt am Reden. Im Sekudentakt von Lachen oder Kichern unterbrochen. „I tell you“, pflegte er seine meist lautstark vorgetragenen Mitteilungen zu unterstreichen. Wichtige Beiträge lieferte er nur selten, aber er konnte sehr befremdlich dreinschauen, wenn er jemanden sah, der über seine ewigen Witze nicht lachte. Außerdem war Herwig ein leidenschaftlicher Zocker. Er schloss mit jedem, der es sich gefallen ließ, Wetten über dies oder jenes ab. Ob alle pünktlich da sein würden, ob der Flieger pünktlich abheben würde, ob ... Es ist auch egal. Man musste ihm mehrfach ausführlich mitteilen, dass man im Moment gerade keine Lust auf Wetten hätte, wenn man von ihm verschont bleiben wollte. Mit Walter hatte er gewettet, dass er seinen, also Herwigs, Chef dazu bringen würde, beim nächsten Segeltörn mitzufahren. Dieser Törn begann jetzt Gestalt anzunehmen.

Die anderen Crewmitglieder kannte Charly kaum. Es lohnte nicht, sie alle zu begrüßen, denn insgesamt befanden sich 56 Segler auf dem Weg in die Ägäis, und entsprechend viel Gepäck hinderte am Durchkommen. Auch Emilio und Manuela, die Inhaber der Segelschule und Organisatoren der acht Schiffe, mit denen auf Odysseus Spuren navigiert werden sollte, hatten sich auf den Frankfurter Flughafen bemüht, um dafür zu sorgen, dass der ganze Schwarm ohne Verluste oder Pannen in den Flieger kam.

Walter stand bei den Betreibern der Segelschule in hoher Gunst, weil er ein hervorragender Segler war und weil er immer neue Leute anschleppte, die angeblich segeln wollten. Segelschulen mögen das. Beim letzten Törn hatte er den Taxifahrer überredet, der ihn vom Flughafen nach Hause chauffiert hatte. Diesmal war seine Zahnärztin, Dr. Herta Prestner, dabei, eine zierliche Person, deren dunkle Lockenpracht sich später ständig der Gefahr aussetzte, an einem Splint oder einer Want hängen zu bleiben. Vom Segeln hatte sie keine Ahnung. Sie schien die Unternehmung auch eher als eine Art Bikini-Urlaub aufzufassen. Das würde ihr später noch viele Aha-Erlebnisse bescheren.

Wanten sind kräftige Stahlseile, mit denen man den Mast in seiner Lage stabilisiert. Die Vorderwant heißt auch Vorstag und die Achterwant Achterstag. Ansonsten werden die Wanten in Oberwant – wenn sie oben am Mast angreifen – oder Unterwant – wenn sie weiter unten am Mast befestigt sind – eingeteilt. Die Wanten werden an Deck verschraubt und die Schrauben mit Splinten gesichert. Die scharfen Kanten der Splinte und die ausgefranzten Enden der Wanten pappt der Vercharterer mit Isolierband zu. So er denn verantwortungsbewusst zu agieren gewohnt ist. Im Mittelmeerraum sollte man damit nicht rechnen. Falls das Isolierband mal wieder durchgescheuert ist, und das ist es eigentlich immer irgendwo, dann taugt das nicht für Mitsegler, die sich nicht als Sportler, sondern eher als Fahrgäste begreifen. Heftig blutende Kratzer sind das mindeste, was man sich da einhandeln kann.

Herta Prestners Namensschwester, Herta Wersinger, war dagegen eine begeisterte Seglerin. Schriftführerin in einem großen Segelclub und Inhaberin des Segelscheins BR, der damals bescheinigte, dass Herta ein Segelschiff eigenständig bei Revierfahrten in Küstennähe zu führen imstande ist. Den Segelschein BK wollte sie bei diesem Törn erwerben. Damit darf man sich dann schon ein bisschen weiter von der Küste entfernen. Wenn sie von ihrem Traum, in der Ägäis zu segeln, schwärmte, begann das kurze, blonde Kraushaar zu beben. Ihre ständige Heiterkeit veranlasste sie, zu jeder passenden oder unpassenden Gelegenheit Gedichte zu schreiben. Sie werden in diesem Buch allesamt abgedruckt. Die Gedichte. Manche davon sind nämlich gar nicht so schlecht.

Blauer Himmel, rauschende Wellen, dunkelblaues Meer, herrliche Strände, türkisblaue Buchten vor bergigen Inseln mit den blendend weißen Tupfern winziger, orthodoxer Kirchlein am Hang. Frischer Morgen, diesiger Vormittag, schläfriger Mittag, Ouzo-Time und genuss-trächtige Abende. Herrliches Essen, wundervolle Weine, lauwarmer Nachtluft. So stellt man sich die Ägäis vor. Wenn man zu Hause ist. Vor Ort sah dann manches anders aus. Aber das kommt noch. Jetzt muss erst mal abgeflogen werden.

Der Satz: „Hat jemand den Klaus gesehen?“, reißt den Betrachter wieder in die banale Wirklichkeit vor dem ‚Quo Vadis‘. Den Klaus hat natürlich niemand gesehen. Selbst in dem Gewirr aus taschen- und seesackbehangenen Seglern wäre der lange Klaus aufgefallen. Keiner trägt so einen schwarzen Vollbart wie er. „Auch die Gisela und der Jürgen fehlen noch!“, lässt sich Manuela vernehmen. Manuela organisiert ihren Segelclub ziemlich resolut. An sich kann sie nichts aus der Ruhe bringen, aber beim Einchecken müssen alle da sein, weil die Skipper meistens neben der Verantwortung auch viel Papier und Gerätschaft mit sich führen müssen. Seekarten, Seehandbücher, Sextanten, Kompass, Weltempfänger, Seenot- und Berge-Gerät und vieles andere mehr. Das verteilt Manuela vor dem Abflug so auf die anderen Segler, dass kein Übergepäck entsteht. Mit routiniertem Blick stürzt sie sich auf die Kleinen, weil die Kleidergröße doch einen erheblichen Einfluss auf das Gewicht des Reisegepäcks hat. Dabei verliert sie nie die Ruhe. Niemals. Auch nicht, wenn ihr Emilio – wie immer – hilflos daneben steht und wie ein Basset dreinschaut, dem man die Wurst geklaut hat.

In fünf Minuten soll eingecheckt werden. Und es fehlen immer noch drei. ‚Am 30. 5. 1982, Pfingstsonntag, morgens um 5 Uhr, vor dem ‚Quo Vadis‘, im Untergeschoss des Frankfurter Flughafens‘ hatte Manuela den Ägäis-Törnern mündlich und schriftlich eingebläut. Mehrmals sogar. Es sind auch fast alle da. Trotz des abschreckenden Zeitpunktes. Nur eben die drei nicht.

„Hallo Walter!“ Charly hat den Skipper in dem Chaos aus Seglern, Seesäcken und überdimensionierten Reisetaschen entdeckt. Mittendrin. „Deine Crew ist also komplett?“, schließt Charly aus dem breiten Grinsen, das er vom Korsika-Sardinien-Törn noch gut in Erinnerung hat.

„Alles im grünen Bereich“, antwortet Walter. Seine neue Standardantwort, die die Crew während des gesamten Törns begleiten wird. Als sich Charly nach Herwig Altenstein erkundigt, hört er ein „Alles im grünen Bereich, I tell you!“ Herwig hat sich noch Zigaretten geholt, weil er es nicht bis zu den zollfreien nachher im Flieger aushält. Fast der ganze Verein qualmt.

Nur Charly hat sich das Laster vor ein paar Jahren abgewöhnt, weil er kein angemessenes Preis-Genuss-Verhältnis darin zu entdecken vermochte.

Marianne Vogt, nicht sehr groß aber kräftig, blonde Mähne und immer freundlich, ist Charly ebenfalls vom letzten Korsika-Sardinien-Törn bekannt. Sie unterhält sich, als man endlich in der Schlange vor dem Eincheckschalter die Seesäcke nach vorn schubst, mit ihrer Freundin Herta, Walters Zahnärztin, über das nun anstehende Problem. Bei der Törnbesprechung vor vier Wochen hatte sich nämlich herausgestellt, dass man zwei Hertas an Bord haben wird. Walter befürchtete Missverständnisse bei den Bordkommandos, wenn bei Manövern Personen namentlich eingeteilt werden müssen. Es bestand, wie sich später herausstellte, aber keinerlei Gefahr, denn Herta Wersinger, ab jetzt Wersi genannt, stand bei allen Manövern sofort an der richtigen Stelle, was man von jemandem, der zwei bis drei Törns im Jahr fährt, auch erwarten kann, während sich Herta Prestner immer mehr von nautischen Aufgaben zurückzog, als sie merkte, dass das mit Arbeit verbunden ist. Die Mainzer Jurastudentin Amanda Rissmann nannte der Skipper sogar einmal segelwütig, weil sie vier bis sechs Törns pro Jahr schafft, wenn ihr Papi das Geld dafür rausrückt und die Prüfungen an der Uni nicht allzu dicht aufeinanderfolgen. Mit ihren Einmeterfünfundachtzig und athletischen Muskeln ist sie auf Hilfsmittel an Deck kaum angewiesen. Wenn Kommandos vonnöten sind, steht sie immer schon lange vorher an der richtigen Stelle. Mit so einer Crew sollte die Aufgabe, von Kalamaki bei Athen bis in die Türkei und auf Umwegen zurück nach Kalamaki zu segeln, keine Probleme aufwerfen. Aber auch da täuschte sich der Chronist.

Udo Westing hatte Charly erst bei der Törnbesprechung kennengelernt. Mit einsfünfundsiebzig der Kleinste in der Runde, dafür aber mit einem beachtlichen Hängebäuchlein versehen. Man sah ihm den Sportler nicht so direkt an. Aber er verstand sein Handwerk. Lange Zeit hatte er in den USA gelebt und dort ein eigenes Boot besessen. Dass er sein Brot im kaufmännischen Bereich erwarb, konnte man kaum glauben, wenn man ihm beim Reparieren aller möglicher Dinge zusah. Und auf einem Schiff geht immer viel kaputt. Wer gerne bastelt oder repariert, ist auf einem Segelschiff bestens aufgehoben. Das war Udo. Rüdiger Thomas dagegen, ebenfalls Kaufmann und Herwigs Chef, durfte man nichts Reparaturbedürftiges anvertrauen. Er hätte es noch reparaturbedürftiger gemacht. Und dabei, die blonden Strähnen im Minutentakt nach hinten schnickend, alle mögliche, garantiert plausibel klingende Gründe vorgebracht, warum die Sache so hatte laufen müssen. Verbal wäre er in der Crew unschlagbar gewesen, hätte es nicht seinen Mitarbeiter Herwig gegeben.

Endlich sind auch die fehlenden drei eingetroffen. Manuela hat alles Gepäck verteilt und sich, zusammen mit Emilio, verabschiedet. Der Condor kann steigen. Condor nannte sich damals die Charterabteilung der Lufthansa. Charly hörte zufällig, wie Manuela noch eher beiläufig zu Walter sagte: „Und denk dran, die Prüfung ist diesmal nicht am Samstag, sondern schon am Freitag.“ Das sollte der Crew noch reichlich Ärger bescheren.

Als der Flieger endlich in der Luft war, hörte man allenthalben markige Sprüche. Hauptsächlich von anderen Seglern. Die üblichen Purzelbäume sprachlicher Kleinkunst eben. Udo sagte zu Charly: „Wer am dritten Tag noch neue Sprüche weiß, der ist ein Genie.“ Und Charly konterte: „Wenn die alten Sprüche alle sind, dann machen wir uns eben neue.“

Walter hatte natürlich einen Fensterplatz ergattert. In der Reihe vor Rüdiger, Udo und Charly. Er fachsimpelte mit einem befreundeten Skipper: „Mir hawwe uns diesmal ziemlich viel vorgenommen“, beantwortete Walter die Frage seines Nachbarn nach der ins Auge gefassten Route. „Kalamaki, Kythnos, Mykonos, Samos, Kuşadasi, Patmos, Amorgos, Thira auf Santorin, Ios, Paros un dann widder zurück üwwer Kythnos nach Kalamaki. E ganz schöne Tour, meinste net auch?“, Eine so umfangreiche Tour hatte keine der anderen Crews geplant. Einige der anderen Skipper hielten ihn für größenwahnsinnig oder gaben der Vermutung Ausdruck, dass er aufschneide. Skipper Ortman genoss jedoch sichtlich die Bewunderung, die er bei seinem jüngeren Kollegen auslöste. Zumal er, also Walter, während des gesamten Fluges einen Holzkasten auf den Knien balancierte. Mit beiden Armen schützend umklammernd wie

ein Kleinod „Was da drin is?“, reagierte er mit sichtlichem Stolz auf die Frage seines Nachbarn. „En Sextant.“ Ob ein Sextant denn in der Ägäis überhaupt einsetzbar sei, wollte Walters Platznachbar wissen, denn da ist doch immer irgend eine Insel vor dem Horizont, und dann kriegt man die Sonne nicht auf die Kimm. Der Höhenwinkel des Sonnenunterrandes über der Kimm, also dem Seehorizont, dient zur Berechnung einer Standlinie, die man als Linie in eine Karte einzeichnet. Im Schnittpunkt zweier Standlinien befindet sich das Schiff. Aber Walter focht das nicht an. Er hatte den Sextanten kürzlich erworben, genaugenommen hatte er ihn gebraucht gekauft, und deshalb musste der jetzt mit. Es kann aber schon jetzt gesagt werden, dass Walter auf dem gesamten Törn keine einzige Standlinie mit dem Sextanten vermessen hat. Es ergab sich dazu weder Gelegenheit noch Notwendigkeit.

Beim Landeanflug auf den Flughafen von Athen sah man die langgestreckten Schaumkronen träge nach Süden rollender Wellen, die der Fachmann als Auswirkungen eines Sturmes interpretiert haben würde. Ein paar der Skipper ahnten zumindest, dass da unten kein harmloser Ententeich schwappt. Die zumeist weniger erfahrenen Crewmitglieder freuten sich über den herrlichen Anblick. Einige machten Witze, wie man mit dem Dickschiff die Wellen hinabreiten würde.

Um 11.00 Uhr Ortszeit – in Griechenland steht die Sonne eine Stunde früher auf als in Germanien – landete die Boeing 727 auf dem internationalen Flughafen von Athen. Griechenland hatte damals noch nicht auf die Europäische Gemeinschaft umgestellt, jedenfalls nicht in Beamtenkreisen. Zunächst musste man nämlich endlos auf das Gepäck warten und dann vor dem Zoll ewig lange in der Schlange stehen. In Schwellenländern – Griechenland gehörte damals erst ein paar Monate zur EWG, später zur EG und danach zur EU – spielen sich Beamte gerne auf wie Sklaventreiber. Es wird zwar niemand mehr verhaftet und es zahlt auch keiner mehr Bestechungsgebühren, um durch den Zoll zu kommen. Aber der Reisende hat viel Zeit, die stoisch sein sollenden Gesichter der Beamten zu studieren. Die Kleinmachthaber bewegen sich in Zeitlupe. Für einen in Freiheit Geborenen und Aufgewachsenen ist die Show, die die Flughafenbeamten abziehen, einfach nur ärgerlich. Später soll sich das gebessert haben. Sehr viel später. Aber dann kam der Terrorismus hinzu, und das haben sie dann wieder als Vorwand für Schikanen und Schlendrian genommen. Es muss wohl an der Mentalität liegen.

Walters Crew beteiligte sich jedenfalls mit Erfolg an der Balgerei um die Flughafentaxis. An sich standen ja genug von den Agoraions vor dem Airport herum, aber wenn 56 Segler mit dickem Gepäck gleichzeitig auf 20 Mazda- oder Toyota-Droschken losstürzen und sich nach Kalamaki chauffieren lassen wollen, dann wird es schon über eine Stunde dauern, bis die Taxifahrer wieder gelangweilt in der Sonne dösen können. Walters Crew fuhren drei Agoraions mit Vollgas in den Hafen von Kalamaki. Direkt vors Schiff. Man brauchte nur das Gepäck aus dem Kofferraum über die Reling zu werfen, den Fahrer zu entlohnen und den Willkommens-Ouzo hinabzugurgeln.

Schön wär's gewesen.

* * *

Manuelas Angaben auf Walters Zettel fanden nicht die geringste Entsprechung. „Wir sollen eine Gib Sea hundertsechszwanzig kriegen“, versicherte der Skipper zum wiederholten Male. „Dreizehn Meter fuffzich lang un vier Meter breit“. Die anderen Crews verschwanden nach und nach in den Bäuchen ihrer Schiffe. Einige bunkern schon Lebensmittel, die sie bei einem dreirädrigen Supermarkt erstanden haben. Es ist unglaublich, wie viele verschiedene Artikel die fliegenden Händler in manchen griechischen Häfen anbieten. Genau das, was Segler vor dem Auslaufen brauchen. Weil die Taxis ihre Fahrgäste am Eingang zum Hafen abgesetzt hatten, stapelte sich dort nun das Gepäck, das reihum von je einer Person bewacht wurde. Die anderen hasteten mehr oder weniger planmäßig durch den riesigen Yachthafen, auf der Suche nach einer Gib Sea 126. Nichts. Keine einzige Gib Sea 126 im Hafen. Nicht eine einzige. Was soll daraus werden?

Doch. Im Fischereihafen liegt eine Gib Sea 126. Da, wo sie eigentlich gar nicht hingehört. Marianne und Herta haben sie entdeckt. Brandneu. Drei Männer mit nackten Oberkörpern und hellenischem Kraushaar werkeln auf ihr herum. Außer Marianne, die jetzt das Gepäck hütet, stürzen alle hin. „Nee“, sagt Walter. „Das kann se nicht sein. Viel zu neu.“ Jedweder Kommunikationsversuch mit den Reparateuren scheitert, denn mit ‚Kyrie eleison‘, ‚Sirtaki‘, ‚Ouzo‘ und ‚Metaxa‘ erschöpfen sich die Sprachkenntnisse der Reisenden.

Während sich die Crew wieder der Richtung zuwandte, wo das Gepäck lag, beauftragte Walter Charly, den Vercharterer ausfindig zu machen und nach Möglichkeit Informationen zu sammeln. Charly kann ein paar griechische Buchstaben lesen, besitzt ein Griechisch-Wörterbuch und hat somit als einziger eine Chance, den Vercharterer zu finden.

Charly fand den Vercharterer erstaunlich schnell. Keine 200 Meter vom Gepäck entfernt. Der Name stand dran, an der Agentur. In riesengroßen Lettern. Griechischen Großbuchstaben. Hellas Sail. Drüben, auf der anderen Seite der vierspurigen Schnellstraße, die in einem weiten Bogen am gesamten Hafen entlangführt. Leider ist sie ziemlich stark befahren. Natürlich gibt es keinen Zebrastreifen, geschweige denn eine Fußgängerampel. Eine Unter- oder Überführung sucht man auch vergebens. Zu Fuß diese Straße überwinden wollen wäre so, als versuchte man, eine Autobahn in einem Ballungsgebiet zur Rushhour an Krücken humpelnd zu überqueren. Personenwagen, Motorräder, Taxis, Lieferwägelchen, Pritschenwagen, Pickups, Lastwagen, Lastzüge und Omnibusse in dichter Folge. Auf den Pickups steht MAZDA oder HONDA, NISSAN oder TOYOTA in übergroßen Buchstaben. Lateinischen. Das stört die Griechen offenbar nicht. Jedes dieser Vehikel versucht seine individuelle Höchstgeschwindigkeit zu erreichen, was ein unvorstellbares Chaos aus Überholmanövern zur Folge hat. Wer dieses Inferno zu überwinden versucht, ist lebensmüde.

Dann geht doch jemand über die Straße. Vermutlich ein Einheimischer. Weiter drüben, wo die Straße einen kleinen Buckel hinauf muss und die schwerfälligeren Fahrzeuge ein zivileres Tempo anzunehmen gezwungen sind. Dort klafft eine Lücke in der Ligusterhecke des Mittelstreifens. Vermutlich ist das der einzige Übergang weit und breit. Zigarettenkippen und Trampelspuren gegenüber der Lücke erhärten den Verdacht, dass hier ein unsichtbarer Zebrastreifen eingerichtet wurde.

Als eine Lücke in den schnelleren Fahrzeugen zu erkennen ist, spurtet Charly los. Bei der ersten Spur schaffte er die gesamte Strecke und bei der anderen Spur, nach einer längeren Pause in der Ligusterhecke, die Hälfte. Dann rollte die Spitze des nächsten Pulks heran. Erstaunlicherweise fuhren die Autos aber ganz einfach um den Fußgänger herum. Ohne Hupen und ohne Gezeter. Einfach so. Entweder ist das hier normal oder die Athener kennen diesen Touristenwechsel. Jedenfalls kommt Charly wohlbehalten in der Charteragentur an.

„Hallo“, gesprochen wie Hällouw. Charly ist in eine außergewöhnlich verwahrloste Bude gestolpert und versucht nun auf Germano-Englisch Informationen über den Verbleib der Yacht zu gewinnen: „I am coming from Nautic School, Germany. We chartered a Gib Sea hundreded twenty six. We cannot find the ship.“

Der wuselige, äußerst speckbäuchige Herr über zwei schmächtige Angestellte antwortet auf Gräco-Englisch: „A moment please!“

Man komplimentiert Charly in einen schmuddeligen Korbsessel direkt am Schaufenster und lässt behäbige Ruhe walten. Nichts regt sich. Gar nichts. Aber woher soll der Germane auch wissen, dass jetzt im Lande der Hellenen Mittagsruhe herrscht? Jetzt bewegt sich erst einmal gar nichts. Eine Tasse Kaffee will man ihm anbieten, aber das lehnt er mit Entsetzen ab. Wer weiß, wie oft hier die Tassen gespült werden?

Eine halbe Stunde geht dahin. Fünfmal hat man den Nörgler schon beschwichtigt und ihm ansonsten erlaubt, die Rennen zwischen Toyota, Honda, Nissan und Mazda zu bestaunen. Viele Einlagen todesmutiger Mopedfahrer dazwischen. Eine faszinierende Show.

Gegen vier Uhr beginnt der Speckbauch zu telefonieren. Dann quietscht ein uraltes Faxgerät vor sich hin und plötzlich hält der Dicke Charly ein Papier unter die Nase, auf dem Emilios

Unterschrift prangt: „Chartered from monday to sunday“, liest der Fettklos die wichtigste Passage vor. Charly taumelt leicht. „Kiniras“ ist der Name der Yacht, wie Charly gerade noch aus dem Fax ersehen kann. Dann ist er draußen.

Eine Viertelstunde später und mit Angstschweiß auf der Stirn gesellt sich Charly wieder zu der Herde.

„Un?“

„Nix. Des Schiff is erst ab Montag gechartert.“ Nach einer Pause, in der die Gesichter der einzelnen Crewmitglieder wieder Farbe bekommen, fügt Charly an den Skipper gewandt hinzu: „Wenn ich des richtig mitbekomme hab, dann heißt die Yacht Kiniras.“

Leseprobe 2 (Seite 35 - 48)

Neue Schiffe haben den Nachteil, dass man vorsichtiger mit ihnen umgehen muss, weil alles, was man kaputt macht, doppelt ärgerlich ist. Nun war die ‚Kiniras‘ ziemlich neu, und außer dem lädierten Süßwassertank gab es keinen Grund zur Klage. Das änderte sich aber schlagartig nach dem Verlassen des Hafens. Fünf Segelwütige an Bord, also die Mehrheit, halten es natürlich nicht lange aus, bis die Segel stramm und exakt im Wind stehen. Das erste Segelhochziehen beantwortet vor allem die Frage, wie sich das Schiff unter Segeln verhält. Ob es ein lahmer Bock ist oder mehr zur Rennziege tendiert. Keine vierhundert Kabellängen, also knappe achthundert Meter, hatte die ‚Kiniras‘ die Hafenumole hinter sich gelassen, als schon das Großsegel stand. Also so ganz stand es nicht. Ein wenig schief schlackerte der Baum schon in der Gegend herum. Mit Baum bezeichnet man die untere, am Mast befestigte, heutzutage aus Aluminium gefertigte Stange, die den unteren Teil des Segels auf Abstand zum Mast bringt. Das Großsegel ließ sich nicht dazu bewegen, Vortrieb zu erzeugen. Es hing ein wenig links herum. Anstatt nun nach der Ursache zu forschen, brüllte der Skipper: „Setz doch mal das Unterliek durch!“ Das Unterliek ist der untere Saum des Segels und wird bei Vorwind-Fahrten lose gegeben, am Wind aber durchgesetzt, d. h. strammgezogen. Dazu geht eine Schnur, die der Segler Unterliekstrecker nennt, durch den Baum, die am Ende des Baumes, der Baumnock, umgelenkt wird und da kann man dann den Unterliekdruck einstellen. Bei der ‚Kiniras‘ ließ er sich nicht einstellen. „Geht doch mal zu zweit an die Kurbel!“, hörte man den Skipper kommandieren. Das half aber auch nichts. Walter hilft schließlich eigenhändig mit. Zu dritt schaffen sie es dann, einen Effekt auszulösen. Ruckartig. Mit deutlichem Zischen schießen die beiden Niete in die Fluten, mit denen der Baumniederholer am Großbaum befestigt war. Die zuvor an der Kurbel rohe Kräfte applizierenden Segler purzeln vergleichsweise unsanft ins Cockpit, die Aufenthaltsmulde an Deck. Danach wird sich aufgerappelt und mit Hängeohren der Unterliekstrecker durchgesetzt. Die Strippe nebedran hätte man lose geben müssen. Das hätte man bestimmt auch optisch herauszufinden vermocht. Ist aber jetzt zu spät. Der leblos an Deck herumliegende Flaschenzug des Baumniederholers wird bei der Großschot mit eingehängt. Aber nur, damit er aus dem Weg ist. Danach werden das Besansegel – am hinteren Mast – und das Fock genannte Vorsegel gesetzt.

Der Baumniederholer ist ein Flaschenzug, in Seglerkreisen auch Talje genannt, dessen unteres Ende am Fuß des Mastes und dessen oberes Ende in der Mitte des Baumes befestigt ist. Mit dem Baumniederholer stehen viele Segler auf Kriegsfuß. Sie können sich den Sinn dieser Einrichtung nicht erklären und bedienen ihn mehr oder weniger schulbuchmäßig. Meistens vergessen sie ihn einfach. Den Baumniederholer braucht man aber, wenn man ordentlich Fahrt aus dem Schiff holen will. Besonders auf Vorwindkursen. Wenn nämlich der Wind in das Tuch fährt, bauscht sich das Segel auf und hebt den Baum mit an. Flaut der Wind wieder ab, begibt sich der Baum in seine vorherige Lage zurück. Das nützt dem Segler aber wenig. Er will, dass der Wind in Fahrt für das Schiff umgesetzt wird. Also muss man den Baum daran hindern, bei Wind in die Höhe zu steigen. Das macht man, indem man den Baumniederholer mit der Talje mehr oder weniger stramm anzieht, also durchsetzt. Jetzt kann der Baum bei

Windeinfall nicht mehr steigen, und das Segel muss die eingefangene Energie in Fahrt umsetzen. Man hätte sich die Sache auf der ‚Kiniras‘ auch so denken können, denn wenn der Unterliekstrecker lose ist, dann ist die vorige Crew zuletzt auf einem Vorwindkurs gesegelt und hat den Baumniederholer dichtgenommen. Beim jetzigen Amwindkurs hätte erst der Baumniederholer lose gegeben werden müssen, damit man den Unterliekstrecker durchsetzen kann. Ein gelernter Segler kennt diese Zusammenhänge. Anders gehandelt zu haben ist mit roten Ohren eigentlich noch sehr milde bestraft. Aber weil der Skipper selbst die Sache etwas unüberlegt eingefädelt hatte, konnte er keinen in den Senkel stellen. Fortan aber ging die Crew besonders pfleglich mit der ‚Kiniras‘ um.

Gegen 18.00 Uhr frischt der Wind auf. Die Insel Ägina liegt schon weit achteraus und das Kap Sounion ist bereits deutlich zu erkennen. Der Navigator lässt auf 140° anluven, also dichter an den Wind herangehen, und um 20.00 Uhr werden 130° unter den Kiel genommen. Jetzt läuft die Yacht auf Zielkurs, zur Insel Kythnos.

Die Kursberechnung gestaltet sich in der Ägäis besonders einfach, denn es gibt keine Missweisung. Die Missweisung ist ein sogenannter Kompassfehler, für den der Kompass aber gar nichts kann. Der Fehler ist genaugenommen kein Fehler, sondern eine Abweichung, die dadurch entsteht, dass der geographische Nordpol und der magnetische Nordpol nicht identisch sind. Je weiter sie auseinanderliegen, desto größer ist der in Winkelgraden angegebene ‚Fehler‘. Man kann Seekarten nur auf geographisch Nord, die Stelle, um die der Globus sich dreht, ausrichten, denn der geographische Nordpol ist relativ konstant. Der magnetische Pol wandert dagegen einigermaßen wild in der Gegend umher. Seit ein paar Jahren bewegt er sich beängstigend rasch von Nordkanada nach Sibirien. 1982 aber lagen beide Pole direkt hintereinander. Von der Ägäis aus gesehen. Deshalb konnte sich der Navigator einen Teil der Rechenarbeit sparen. Der MgK, also der Magnet-Kompasskurs, fiel mit dem rwK, dem rechtweisenden Kurs, zusammen.

Genaugenommen müsste der Navigator noch die Deviation berücksichtigen, aber die ist auf Kunststoffschiffen nicht besonders groß. Der Deviation genannte Kompassfehler entsteht durch bordeigene Magnetfelder, wie Motor, Anker und andere Metallteile sowie durch elektrische Leitungen, wenn Strom durch sie hindurchfließt. Hat das Schiff einen Metallrumpf, dann kann die Deviation so groß werden, dass man eine Deviationstabelle erstellen muss. Für alle zehn Grade gibt es einen Korrekturfaktor, den der Navigator bei Peilungen und Kursberechnungen berücksichtigen muss, will er nicht das Risiko einer Grundberührung eingehen. Die ‚Kiniras‘ besaß keine Deviationstabelle, weshalb der Navigator auch diesbezüglich aus dem Schneider war. In der Ägäis liegen die Inseln meistens auf Sichtweite auseinander, weshalb Navigationsfehler leicht optisch korrigiert werden können.

Leider spielte die Logge nicht so richtig. Der Tachometer der Yacht. Herwig ist es zuerst aufgefallen. „Mir fahrn doch schneller als drei Knote“, maulte er los, und der Skipper bestätigte, dass das ja wohl nicht ganz anginge. „Da müsse mer unbedingt morje den Loggefaktor bestimme“, ordnet er an. „Am beste kümmerst Du Dich gleich morje früh drum“, weist er Herwig an. Dazu kommt es aber nicht mehr, denn eine Stunde später zeigt die Logge gar nichts mehr an. Völlig unbeweglich liegt der Zeiger auf Null. Der Schiffstacho hat seinen Geist aufgegeben. Für die Navigation ist das etwas unangenehm, denn aus den zurückgelegten Distanzen kann man recht bequem den noch zu versegelnden Weg bis zum nächsten Zielpunkt berechnen – und damit den Zeitpunkt bestimmen, zu dem man über die nächste Hafenkneipe herfallen will.

Das Barometer ist um ein mBar gefallen. Das bedeutet, dass der Wind ein wenig zunehmen könnte. Er nimmt aber deutlich zu. Herta lässt sich als erste das Essen durch den Kopf gehen. Als der Navigator ‚Kap Sounion querab‘ ins Logbuch schreibt, hat man schon fast fünf Windstärken – und vier Seekranke. Das Tagesziel wird die Yacht voraussichtlich gegen 23 Uhr erreichen. Mericha, den Hafen der Insel Kythnos. Bis dahin hat der Wind aber bis auf acht Beaufort zugelegt und die Zahl der Seekranken wird jetzt mit fünf angegeben.

Die Hafeneinfahrt von Mericha ist nicht besonders gut befeuert. Eine trübe Funzel blinkt grün vor sich hin. Das Hafenansteuerungsfeuer. Es warnt gleichzeitig vor einem gewaltigen Unterwasserfelsbrocken, der die Hafeneinfahrt für Ortsfremde zum Problem werden lässt. Vom ruhigeren Wasser des Hafens aus gesehen wirkt das Meer doch schon ganz schön aufgewühlt. „Da sind wir gesegelt?“, fragt Charly den Skipper, und der antwortet: „Uns blieb gar nix anderes übrig. Vorher gibt's kein Hafe mehr.“ Charly, Herwig und Udo bergen die Sturmfock – die anderen Segel verschwanden bereits unterwegs nach und nach aus der Takelage –, und der Skipper zieht ein bekümmertes Gesicht. Alles voll. Es gibt keinen einzigen Liegeplatz mehr im Hafen von Mericha. Was tun?

Im ruhigeren Wasser kommen auch die Seekranken wieder zu Kräften. Fünf müde Gestalten krabbeln aus den Kojen. Wersi, die die Ereignisse des Törns in privater Niederschrift festhält, schreibt in ihren Bericht: „Der Wind hatte sich zu einem so starken Sturm entwickelt, dass fünf Crewmitglieder reziprok frühstückten.“

Walter fährt schließlich ganz dicht an den Fischerbooten entlang und entdeckt eines, das von der Größe her zur ‚Kiniras‘ passt. Er lässt eine Leine überwerfen und die ‚Kiniras‘ längsseits ziehen. Das bringt zwei Fischer an Deck, die sich offenbar im Bauch des Kutters aufgehhalten hatten. Mit dem in der Seefahrt üblichen Gemisch aus Kauderwelsch und Gestik fragt Walter, nachdem er ein artiges „Kali spera“ entboten hat, ob man über Nacht im Päckchen festmachen könne. Also das Schiff längsseits an dem ebenfalls längsseits an der Mole liegenden Kutter vertäuen dürfe. Die beiden jungen Leute antworten jedoch, dass sie den Boss fragen müssen. Sie könnten das nicht entscheiden. Einer der beiden geht dann rasch von Bord und verschwindet in der Dunkelheit. Bis zum Dorf muss er gut 100 Meter zurücklegen. Nach fünf Minuten kommt er mit zwei Männern zurück. Dem einen davon gehört der Fischkutter, und er spricht leidlich Englisch. Seine Begeisterung über Walters Bitte hält sich aber in Grenzen. Ihm wäre es lieber, wenn die Touristen aus Germanien sich einen anderen Kutter aussuchen würden. Er will vielleicht ... also ... Herwig äußert die Meinung, dass die sich nicht so anstellen sollen. „Das ist doch kein Akt, wenn man mal ein paar Stunden im Päckchen liegt.“ Aber Walter gibt zu bedenken: „Mir sin hier schon halb im Orient. Da is des alles anners.“

Der Fischer hat mittlerweile vorgeschlagen, die ‚Kiniras‘ könne doch wieder hinausfahren und sich eine andere Insel suchen. Aber Walter braucht nur auf die inzwischen noch höher aufgelaufenen Wellen vor der Hafeneinfahrt zu deuten, um dem Fischer klarzumachen, dass das wohl nicht unbedingt kameradschaftlich gegen andere Seeleute sei. Der Fischer schien die veränderte Wettersituation noch gar nicht bemerkt zu haben. Er zog ein bedenkliches Gesicht und besprach sich mit den anderen. Dann liefen die beiden jüngeren Burschen ins Dorf und kehrten gut zehn Minuten später wieder mit einer voll beladenen Schubkarre zurück. Kurz darauf trat der Fischer an die Reling und sagte, die Fremden könnten bleiben. Das schaffte Erleichterung an Bord. In weniger als zwei Minuten war die ‚Kiniras‘ vertäut.

Die Damen begannen, das Chaos, das die schwere See in Pantry und Kombüse angerichtet hatte, zu ordnen. Amanda, Wersi und Marianne kramten Fertiggerichte aus dem Schapp und begannen zu kochen. Schapps nennt man die mit einem seefesten Verschluss ausgestatteten Schränkchen, Schubladen oder Verschlüge. Die Seekranken waren recht flott wieder genesen und verspürten Hunger und Durst. Herwig hatte gerade neun Gläser mit Rotwein gefüllt, als der Fischer vom Nachbarschiff auftauchte und sagte, es sei alles fertig. Man dachte zuerst, die Sprachschwierigkeiten hätten damit zu tun, dass die Botschaft rätselhaft klang, aber als er darauf bestand, dass alle auf sein Schiff kommen müssten, wurde Marianne plötzlich ganz blass. Sie hatte, als weit in Asien herumgekommene Bankkauffrau, zuerst kapiert, was da vorging. „Ach du meine Güte“, sagte sie, „das kann ja heiter werden.“

„Was kann heiter werden?“, wollte der Skipper wissen.

„Die betrachten uns als Gastfreunde“, entgegnete Marianne. „Deswegen haben die auch so lange gebraucht, bis sie uns ihre Zustimmung gegeben haben.“

Walter, der sich als Elektroingenieur ebenfalls mehrere Jahre in der Türkei und in Nahost aufgehalten hatte, bestätigte Mariannes Ansicht. „Wenn Du recht hast, dann kann das in e größer Feier ausarte. Dann brauche mer morje früh e Gastgeschenk. Mit e paar Kugelschreiber kannst da net komme.“

* * *

Das Fest artete gewaltig aus. Man sank erst in die Kojen, als die Sonne schon mehr als zwei Finger breit über dem Horizont stand.

Zunächst kletterte Walter und danach seine Crew über die beiden Relings und jeder begrüßte jeden per Handschlag. Der Fischer kümmerte sich um die Honeurs, der ältere Gehilfe um die Getränke und die beiden Buben um das Essen. Es gab griechischen Salat, Weißbrot und Fisch. Fisch satt. In der Mitte des Achterdecks hatten sie eine große, dicke Kupferplatte auf den Boden des Kutters genagelt, einen gusseisernen Rost darüber gestellt und das Ganze zum Grill erklärt. Unter dem Rost glomm ein Holzkohlefeuer, und drum herum standen vier große Schüsseln mit Fisch. Die Buben gaben jedem einen langen, hölzernen Stecken, mit dem man einen Fisch durch das geöffnete Maul aufspießte und über der Glut brutzelte, bis man glaubte, dass er gar sei. Weil die Fische nicht sehr groß waren, sie erreichten allenfalls die Größe von Heringen, konnte man nach wenigen Minuten die Haut mit allen Schuppen und Flossen dran abziehen. Dann biss man die Filets heraus und warf den Rest über die Schulter. Die Fischer zeigten der Germanen-Crew, wie das gemacht wird. Walter machte die Fischer darauf aufmerksam, dass mehr als die Hälfte des Genießbaren am Fisch hängen blieb, wenn man ihn über Bord warf. „Das macht nichts“, sagte ein inzwischen hinzugekommener junger Mann, der recht gut Englisch sprach. „Im Hafenbecken wimmelt es von kleinen Fischen. Die fressen das auf, und wenn die groß sind, fangen wir sie wieder.“

Marianne hatte beim Verlassen der ‚Kiniras‘ rasch eine der geöffneten Weinflaschen mitgenommen und wollte nun den Fischern daraus anbieten. Die nahmen einen winzigen Schluck aus ihren Pappbechern und gossen den Rest über die Reling. Mit Gebärden, als hätte man sie vergiften wollen. Weil man so was ja nun wirklich nicht trinken kann. Supermarkt-Fusel nannten sie das. Dann verteilten sie Retsina aus Fünf-Liter-Plastikkanistern. Jeder bekam einen Pappbecher voll. Wurde gar nicht lange gefragt. Herwig zog ein Gesicht, als hätte er in Seife gebissen, und der Skipper ermahnte die Crew, sich nichts anmerken zu lassen: „Jetzt verzieht bloß kei Gesicht, egal wie des Zeuch schmeckt! Mir sin schließlich Gäste.“ Eigenartigerweise schmeckte der Retsina hervorragend. Kein Vergleich mit dem Gesöff, das man für viel Geld unter dem Pseudonym ‚Retsina‘ im Supermarkt bekommt. Selbst Herwig stellte in Aussicht, dass er sich vielleicht doch an den Geschmack gewöhnen könne. Nach dem dritten Becher hatte er sich gewöhnt und war schon wieder der Lauteste in der Runde. „Wenn wir so einen Retsina hätten, würde ich auch den Rotwein über die Reling kippen“, verkündet er schließlich mit überschäumender Begeisterung, „bei ungeöffneter Flasche, wenn’s sein muss, I tell you.“ Als er sich im Morgengrauen in die Kojen rollen wird, wird er mit Blick auf Walters Holzkasten erklären: „Astronavigation ist, wenn Du so blau bist, dass Du nur noch Sterne siehst.“

Kurz nach Mitternacht – im Hafen dürfte kaum noch jemand Schlaf gefunden haben – kam die Musik. Man hatte die Orchestermittglieder wohl aus den Betten trommeln müssen. Besuch ist da. Das Dorf hat Besuch. Mericha im Taumel. Das erschien den deutschen Seglern nun doch etwas übertrieben, aber mit dem Volksfest, das sich immer stärker auf dem Fischkutter entwickelte, kamen auch mehr Leute aus dem Dorf. Der eine oder andere war dabei, der leidlich Englisch sprach, und so erfuhr man, dass der Gastgeber, zu dem die anderen Pavlos sagten, auch der Bürgermeister von Mericha sei. So ein Zufall. Wenn Gastfreundschaft eingefordert wird, darf sich kein Orientale schonen, und wenn der Bürgermeister gefordert wird, dann tobt der Bär. Das muss so sein, sonst ist der Boss blamiert.

Der Retsina floss literweise. Und es wurde getanzt. Giorgio, der ältere Gehilfe und Cousin des Bürgermeister-Fischers, tanzte am wildesten. Und dabei war er ziemlich behindert. Vor Jahren hatte er auf See einen Unfall, der ihm das rechte Bein und den rechten Arm verkrüppelte. Seitdem hinkte er, ließ sich aber nicht hängen, sondern tat einfach so, als sei das normal. Für den Sirtaki mussten die Tänzer natürlich auf die Pier, denn auf dem Fischkutter herrschte Gedränge. So an die 50 Dorfbewohner hatten sich eingefunden, und die wollten alle verköstigt werden. Zumindest in Bezug auf die Getränke. Den Wein der Gäste verschmähten sie. Bürgermeister Pavlos muss das geahnt haben. Jetzt war den Germanen auch klar, warum der Fischer gezögert hatte, das Anlegen an seinem Schiff zu erlauben. Dass er es trotzdem tat, rechneten sie ihm hoch an. Ganz hoch!

Leseprobe 3 (Seite 66 - 80)

„Jetzt lasst doch des Frühstück mal Frühstück sein!“, vernimmt man des Skippers Stimme. „Ihr könnt doch auch noch frühstücke, wenn mer ausgelaufe sin.“ Walter drängt auf Weiterfahrt. Er will nach Möglichkeit sein Programm durchziehen. Walter hat, wie immer, recht. Es gilt, die Gunst der Stunde zu nutzen. Auch wenn es, wie am Mittwoch, dem 2. Juni, erst 6.00 Uhr ist. Morgens. Der Wind hat sich auf 6 Beaufort abgeschwächt, und da muss erst mal ans Fortkommen gedacht werden.

Die ‚Kiniras‘ schwankt im Morgengrauen wie ein Tempotaschentuch durch die Hafenausfahrt von Mericha und wird sofort vom Meltemi erfasst. Walter behauptet aber stur und steif, das seien fünf Windstärken. Ideales Segelwetter. Da muss man durch. Komisch wirkt nur, dass er zwei Reffs ins Groß und eins in den Besan hat binden lassen.

Gegen 8.00 Uhr, nachdem man das Nordkap Kythnos’ gerundet hat, flaut der Wind tatsächlich ab. Es herrschen nur noch 5 Windstärken Nord-Ost bei 1013 mBar. Wenn der Wind noch weiter abflauen sollte, kann der Steuermann vielleicht 100° halten. Das ist zwar nicht der heutige Tageskurs, aber er führt nach Osten. 70 bis 80° wären besser, denn man muss die Insel Syros nördlich passieren. Gegen 12.00 Uhr legt der Wind massiv zu, aber gleichzeitig dreht er nach Nord, so dass der Rudergänger auf 90° anluven kann. Man kommt gerade so in etwa 2 Seemeilen Abstand an Syros vorbei. Um 13.00 Uhr sind nur noch die Sturmfock und das gereffte Besan vorgeheißt – was angesichts der neun Beaufort durchaus als seglerisch angemessen bezeichnet werden muss – und alle sind, trotz perfekter Segelkleidung, nass bis auf die Haut. „Bätschnäss“, sagt Wersi, die in Thüringen aufwuchs und Englisch nur rudimentär beherrscht. Zu denen, die am Vortag retour gegessen haben, gesellt sich nun noch ein weiteres Crewmitglied, damit das halbe Dutzend voll werde. Das Frühstück geht vielen noch mal durch den Kopf. Walter sagt zu Rüdiger: „Gut siehst Du aus. Heute schon gekotzt?“ Charly sieht die Sache pragmatischer. Er mutmaßt, dass es ziemlich unangenehm sein müsse, wenn sich Abendessen und Frühstück begegnen.

Die Wellen sind zwar hoch, aber sehr gleichmäßig. Durch geschicktes Steuern kann man die Yacht ziemlich lange auf dem oberen Drittel einer auflaufenden Welle halten. Dann liegt sie erstaunlich ruhig. Es ist schwer zu verstehen, dass schon wieder sechse mit grünen Gesichtern über der Reling hängen. Das Mittagessen wird durch drei geteilt.

Gegen 15.45 Uhr, nach fast zehn Stunden Überfahrt, nähert sich die ‚Kiniras‘ dem Hafen von Mykonos. Der Wind ist durch die Landabdeckung zwar ein wenig schwächer geworden, aber die Wellen knallen ungebremst in das Hafenbecken. Charly hat Ruderwache, als Walter fragt: „Getrauste Dich, unner Segel in den Hafe zu fahrn?“

„Nein!“, brüllt der Angesprochene zurück. Charly getraut sich nicht. Er ist zwar kein blutiger Anfänger mehr, aber wenn hinter der Mole ein anderes Schiff ankert oder gerade eins raus will, dann ist blitzschnelles und vor allem richtiges Handeln vonnöten. Außerdem herrschen die 7 Beaufort halber Wind von Backbord, auf die sich der Meltemi inzwischen verringert hat,

auch im Hafen. Jedenfalls im Bereich der Segel. Walter sagt, dass Charly doch nur einen Aufschießer zu fahren braucht, und dann ist die Sache geritzt. Mit einem Aufschießer wird ein Segelschiff gebremst, bzw. zum Stehen gebracht.

Dazu fährt man aus einem Halb-Wind-Kurs, also wenn der Wind genau von der Seite kommt, einen 90°-Schwenk in den Wind hinein und lässt mit den flatternden Segeln, fachmännisch killende Segel genannt, bremsen. Charly hält das aber für Blasphemie, denn bei sechs bis sieben Windstärken sollte man keine Experimente machen.

„Bei dem Wind auf engem Raum Manöver fahren is doch Wahnsinn“, murrte Charly. Aber Walter hat sich das jetzt in den Kopf gesetzt. Die Welt soll staunen, wenn die Hessen kommen. Walter lässt sich, hauchdünn grinsend, hinter dem Ruder, so ist die offizielle Bezeichnung des Steuerrades, nieder und teilt seine ‚Mannen‘ ein: „Herwig un Udo, ihr geht aufs Vorschiff un holt die Sturmfock runner. Charly un Wersi, ihr geht an de Besan, un Marianne un Mända, ihr bedient die Schote. Kotze könnt ihr nachher widder.“ Herta und Rüdiger hat es besonders schwer erwischt. Sie dürfen in den Kojen bleiben.

„Klarmachen zum Aufschießer!“, brüllt Walter in das Toben, das Wind und Wellen immer noch veranstalten, und vier Segler melden zurück:

„Ist klar!“

Walter brüllt „Schoten los!“ und dreht die Yacht mit brutalem Zerren am Rad in den Wind. Eine Minute später sind die Segel geborgen, und die ‚Kiniras‘ dümpelt bei milden drei Beaufort mitten im Hafen. Walter startet den Motor und tuckert, bei immer noch gut einen Meter hohen Wellen, gemächlich auf die einzige Lücke zu, die zwischen der riesigen Fähre und einem englischen Motorsegler entdeckt worden ist.

Also auf Antrieb ist diese Lücke nicht gefunden worden. Man musste sich schon etwas abmühen, denn der Hafen von Mykonos ist für Sportsegler im Prinzip ungeeignet. Es gibt zwei Anlegemolen, von denen die älteste die der Fischer sein dürfte. Die Mole für die Fähren hat man vermutlich später angebaut und den Grund davor ausgebaggert. Walter sah sich zuerst drüben im Fischereihafen, direkt vor der City, um. Die Fischer winkten aber heftig ab. Zu wenig Wasser für den Tiefgang der ‚Kiniras‘. Fischerboote haben meistens nicht viel Tiefgang, was ihre Hochseetauglichkeit erheblich beeinträchtigt. In Gestikulation und Zeichensprache sind griechische Fischer aber unübertroffen.

Gegenüber der Einfahrt ankerten ein paar kleinere Yachten. Es gab zwischen den herumliegenden Felsbrocken auch ein paar gute Ankerplätze. Aber die waren alle besetzt. Dann sah Udo die Lösung: „Zwischen der Fähre und dem englischen Motorsegler müsst’s gehen.“

„Verdammt eng“, brummt Herwig.

„Probiern mer’s halt“, sagt der Skipper und legt den Gang ein.

„Wie is des dann jetzt zugegange?“, wundert sich Charly, als er zusammen mit den anderen Fender nach draußen hängt. Walter kann das jedoch leicht erklären: „Der Hafe is so gebaut, dass die Welle an der Mole gebroche wern. Un dass hinner der Fähre alles ganz ruhig is, des hättste Dir doch denke könne.“ Hätte man. Zweifelsohne. Aber zu so etwas gehört mehr Erfahrung, als Charly hat. Man lernt eben nie aus.

Natürlich war anzunehmen, dass die riesige Fähre einen gewissen Windschatten erzeugt, aber dass sich hinter dem Ungetüm die nahezu totale Flaute einnisten würde, das hatte Charly nicht erwartet.

Nachdem Walter die ‚Kiniras‘ in die winzige Parklücke gequetscht hat, wird die Yacht so vertäut, dass man sogar die Gangway auslegen kann. Luxus pur, gegenüber Umsteigen ins Schlauchboot, um bei meterhohen Wellen von einem ungemütlichen Ankerplatz aus das Land zu erreichen.

* * *

„Charly, Du hast doch e Wörterbuch“, sagt Walter, nachdem er breitbeinig vor den anderen her auf die Pier hinaus gestapft ist, „besorg mal Bier, Wasser un Diesel!“ Klarer Auftrag.

Keine Missverständnisse möglich. Und um das zu unterstreichen fügt Walter noch hinzu: „Und zwar in der Reihenfolge.“

Die Reihenfolge klingt plausibel. „Ikosi bira parakalo!“, sprudelt Charly den Satz munter heraus, den er auf dem Weg von der ‚Kiniras‘ bis zu dem 250 Meter entfernten Kiosk im hinteren Hafengebiet, dort wo die ersten Häuser der Stadt beginnen, auswendig gelernt hat. Daraufhin schnattert der kurzgelockte Hellene hinter dem Fensterchen so ungezügelt drauflos, dass Charly der Unterkiefer herunterfällt. Der Grieche muss ihn für einen hellhäutigen, blonden, blauäugigen Landsmann gehalten haben. „Nächstes Mal quäl ich mir die Sätze so raus, dass die nicht wieder im Unklaren über meine Sprachkenntnisse sind“, gelobt sich Charly und bezahlt den von der Registrierkasse auf dem Beleg ausgewiesenen Betrag für 20 Einwegflaschen Fix. Neben Fox und Henninger eine der drei bedeutendsten griechischen Biersorten.

Nachdem das mit dem Einkaufen schon mal geklappt hat, fragt Charly den Kioskbesitzer nach Wasser und Diesel: „Nero parakalo, un Diesel, parakalo für e istjoforo?“ Charly äußert die Bitte natürlich wesentlich unprofessioneller als zuvor den Satz mit dem Bier, damit der freundliche Herr im Kiosk versteht, dass er bei einer Notlage Hilfsdienste leisten soll. Nero heißt Wasser, und istjoforo ist ein Segelschiff. Diesel und ‚und‘ hatte Charly im Wörterbuch nicht gefunden, weil das ein Sprachführer von Langenscheidt war, und da fehlt bekanntlich so manches, was man im Ausland gut gebrauchen könnte. Diesel aber schien keine Sprachprobleme zu verursachen, denn der Kioskbesitzer schreibt ihm zwei Telefonnummern auf einen Zettel. Und dahinter die griechischen Wörter, die Wasser und Diesel bedeuten. Mit einem zünftigen „Efcharisto poli!“ bedankt sich Charly und eilt zurück zur Yacht.

Der Biertransport erweist sich als ein wenig mühsam, denn man hat ihm die 20 Flaschen in braunes Packpapier gewickelt. Zwei wackelige Päckchen. Die Erfindung des Türkentoffers ist offenbar noch nicht bis Mykonos vorgedrungen. Auf der Pier haben sich Hunderte von Rucksacktouristen mehr oder weniger häuslich eingerichtet. Manche, so erfährt Charly im Vorbeigehen aus Gesprächen, ‚wohnen‘ schon seit drei Tagen und Nächten auf der zugigen Pier. Meltemi. Die Fähren haben Verspätung, und die kleineren Schiffe stellen den Liniendienst zu den anderen Inseln schon vor Tagen ein. Es kann noch Tage dauern, bis sie hier wegkommen. Viele Deutsche sind dabei. Man darf die Yacht nicht ohne Aufsicht lassen.

Walter, Herwig, Udo und Rüdiger staksen, immer noch im versalzten Ölzeug, breitbeinig auf der Pier hin und her. Regenerieren. Walter ist mit dem Bier zufrieden. Wenn man zehn Stunden ohne Futter durchgeschaukelt wurde, sind die Geschmacksnerven taub. „Alles im grüne Bereich“, strahlt Walter, nachdem Charly das Bier verteilt und jeder einen Schluck getrunken hat, und Herwig fügt hinzu: „I tell you!“

Bei schwerem Wetter lebt man auf See absolut alkoholfrei. Aber wehe, der Sand einer Hafemole knirscht unter den Sohlen. Dann können sich die Dinge komplett umkehren. Von den Rucksack-Touristen haben die Molenwanderer erfahren, dass die Hotels überfüllt sind, weil schon seit drei Tagen keine Fähre mehr ausläuft. Gekommen ist auch keine mehr. Sie beneiden die Segler, weil die unabhängig sind und bei jedem Wetter fahren können. Dass sie da nicht ganz richtig liegen, sagt ihnen natürlich niemand. Es ist ja so schön, beneidet zu werden. Während Charly die Ausführung der Skipperbefehle in Angriff nahm, haben die Damen sich lamentierend zurückgezogen und ihren Wunsch nach einer jeweiligen Kopfwäsche laut werden lassen. Sie sind auch die ersten, die ihre nassen Klamotten über alle Toppen flaggen. Nach einer salzigen Überfahrt halten sie das für angemessen.

Auch die Herren entledigen sich nach und nach ihres knirschenden Ölzeugs, von dem beim Ausziehen die Salzkristalle rieseln, und hängen es auf alle erdenklichen Drähte an Deck, die nur annähernd waagrecht verlaufen. Herwig trocknet seine Hose am Großfall, weil alle anderen Drähte schon mit nassen Klamotten vollgehängt sind. Das Großfall besteht aus einer strammen Edelstahl-Drahtlitze, an der das Großsegel am Mast hochgezogen wird. Es verläuft also senkrecht. Der Wind zaust mächtig in den Textilien, und Herwigs Hose scheint sich mit den Elementen ins Benehmen setzen zu wollen. Sie gleitet auf den bauchigsten Punkt der

Strippe hinauf, was Charly zu dem Spruch veranlasst: „Was mag der Herwig wohl für Hummeln in der Hose haben, dass die Bux jetzt alleine den Mast hoch will?“

* * *

Herwig entdeckt in seiner Koje 30 Liter Wasser. Unter dem Bett. Am Geschmack lässt sich nicht erkennen, ob es See- oder Süßwasser ist. Die Kratzspuren in dem Schapp lassen vermuten, dass der Zahnarzt in Kalamaki und die Typen im Blaumann hauptsächlich hier gewerkelt haben. Mit einem Topf als Schöpfkelle und einer Pütz, so nennen Seeleute einen Eimer, befördert Herwig das Wasser ins Freie. Jetzt muss er noch mehr Klamotten trocknen.

„Ich müsste mal telefonieren“, sagt Charly zum Skipper, nachdem er die leere Bierflasche zu den schwarzen Müllsäcken am Ende der Pier gestellt hat, denn auch der Müll wurde seit Tagen nicht mehr abgeholt. Marianne hat bereits eine Telefonzelle entdeckt. Sie ist nur außer Betrieb, aber bis zur Post ist's auch nicht weit. Höchstens einen Kilometer. Eigentlich muss man nur von einem Ende des Hafenbeckens, wo die ‚Kiniras‘ vertäut ist, um den Hafen herum ans andere Ende laufen. Eine der drei Telefonzellen vor der Post funktioniert.

„Diesel, Kiniras, nee“, hat der Mensch am Telefon gesagt, berichtet Charly nach seiner Rückkehr. „Der mit dem Wasser hat auch ‚nee‘ gesagt.“

„Der mit dem Diesel war doch schon da“, wundert sich Walter. „Mir hawwe zwanzich Liter uffgefüllt.“

„Die hawwe awwer beide nee gesacht.“ Charly schüttelt den Kopf und greift zum Wörterbuch. Dort wird's erklärt. „Der hat net nee gesacht, sondern ne. Un des is des griechische Wort für ja.“ In der Tat begegnete Charly einem Gespann aus zweirädrigem Karren hinter einem Einachsschlepper. Es hatte ein schwarzes, nach Diesel stinkendes Fass auf der Pritsche. Schwarze Schläuche baumelten neben dem Fass.

„Mir gehen jetzt in die Stadt“, sagt Walter zu Charly. „Wenn des Wasser gebunkert is, kommste nach.“ Alle haben sich während Charlys Plackerei landfein gemacht. Auch die, die unterwegs die Fische fütterten. „Mach alle Tanks randvoll un schütt dann von dem Desinfektionsmittel hier was owe druff!“

„Alles im grüne Bereich“, salutiert Charly und meint damit: ‚Geht in Ordnung, Chef.‘

Es dauert aber noch über eine halbe Stunde, bis sich ein dem Dieselpespann ähnlich konstruiertes Gefährt der ‚Kiniras‘ nähert. Statt eines blitzschnellen Einachsschleppers besorgt ein gemächlich trotter Maulesel den Antrieb. Ein Wasserfass aus weißem Polyethylen steht auf der Pritsche, und ein roter Gartenschlauch kringelt sich neben dem Fass.

„Nero?“, fragt der Maultiertreiber und Charly antwortet „Ne.“

Charly kennt jetzt den Trick. Nee muss man sagen, wenn man etwas haben will.

Danach sind so ein paar Kleinigkeiten aus dem grünen Bereich geraten. Aber das konnte man zunächst nicht wissen. Mykonos scheint in Bezug auf Gartenschlauchanschlüsse einer anderen Norm anzugehören als Kalamaki. Der Wasserverkäufer, ein muskulöser, untersetzter, junger Mann mit schwarzem Haar vom Kopf bis zu den Füßen, kannte das. Mit breitem Grinsen, das den Anblick auf eine beeindruckende Anzahl von Goldplomben freigibt, murkst er den Anschluss vom Schlauch, und dann wird das Ende vom Schlauch einfach in den geöffneten Stutzen gehängt.

„Wasser marsch!“

Sofort fließt ein voller Strahl aus dem Fass, und sofort ist Charly pitschnass. In den Tank passten etwa anderthalb Liter. Der Überschuss spritzte in steiler Fontäne aus dem Stutzen. Wersi, die die ersten Kunst-und-Kitsch-Erwerbungen auf der Yacht verstauen will, kommt gerade rechtzeitig, um Charly auszulachen. Charly bittet den gelangweilt zusehenden Wasserverkäufer, die Flut zu stoppen und rückt dem Phänomen per Schraubenzieher zu Leibe. Nach zwei Minuten liegt die Wandverkleidung auf dem Pantryboden und Charly entfährt ein tief em-

pfundenes „Sauerei!“ Wersi wundert sich ob des Kraftausdruckes und Charly erklärt ihr, dass der Vercharterer den Wassertank abgeklemmt hat, und zwar vor dem Verteilerstück, das die beiden Tanks beliefert. „Es gibt überhaupt keine Möglichkeit, Wasser nachzufüllen“, begründet er seinen beginnenden Wutanfall. Dann reißt er die gesamte Wandverkleidung sowie einen Teil der Bodenbretter heraus. Der Grieche draußen fragt, ob er noch gebraucht wird und wedelt mit einer Rechnung über 100 Liter Trinkwasser. Umgerechnet etwa 80 D-Mark.

Aber so geht das nicht. „Nicht mit mir!“, brüllt Charly. Er versucht, mittels Wörterbuch herauszufinden, welche Leitung wohin geht, denn es ist alles ordentlich beschriftet. Wersi fährt den Röhren per Zeigefinger nach. Etwa gleichzeitig – Wersi hat höchstens zwei Minuten Vorsprung – kommt man zu demselben Ergebnis: „Steuerbord is nero thermos, also Warmwasser, un Backbord nero kryos, also kaltes.“ In die Vorratstanks füllt man logischerweise kaltes Wasser ein. „Also klemme mir die Schlauchquetsch um un lasse hier vorn den Backbordtank volllaufe. Da kann mer rundum alles sehe, wenn’s tropft.“ Charly ärgert sich maßlos, dass diese hirnamputierten Levantiner ein Segelschiff auf einen Vierzehntagetörn schicken, ohne dass die Crew Süßwasser nachbunkern kann. „Des is ja wie bei de Mediziner!“, schreit Charly los, „Nutzlose Therapie nach schulbuchmäßiger Fehldiagnose!“

Wersi leuchtet Charlys Vorschlag ein, und so klemmt Charly die Tanks um. Anschließend laufen 90 Liter nero kryos gemächlich in den Backbordtank. Ständige Kontrolle, ob wo was tropft. Nichts tropft. Alles im grünen Bereich. Als die anderen lärmend und kitschbehangen über die ‚Kiniras‘ herfallen, ist der Wasserverkäufer entlohnt und von dannen gezuckelt. Er legt den Gewinn bereits promillebringend am Hafenkiosk an. Auch die Bodenbretter und die Wandverkleidung befinden sich wieder an ihrem Platz und der Tank hat sein Desinfektionsmittel.

„Alles im grüne Bereich. Keine besondere Vorkommnisse“, meldet Charly dem Skipper und darf sich dann rühren. Den Sachverhalt meldet er dann aber doch ordnungsgemäß, und Walter trägt die Angelegenheit ordnungsgemäß ins Logbuch ein. Damit ist die Sache vorerst vergessen.

Leseprobe 4 (Seite 94 - 108)

Nach zwei Straßenbiegungen steht man vor einem Käseladen. Noch kleiner als die Bäckerei. Eigentlich ist der Laden schon überfüllt, wenn nur ein übergewichtiger Kunde vor der Theke bedient werden möchte. Man wartet am besten draußen vor der Tür, bis man drankommt. Udo lässt Charly den Vortritt, weil er ja ein Wörterbuch besitzt. Vergessenermaßen auf dem Schiff. Aber dann quetscht er sich doch noch in den Verkaufsraum. Es geht gerade so. Weil Charly einigermaßen schlank ist und Udo die Luft anhält.

„Tria Kilogramma Exeretichi, parakaló!“, bestellt Charly, und die Verkäuferin schaut die beiden mit einer Miene an, dass eine Beleidigungsklage in Erwägung gezogen werden sollte. Sie sagt etwas Unverständliches, woraufhin der Herr Chef erscheint. Charly wiederholt seinen Spruch.

„Was wolle die Dolle?“, scheint der Herr über den Käse gedacht zu haben. „Exeretichi wolle die? Die sin doch net ganz hell in der Glock.“ Udo meint, dass der seine eigene Sprache nicht zu kennen scheint, denn die Bedienung in der Taverne vorhin hat ganz klar gesagt, dass der Käse Exeretichi heißt.

Charly weiß jedoch Rat. Im Schaufenster, das fast einen halben Meter breit ist, steht ein Exponat, nämlich der Käse, den er haben will. Er winkt den Herrn über den Käse heraus und deutet auf den Käse. Das führt zu einem sichtlichen ‚Aha‘, obwohl es in dem Laden sonst nichts gibt. Nun fragt der Grieche etwas, wobei er die Ohren anlegt, und das deutet Charly als die Frage nach der Menge. Was soll er sonst fragen?

„Tria Kilogramma“, wiederholt Charly, wobei er drei Finger hochhält. Der mykonesische Feinkosthändler lächelt weise und wiegt 300 Gramm ab.

„Oichi, Oichi“, wehren Udo und Charly ab. „Tria Kilogramma!“

Jetzt hält der Käsehändler die Deutschen schon wieder für fehlkonstruiert und fragt: „Three Kilogramms?“, und als die beiden heftig nicken, fährt er fort: „One moment please!“ Na also. Auf Englisch geht das alles gleich viel besser.

Nun nimmt die Sache ihren geregelten Gang. Zuerst werden Charly und Udo aus dem Laden hinauskomplimentiert. Dann wechselt der Chefverkäufer, mit einem Enterhaken bewaffnet, in den Verkaufsraum und schlägt wie ein mittelalterlicher Seeräuber den Krampen in den Fußboden. Dann zieht er aus Leibeskräften daran. Nach dem dritten Hau Ruck öffnet sich eine Falltür. Darunter stehen an die zehn kleine Holzfässchen von jeweils zirka 30 Litern Inhalt. Mit Kennermiene sucht er das oberste davon aus und angelt es mit dem Enterhaken und einem gewaltigen Schwung nach oben. Dann wird die Falltür wieder geschlossen. Das Fässchen rollt der Käserich vor die Tür, schlägt mit einem Holzhammer, den ihm die Mitarbeiterin wortlos gereicht hat, auf den Deckel, so dass der in drei Stücke zerspringt. Die drei auf einer grünlich-gelben Brühe schwimmenden Brettchen fischt er geschickt heraus, und dann wirft er das Fass um. Die Brühe rauscht in den Gully.

Lange muss die Brühe abtropfen. Ewig lange. Dann trägt der Chef das Fässchen hinter die Theke und wiegt drei Kilo ab, während die Verkäuferin den Gully mit einem Gartenschlauch gründlich abspült. In vielen Teilen Griechenlands, besonders aber in Mykonos, achtet man wahnsinnig auf Sauberkeit. Man erlebt das immer wieder. Schmutzerei ist eher die Ausnahme. Dort, wo der Tourismus überhand nahm, da werden sie mit dem Dreck nicht mehr fertig. Man kann sich jedoch des Eindrucks nicht erwehren, dass die Griechen unter dem Dreck mehr leiden als die Deutschen. Seit Tritin haben sich die Germanen an Dreck auf der Straße gewöhnt.

Auf der ‚Kiniras‘ erfährt man später den korrekten Sachverhalt. Der Käse heißt ‚Feta‘. ‚Exeretichi‘ heißt ‚ausgezeichnet‘. Und so hat er denn auch geschmeckt.

Charly und Udo haben die Yacht fast erreicht, da hören sie Lärm hinter sich. Ein Fahrzeug, dessen Vorderteil mal als Motorroller angefangen haben mag und dessen Hinterteil ursprünglich mal von Eseln gezogen worden sein dürfte, knattert die Hafensstraße entlang. Marianne sitzt auf einer Kiste auf der Pritsche und zetert um ihr Leben. Herwig, Rüdiger und Wersi schnaufen hinterher. Wersi weit abgeschlagen. Anstatt, wie angewiesen, in einem ordentlichen Laden einzukaufen, haben sie einen fliegenden Händler entdeckt, der die Schiffe beliefert. Er döste am anderen Ende des Hafens vor sich hin, weil er meinte, dass jetzt doch keine Schiffe auslaufen würden, die Verproviantierung bräuchten. Den Händler wollten sie verbal zur ‚Kiniras‘ lotsen, und da hat er gesagt, es soll jemand aufsteigen, der ihm den Weg weist. Marianne stand am weitesten vorn. Also oblag es ihr, auf die Karre zu krabbeln und den Weg zur ‚Kiniras‘ zu weisen.

14.55 zeigt die Uhr, als der knatternde Supermarkt entlohnt ist und die Segler an den Festmacherleinen zu nesteln beginnen. Die neidischen Blicke der vielen Rucksacktouristen auf der Pier nehmen sie nur beiläufig zur Kenntnis. An Bord der ‚Kiniras‘ befindet sich jemand, der gerne mit ihnen tauschen würde. 7 Beaufort herrschen draußen auf See. Aber Walter sagt, das sähe nur so aus. In Wirklichkeit wären das höchstens vier oder fünf Windstärken.

* * *

„Mach de Modor an! Mir komme net rum!“ Des Skippers Anweisung wird sofort befolgt, obwohl man bei schwerer See ungern den Motor bemüht, denn wenn die Schraube aus dem Wasser gehoben wird, saust sie sofort los, weil sich Luft leichter umquirlen lässt als Wasser. Taucht sie dann wieder in die See, ist die Abbremsung derart abrupt, dass die Welle bricht. Der Rudergänger muss deshalb höllisch genau auf das Motorgeräusch hören und beim Aufjaulen der Tourenzahl sofort in den Leerlauf schalten. Bei dem Höllenlärm, den Wind und Wellen veranstalten, ist das eine gewagte Sache.

Andererseits ließ sich aber deutlich erkennen, dass es der ‚Kiniras‘ nicht gelingen würde, unter Sturmfock und gerefftem Besan die Westküste von Mykonos hinauf und dann um das Nordkap herum auf östlichen Kurs zu kommen. Das aber war das angestrebte Ziel. „Wenn mir erst mal um des Kap rum sin“, hatte Walter argumentiert, „dann hawwe mer gewonne. Dann wird die See mit jeder Meile nach Oste e bissi ruhiger.“

„Die Rucksacktouristen hätten gar nicht so sehnsüchtig gucken müssen, I tell you“, äußert Herwig mit Blick auf die Seekranken, die wieder ihre gewohnte Stellung an der Reling eingenommen haben. Eine davon ist Herta, die es am Ende doch nicht übers Herz brachte, die Crew zu verlassen. Sie hätte vermutlich auch gar kein Hotelzimmer bekommen.

Das Kreuzen gegen 7 bis 8 Beaufort ist kein Honigschlecken, zumal man an den Landschaftsmerkmalen auf Mykonos erkennt, dass es äußerst langsam vorangeht. Als der Skipper den Motor anwerfen lässt, fehlen noch zwei oder drei Seemeilen bis zu der Stelle, an der man gefahrlos auf Ostkurs wenden kann. Oder anders gesagt, bis sich die Yacht so weit nördlich der Insel befindet, dass man vom Wind nicht mehr auf das Land gedrückt wird. Legerwall nennt der Segler die Situation, wenn er auf Land gedrückt wird und sich aus eigener Kraft nicht mehr befreien kann. Und davor hat jeder Segler eine höllische Angst.

Im bisherigen Tempo würde man bis zum Wendepunkt noch gut anderthalb Stunden benötigen. Mit Motor geht es nun sichtlich schneller. Walter hat das Ruder übernommen und schon zweimal den Jockel vor Überdrehungen gerettet, indem er rechtzeitig in den Leerlauf schaltete. Herta und Rüdiger entleerten daraufhin jedes Mal besonders eifrig. Charly und Udo befassten sich mit der Standortbestimmung. Sie peilen Landmarken wie die Teufel und tragen ihre Ergebnisse in die Seekarte ein. Als Vorhaltewinkel hat der Skipper 15 Grad angeordnet. Fünf Grad Abdrift, also das, was die Yacht bei Schräglage, Krängung genannt, vor dem Wind über die Wellen wegrutscht und zehn Grad Sicherheit.

Außer Walter wirken alle ein wenig grün im Gesicht, was den Skipper später zu der Behauptung veranlasst, er habe ein Lazarettsschiff befehligt. Charly kann aber den Rückwärtsgang des Mittagessens gerade noch stoppen, während Mända fröhlich vor sich hinreihert, um danach wieder, als sei nichts gewesen, ihre Position an der Besanschot einzunehmen. Der Besanmast ist der hintere Mast. Er muss zur Stabilität und zum Fortkommen der Yacht beitragen. Wenn man die Schot, also das Seil, mit dem das Segel bedient wird, immer beim Ablaufen von der Welle ein wenig dichtnimmt, knallt das Segel im Wellental nicht so brutal gegen die Schot. Das schont Material und Crew. Außerdem fährt der Wind etwas früher hinein, was wieder ein paar Zentimeter Raumgewinn bringt. Später wird Herwig, der als einer der ersten wieder zu seiner normalen Gesichtsfarbe zurückfand, behaupten, Walter hätte nur in der ersten Woche ein Lazarettsschiff befehligt. „In der zweiten Woche hatte er eine Chaotencrew, I tell you!“

Das Nordkap ist zum Greifen nahe. Höchstens eine Seemeile entfernt. Und man kann längst in die Buchten des Nordufers von Mykonos hineinblicken. Aber der Skipper will von einer Wende nach Osten noch nichts wissen. Zu gefährlich. „Wir müssen noch mehr Raum machen, damit wir nicht auf Legerwall geraten!“, predigt er. Und als man nicht mehr unter der Landabdeckung segelte, fuhr der Wind noch ungestümer in die Tücher. Die ‚Kiniras‘ wurde durchgerüttelt wie bei einem Erdbeben im oberen Bereich der Richterskala. Walter feuert seine Mannen an, besonders konzentriert zu arbeiten, damit die Hölle zu einem Ende kommt. „Zwei Meile will ich noch hawwe!“, verkündet er. „Mindestens zwei Meile.“ Leider streikt die Logge, weshalb das Fortkommen nur auf Grund der Peilungen von Charly und Udo beurteilt werden kann.

Es ist schon nach 17.00 Uhr, als Walter endlich sagt: „Jetzt könne mers probiern, awwer wenn’s net langt, gehe mer sofort widder auf Nordkurs!“

Zum Glück langte es. Die ‚Kiniras‘ hatte genügend Sicherheitsabstand nach Norden gewonnen, um problemlos an Mykonos vorbeizukommen. Ein sicherheitsbewusster Skipper ist halt doch etwas wert. Nach der Wende von 330 auf 80° schoss die ‚Kiniras‘ förmlich davon. Glaubte man auf dem Nordkurs, also gegen Wind und Wellen, auf der Stelle zu treten, so

meinte man jetzt zu fliegen. „Mindestens acht Knote!“, schätzte der Skipper. Die Yacht lag plötzlich ganz ruhig auf dem oberen Drittel des auflaufenden Wellenkammes. „Wenn mer die achtzig Grad halte könne“, meldete Charly, „dann komme mer gut nördlich an Ikaria vorbei. Mir müsste halt wisse, wie groß die Abdrift is.“ Abdrift ist der Winkel, um den ein Segelschiff in Richtung des dahineilenden Windes mitgenommen wird, weil der Kiel nicht unendlich groß ist, um das Weggetriebenwerden zu verhindern. „Die Welle sin hoch un lang“, antwortet der Skipper. „Ich glaub net, dess es mehr als fünf Grad sin.“ Später stellte sich heraus, dass die Abdrift zwischen drei und vier Grad gelegen hatte, und so konnte man den Kurs ohne Probleme halten. Es kam sogar noch besser, denn je weiter das Schiff nach Osten vorankam, desto mehr schwenkten die Wellen nach Norden um, so dass man die Yacht oft eine Viertelstunde und länger auf dem oberen Drittel einer Welle halten konnte, ohne vom Kurs abzuweichen. Selbst Herta, die man zusammen mit Rüdiger nach der Wende nach Steuerbord umgebettet hatte, damit ihr das Essen nicht ins Gesicht geweht wurde, bekam wieder Farbe. Die ‚Kiniras‘ bockte nicht mehr, sondern rauschte hurtig dahin. Der Rumpf knurrte zwar wie ein ungeöltes Scheunentor, und der Wind sang in den Drähten, aber die Erschütterungen hielten sich in Grenzen. Nur wenn eine Welle zu Ende war, musste man sich eine neue suchen. Dann hoppelte es ein wenig, aber das war auszuhalten. „Un des bei neun Windstärke“, sagte Charly. „Das würde nie gehen, wenn der Wind böig wäre“, belehrte Udo, und da hatte er recht. Gegen halb sechs drückte der Skipper Charly das Ruder in die Hand und sagte: „Halt Ruh in dem Kahn, ich kümmer mich ums Abendesse.“ Bei acht Windstärken. Aber wenn der Rudergänger sich sehr konzentrierte, war es durchaus möglich, einen Eintopf oder dergleichen zu kochen. Walter dachte aber keineswegs an Eintopf. Er kochte Bandnudeln und bereitete eine Tomatensoße mit Thunfisch und Erbsen zu. Schafskäse kam auch dran und natürlich Knoblauch. Ein richtiges Festmahl. Herwig bekam den ersten Teller und übernahm dann das Ruder. Charly stand nach dem Ruderwechsel direkt am Eingang und erwischte den fünften oder sechsten Teller. Zum Glück stammen Charlys Essgewohnheiten aus der Mensa, wo man versuchte, mit möglichst wenigen Schlucken möglichst viel runterzukriegen, damit der scheußliche Geschmack nicht so lange anhält. Charly schaufelte also wie gewohnt, und das war sein Glück. So hatte er den größten Teil des vorzüglichen Mahles verschlungen, als das Ungemach über die Crew hereinbrach. Marianne hatte Rüdiger nämlich überredet, das Steuer zu übernehmen, weil sie – was an sich stimmt – gehört hatte, dass sich die Seekrankheit am Ruder am raschesten verliert. Als Zappelphilipp neigte Rüdiger aber stets ein wenig zum Übermut. Er fand es ganz toll, die Yacht auf der Welle auf- und abreiten zu lassen. Bis ins Tal ließ Rüdiger die ‚Kiniras‘ abfallen und jagte sie dann wieder den Rücken hinauf. „Lass das sein“, hatte Udo noch nicht ganz zu Ende gesprochen, da schoss Rüdiger zu weit über das Wellental hinaus und fädelt bei der nächsten Welle ein. Die Welle schlug über der ‚Kiniras‘ zusammen und die Teller waren blank. Allesamt. Wie frisch aus der Spülmaschine. Ein paar Löffel sowie zwei Plastikteller hatte es mit fortgerissen. Die Plicht, also der Aufenthaltsraum an Deck, hatte sich randvoll mit Wasser gefüllt. Alle waren klitschnass. Von Kopf bis Fuß. Zumal die meisten die Jacken ihrer Segelkleidung geöffnet hatten. Auch der Skipper hatte unten im Salon durch die geöffnete Luke einen dicken Schwapp abbekommen und fluchte wie ein Rohrspatz. Charly hielt den Löffel fest in der Rechten und den Teller in der Linken. Völlig leer. Das herrliche Abendessen, um dessen Zubereitung sich Walter so große Verdienste erworben hatte, gehörte den Fischen. Charly will das zuerst gar nicht glauben. Die anderen auch nicht. Als die ‚Kiniras‘ den Berg der nächsten Welle erklimmt, sagt Herwig mit Grabesstimme: „Wenn wir in den nächsten Hafen kommen, kommt eine ernsthafte Sache auf Dich zu, lieber Rüdiger. Aber ein großes Problem ist damit nicht verbunden. Wir trinken im Prinzip alles.“ Und als das Wasser endlich aus der Plicht hörbar unter Schmatzen und Glucksen abzulaufen beginnt, fügt Herwig noch eine Oktave tiefer hinzu: „Nur für den Fall, dass Du Dich revan- chieren willst.“

* * *

Der heiße Ritt, wie Walter die stürmische Fahrt nennt, kühlt ab. Um 19.00 Uhr – es ist bereits rabenfinstere Nacht und nur noch die Positionslichter künden anderen von der Existenz der ‚Kiniras‘ – verzeichnet das Logbuch nur noch schlaffe 6 Windstärken. 1013 mBar. Genaugenommen das normalste, was der Luftdruck hervorzubringen vermag. Um 23.00 Uhr sind es nur noch 5 Beaufort. Nachts zwischen eins und vier passiert die ‚Kiniras‘ die massig im Mondschein daliegende Insel Ikaria. Seit 3.00 Uhr haben Charly und Mända Wache. Charly schläft am Ruder ein. Im Stehen. Mända, die nur mal schnell eine Positionsbestimmung durchgeführt hat, muss den Schläfer wecken. Er hat aber das Ruder nicht verrissen, sondern ist schnurstracks weitergefahren. Keiner hat etwas gemerkt. Außer Mända.

Viertel vor 4.00 Uhr in der Früh steckt der Skipper den Kopf aus der Luke und fragt, ob man nicht mehr Segel setzen will. „Mir dümpeln doch nur noch“, ereifert er sich.

Aber Charly sagt: „Des geht net. Des Großfall hat sich in ner Saling verhakt.“ Salings sind Querstreben im oberen Mastbereich, mit denen man die den Mast stabilisierenden Wanten auf einen günstigeren Angriffswinkel umlenkt. Nun ist guter Rat teuer. Nach fünf Minuten erscheint Walter mit dem Bootsmannsstuhl, das ist ein Brett mit Gurten, an dem man sich in den Mast ziehen lassen kann, wenn man sich auf das Brett setzt und die Gurte vor der Brust mit Karabinerhaken an ein Fall clipst. Fallen heißen die Seile, die über die Mastspitze umgelenkt werden und an denen man die Segel hochzieht. Walter sichert sich zusätzlich noch mit einem Lifebelt, hakt den Bootsmannsstuhl in das Spinnakerfall und sagt zu Charly: „Fahr jetzt ganz konzentriert Kurs, wenn mich die Mända hochkurbelt. Ich will net in de Bach falle.“ Charly steuert die Yacht besonders gleichmäßig, denn mit dem Abflauen des Windes sind die Wellen ja noch nicht verschwunden, und Mända kurbelt das Spinnakerfall über eine leere Wensch. Weil Walter kein Leichtgewicht ist, dauert es an die zehn Minuten, bis der Skipper die Stelle der Verhedderung erreicht hat. Die Stahlseile sind dann aber rasch entwirrt und der Skipper kann sachte wieder an Deck gesenkt werden. Dann ziehen Mända und Walter das Großsegel hoch, und Charly darf in die Heia. Obwohl er hundemüde ist, gönnt er sich noch kurz den Genuss, die Sonne aufgehen zu sehen. Man segelt direkt auf sie zu. Ein grandioser Anblick. Sonnenaufgang nach einem Sturm ist immer grandios. So etwas sieht man nicht oft. Der Nichtsegler eigentlich nie.

Als sich Charly in die Koje rollt, meint er, dass der Teppichboden unter seinen Füßen quatscht. Als ob da ein Sumpf entstanden sei. Instinktiv wirft er seine ansonsten immer auf dem Fußboden absturzsicher deponierte Fototasche in ein höher gelegenes Schapp. Und dann widmet er sich dem Schnarchen.

Als Charly erwacht, blickt er zufällig durch's Bullauge und sieht einen Fisch. Direkt vom Bett aus, sozusagen. Dann noch einen und dann noch einen. Anscheinend passiert die ‚Kiniras‘ gerade einen Fischschwarm. „Aber wieso fahren wir unter Wasser?“, denkt Charly. „Wir sind doch kein U-Boot?“ Nach einer Weile kommt ihm die Idee, dass er das besser knipsen sollte, sonst glaubt ihm das nachher wieder kein Mensch. Der Fotoapparat ist nicht zu ... Ach so, den hat er ja oben in ein Schapp gesteckt. Ein Griff, und er hält die Fototasche in Händen. Pitsch nass. Nicht klamm oder feucht, sondern nass. Jedenfalls die unteren zehn Zentimeter. Charly springt aus dem Bett und steht bis zu den Knien im Wasser. „Verdammte Sauerei!“, ruft er und weckt dadurch die anderen. „Da muss wieder der Wassertank ausgelaufen sein“, mutmaßt Herwig, aber in seinem Schapp steht auch nicht mehr Wasser als in der Pantry. Mända kommt hinzu und sagt, dass sie, als sie um fünf in die Koje kroch, das Gefühl hatte, als würde im Vorschiff Wasser schwappen. Walter kommt schließlich Augen reibend hinzu und stellt fest, dass das mehr Wasser ist, als in den Tank passt. „Des muss von auße komme. Am End saufe mer ab?“

Leseprobe 5 (Seite 149 - 169)

Udo fällt auf, dass der letzte Bus um halb drei von Pythagorion nach Samos City fährt. „Das war der Bus, mit dem wir gekommen sind“, rechnet Marianne nach. Die Bedienung spricht

leidlich Englisch. So erfährt man, dass am Montag wieder ein Bus fährt. Ob sie den Deutschen ein Taxi besorgen kann, will Walter wissen. Das ist schwierig, denn es gibt nur eines auf der Insel und das wird meistens für schwere Transporte benutzt. Es ist oft kaputt. In den letzten 20 Jahren immer öfter. Nun, man kann das verstehen. Aber zu Fuß über die Berge müsste der Trupp einen Tag laufen. Das stimmt auch nicht froh. Marianne bestellt das Taxi.

Das Taxi gibt es wirklich. Es rumpelt eine Stunde später vor das Kafeneion. Mit Schieben und Drücken gelangen alle hinein. Walter wird etwas geschont, damit seine prall gefüllte Wassermelone nicht platzt. Er trägt sie wie ein Kleinod in beiden Armen. Zum Glück verstand der Taxifahrer so viel Englisch, dass man einen Fotostopp auf der Passhöhe aushandeln und die Landschaft genießen konnte. Bis zur türkischen Küste sind es keine fünf Kilometer. Luftlinie. Ikaria und ein paar kleinere Inselchen scheinen in dem tiefblauen Meer zu baden. Die Abendsonne strahlt ein paar davon an, während andere nur ihre Silhouetten zeigen. Die zum Teil dichten Wälder auf Samos geben der Insel einen Hauch von Urtümlichkeit. Möglicherweise kennt man hier keine Forstwirtschaft. Wanderwege scheint es auch nicht zu geben. Aber viele Weinberge. Die meisten sind nicht groß, aber gepflegt. Wälder und Weinberge bis hart an die Ufer. Der Samos schmeckt in der Tat anders als die anderen griechischen Weine. Süßer. Berausender. Kraftvoller.

In Pythagorion erstirbt das Nachtleben kurz nach Sonnenuntergang. Wenn aber Touristen ein Kafeneion besetzt halten, dann wagt kein Wirt zu schließen. In der Kneipe, die ihre Markise bis knapp 10 Meter vor die ‚Kiniras‘ hingestreckt hat, haben sich neun deutsche Segler festgetrunken. Herwig hat wieder tüchtig gezockt, kann aber keinen Gewinn vorweisen. Verloren hat er auch nichts, wie er behauptet. Dann hätte er es doch gleich sein lassen können. Aber Herwig sieht das anders. Bereits zwischen acht und halb neun isst man zu Abend, was aber in solchen Touristenhochburgen wie Samos keinen Kneipenwirt aus der Ruhe bringt. Um Viertel vor elf sagt der Skipper unvermittelt: „Jetzt trinke mer all noch e Tass Kaffee, un dann laufe mer aus!“ Ein wenig verwegen, angesichts des Pegelstandes der meisten Crewmitglieder. Aber so hatte der Skipper gesagt, und so geschah es. Punkt elf wurden die Leinen losgeworfen und die lange Strecke nach Santorin unter den Kiel genommen. „Ay, ay, Sir!“ Behörden mussten nicht bemüht werden. Obwohl die Yacht erkennbar aus der Türkei kam. Samos ist offenbar zu unbedeutend für Bürokratie.

* * *

Der Wind ist der ‚Kiniras‘ gewogen. In Stärke und Richtung. Mehr als zwei Beaufort Nord-Ost bringt er nämlich nicht zustande, und da kann der Rudergänger die berechneten 230° mühelos unter Motor halten. Es wird eine wundervolle, ruhige Nacht. Nur am nächsten Morgen plagt sich der eine oder andere mit einem Kater herum. „Was saufen die aber auch so hemmungslos?“, hätte jemand denken können, wenn er nicht mitgemacht hätte. Es schloss sich aber keiner aus. Die Helden des Altertums haben bei sportlichen Wettkämpfen Tripoden gewonnen. Dreifüße mit Trinkschalen. Darin wurde Wein mit Wasser verdünnt, weil man den Wein damals nicht so stark trinken mochte. Und dabei war der Wein in der Antike auch ohne Mischung mit Wasser bereits wesentlich dünner als der heutige. So ändern sich die Zeiten.

Die Wachen wurden in der Nacht eisern durchgezogen. Nur Herta hatte Walter vom Wachplan gestrichen, denn sie wäre keine große Hilfe gewesen. Es gab indessen nicht viel zu tun. Wenn überhaupt mal von Wind gesprochen werden konnte, dann war er so schwach, dass es sich nicht lohnte, Segel hochzuziehen. Bis nach Santorin bewegte ausschließlich der Dieselmotor die ‚Kiniras‘ voran. Und da genügte ein Rudergänger, der die Yacht auf Kurs hielt, und ein Wachhabender, der die Umgebung nach Kollisionsgefahren mit anderen Schiffen absuchte. Um Amorgos herum wird nämlich noch gefischt, und Fischer löschen dabei gerne sämtliche Lichter. Nördlich von Amorgos gibt es im Vergleich zur restlichen Ägäis relativ viele Fische. In den anderen griechischen Gewässern haben sie viele Jahre lang mit Sprengstoff gefischt, und seitdem ist das Meer mausetot. Nach dem Krieg fing die Unsitte mit übrig geblie-

benen Handgranaten an, und als sich der Vorrat an Handgranaten erschöpfte, klauten sie Dynamit in den Steinbrüchen. Nur auf Amorgos hat ein weiser Fischer seine Kollegen vor diesem Raubbau bewahrt. Heute exportiert Amorgos Fische in die gesamte Ägäis. Weisheit zahlt sich zuweilen aus. Auf lange Sicht sogar immer.

Zwischen halb neun und neun Uhr kriechen die meisten aus den Kojen. Walter erscheint als letzter an Deck. In Badehosen. „Jetzt will ich euch emal zeiche, wie uff em richtige Segelschiff Morgentoilette gemacht wird“, verkündet er, setzt sich auf die Heckreling und rasiert sich flüchtig. Dann putzt er umständlich die Zähne und weist danach den Rudergänger an, den Motor auszuschalten. Während das Schiff allmählich zum Stehen kommt, knotet Walter einen Fender an einer langen Leine an die Heckreling, lässt die Badeleiter herunter und hechtet über Bord. „Der Fender markiert die Grenze!“, ruft Walter in Rückenlage schwimmend den anderen zu. „Zwische dem Fender un dem Schiff wird nix gemacht!“ Dann ordnet er noch an, dass immer mindestens drei Leute an Bord bleiben, damit kein Unheil passiert. Im Laufe der nächsten halben Stunde wird die Morgentoilette mit dem Morgenbad verbunden und das Abendessen entsorgt. „Das geht schneller und schont unsere Vorräte an Klopapier“, schreibt Wersi lakonisch in ihr Tagebuch.

Weil sie auf den letzten drei Törns immer nur Sauwetter hatte, brachte Wersi ihre Badesachen diesmal gar nicht erst mit. Mända badet hochgeschlossen und einteilig, Herta zweiteilig – in einem der neuen Bikinis – und Marianne wiederum einteilig. Bikini ohne Oberteil. Das rosa Bikinihöschen weist einen stattlichen Riss auf, den der Skipper später nähen wird.

Während die anderen badeten, hatte Wersi ein üppiges Frühstück zubereitet und den Tisch im Cockpit gedeckt. Feta gibt es natürlich und Tsatsiki für den Skipper. Joghurt, Oliven, Honig, Zwiebeln, Marmelade, Zucchini und Tomaten. Und Unmengen Weißbrot. Aus der Türkei mitgebracht. Schmeckt alles hervorragend. Walter ist ganz hingerissen und dreht, nach dem Abräumen des Frühstücks, mit der ‚Kiniras‘ eine Ehrenrunde für Wersi. 360°. Dann nimmt die ‚Kiniras‘ den Kurs von 230° wieder unter den Kiel und tuckert leise nach Süden.

Mända schnappt sich eine Pütz und Scheuersand und versucht, ihren Turnschuhen wieder eine ansehnlichere Farbe zu verleihen. Es gelingt nur mäßig. Hauptsächlich deshalb, weil die Nähte die Wichse besonders intensiv aufgesogen haben. Dann scheuert Mända die Möbel in der Pantry, weil sich bei dem Wassereinbruch vorgestern doch eine dünne Ölschicht auf den Möbeln abgesetzt hatte. Kaum sichtbar aber glitschig. Den Fußboden scheuert sie auch mit Schmierseife und Scheuersand. War ihr auch zu glitschig. Udo repariert derweil ein paar Seile sowie den Baumniederholer. Er findet eine Lösung, für die er vom Skipper gelobt wird. Herwig ist traurig, weil niemand mit ihm zocken will. Schließlich kramt er ein rundes Ledertablett aus dem Gepäck, holt auch sechs Würfel, einen Würfelbecher und einen Schreibblock mit Kugelschreiber hervor und beginnt mit Rüdiger zu spielen. Yam nennt er das Spiel, das andernorts unter dem Namen Kniffel bekannt ist. Zu seiner Yamwiese, wie er das Tablett nennt, gesellen sich nach und nach noch Marianne, Wersi und Walter. So richtig rasant wird die Spielerei aber erst, als Herwig die Spielregeln verschärft. Wenn er kurz vor dem Ausrollen des ersten Würfels „Upside down!“ brüllt, werden die Augen der Unterseiten gezählt. Und das führt zu ganz anderen Wahrscheinlichkeiten als wenn man immer nur die obenliegende Augenzahl werten würde. Ein Statistiker könnte bei Herwig ganz neue Gesichtspunkte seines Handwerks kennenlernen.

Am späten Vormittag taucht Amorgos plötzlich auf. Backbord voraus, in Fahrtrichtung gesehen links. Das Wort ‚plötzlich‘ muss in diesem Zusammenhang wörtlich genommen werden. Von der Annäherung an eine Insel nach längerer Fahrt ohne Landsicht geht in der Ägäis eine besondere Faszination aus. Die Inseln quellen sozusagen vorgefertigt in voller Größe aus dem Dunst. Man sieht die Insel nicht sofort und schon gar nicht von Weitem. Besonders, wenn die Insel vor der Sonne liegt. Das hängt damit zusammen, dass die Sonne bereits am frühen Morgen viel Wasser verdunstet und die Luft entsprechend diesig wird. Man kann oft schon um zehn Uhr keine fünf Meilen weit mehr sehen. Die Inseln verstecken sich im Dunst. Weil die

Inseln aber allesamt sehr bergig sind und der Dunst nach oben hin rasch dünner wird, sieht man von einer Insel zuerst nur die Berge. Genauer gesagt das, was auf den Bergen besonders auffällt, nämlich die Kirchen. Blendend weiß schwimmt urplötzlich ein fertiges Kirchlein in der Luft. Vom Fuße der Insel ist noch lange nichts zu sehen. Dann kommen nicht selten noch weitere Kirchen zum Vorschein und erst danach Dörfer und Straßen. Die Dörfer fallen um so mehr auf, je frischer die Häuser geweißt sind. Straßen erkennt man zunächst nur am blitzartig reflektierten Sonnenlicht in den Autoscheiben. Danach schälen sich die Berggipfel aus dem Grau, das sich mit jeder Meile, die man näher kommt, in dunkleres Blau verwandelt. Davor nehmen die zumeist kahlen, verkarsteten Berggipfel immer imposantere Positionen ein, und ganz am Schluss schwappen die Schaumkronen lang anrollender Wellen auf das Ufer zu. Von einem gemächlich dahingleitenden Boot aus lässt sich das Schauspiel besonders eindrucksvoll genießen. Es zieht sich eine gute Viertelstunde hin. Kreuzfahrtschiffe, die mehr als dreimal so schnell durch die Ägäis pflügen, raffen die Inselannäherung auf fünf Minuten zusammen, und oft genug sieht der zahlende Gast auf einem ‚Ouschen-Lainer‘ gar nichts davon, weil die Reiseveranstalter sich mit anderen Sorgen herumplagen als mit optischen Effekten. Schön wäre es, wenn man das Schauspiel mit Fotoapparat oder Filmkamera einfangen könnte, aber das geht meistens in die Hose. Die Optik verschluckt die feinen Farbnuancen, die den wesentlichen Teil des Spektakels ausmachen.

Wersi nimmt ihren Wachdienst sehr ernst. Hat sie die Crew schon am Morgen mit einem phantastischen Frühstück verwöhnt, so versucht sie am Mittag ihre eigenen Kochkünste zu übertreffen. Sie zaubert ein grandioses Sonntagsmenü mit Tsatsiki als Vorspeise, gefüllten Eiern an Bandnudeln und griechischem Salat mit viel Feta und schwarzen Oliven als Hauptgericht sowie Obstsalat als Nachtisch. Auf Mehrheitsbeschluss hin werden nach dem Mahl die Segel geheißt und zu Ehren der Köchin ein Kreis gesegelt. Mangels Wind dauert die Ehrung ein wenig länger als bei der Motorrunde am Vormittag. Dann werden die Segel wieder geborgen und der Kurs von 230° unter Motor fortgesetzt. Herta, die heute an sich auch Backschaft hätte, könnte wenigstens das Geschirr abwaschen. Aber auf so profane Gedanken kommt sie nicht. Herwig kann sich einer spitzfindigen Bemerkung nicht enthalten. „Segeln ist doch mehr als Kotzen und Sonnenöl verschmieren“, sagt er, aber das wird an der Zieladresse nicht verstanden. Herwig, Rüdiger, Charly und Udo greifen schließlich zu Spülbürste und Geschirrtüchern und waschen ab. „Man kann doch nicht auch noch verlangen, dass die Köchin den Kram spült und wegräumt“, stellt Rüdiger fest, und Walter lobt die Spülcrew ob ihres uneigennütigen Einsatzes. Im Prinzip ist allen bekannt, dass alle an Bord mit anpacken müssen. Das Bordleben auf einer Segelyacht unterliegt gewissen Regeln, und wer sich da ausschließt wird unter Insidern als Fahrgast bezeichnet. Fahrgäste müssen in der Regel leiden, denn die anderen hecken irgend etwas aus, was sie für die Mehrarbeit, die sie ja zwangsläufig leisten müssen, entschädigt. Materiell oder ideell. Nach Möglichkeit beides.

Um 13.00 Uhr wurde der Kurs auf 185° geändert. Die ‚Kiniras‘ steuert nun direkt auf das Ostkap Santorins zu. Gegen 14.00 Uhr verschwindet Amorgos Backbord achteraus. Weil man aber nun die Richtung, die Größe und die Umrisse der Insel aus der Nähe kennt, ‚sieht‘ man sie viel länger. Dann verschwindet sie plötzlich, weil der Blick abschweifte. Beim erneuten Suchen taucht sie vielleicht noch einmal auf. Oder zweimal. Die Richtung lässt sich noch lange erkennen, weil die winzigen Kirchlein nun von der Sonne angestrahlt werden und besonders lange herüberleuchten. Aber irgendwann ist das Schauspiel vorbei und Amorgos endgültig im Dunst der Ägäis verschwunden.

* * *

Gegen 16.00 Uhr am Nachmittag wiederholt sich das Schauspiel an Steuerbord. Santorin zeichnet sich aber durch besonders viele blendend weiße Gebäude aus, und so genießt man alsbald die prachtvolle Aussicht auf die Oberstadt, während von der Unterstadt noch nichts zu erkennen ist. Zwei weitere Stunden dauert es, bis sich die ‚Kiniras‘ der Insel genähert hat, um

das Ost- und das Südkap herum in den großen Kratersee eingelaufen ist und die beiden Vulkaninseln Paleo Kameni und Nea Kameni passiert hat. Um 18.00 Uhr, so vermerkt es das Logbuch, wird die Yacht an der Mole unterhalb der Inselhauptstadt Thira festgemacht. Eine richtige Hafenanlage gibt es eigentlich nicht. Nur eine lange Mole mit ein paar Festmacher- ringen. Auch eine Hafenmeisterei sucht man vergeblich. Dafür begrüßen den Neuankömmling zahlreiche verwilderte Hunde und ein paar rüddige Katzen.

Santorin heißt eigentlich Thera oder Thira. So sagen jedenfalls die Griechen dazu. Santorin ist ein völlig ungriechischer Name, die Verballhornung von Santa Ireni, der heiligen Irene. Im Altertum war sie die Göttin der Zwietracht. Mittelhalbgebildete sagen ‚Santorini‘. Vermutlich haben ihr die Venezianer diesen Namen verpasst.

Drei Kreuzfahrtschiffe ankern im Kratersee. Ankern ist vielleicht ein wenig geprahlt, denn bei 300 bis 400 Metern Wassertiefe dürften die Ankerketten selbst der dicksten Traumschiffe zu kurz sein. Die Schiffe haben an Bojen festgemacht, die man zu diesem Zwecke auf dem Meeresboden verankert hat. Zum Glück gibt es nur fünf derartige Bojen im Kratersee, denn jedes der ‚Traumschiffe‘ kann so an die 1000 zahlende Gäste ausspucken. Pausenlos pendeln Barkassen zwischen den ‚Ouschen-Lainern‘ und der Anlegemole hin und her. Eine Seilbahn schafft die Touris unverzüglich auf den Berg, sonst wäre das Gedränge im maximal 50 Meter schmalen, wenn auch gut 500 Meter langen Hafenbereich nicht auszuhalten. 50 Leute passen in jede Seilbahnkabine. Gerade so viele, wie in eine Barkasse. Ob das Zufall ist?

Weniger Betuchten steht der Aufstieg auf dem ‚Skala‘ genannten Serpentinweg per Schusters Rappen frei – sofern sie keine Scheu vor Eselsmist an den Tag legen – oder auf dem Rücken von Eseln oder Mauleseln. 566 bis 587 Stufen, je nachdem, welchem Reiseführer man glaubt, haben Zweibeiner oder Vierbeiner vom alten Hafen Thiras, den man früher ‚Jalos‘ nannte, zur neuen Stadt Thira zu überwinden, dann sind sie auf dem Berg, der alles bietet, was des Touristen Herz begehrt.

Was es in Thira zu sehen gibt? Aussicht, Kunst und Kitsch. Thira war mal ein Explosivvulkan, der um 1450 herum geplatzt ist. Vor Christi Geburt. Die meisten Stellen nennen das Jahr 1451, aber manche verlegen das Ereignis vor bis auf 1650 vor Christus. Sei dem, wie ihm wolle, die Insel verwandelte sich jedenfalls zu zwei Dritteln in Staub und Geröll und hob einen bis zu 400 Meter tiefen Kratersee von fast 15 Kilometern Durchmesser aus. Der Tsunami hat im Umkreis hunderter von Kilometern enorme Schäden angerichtet, und einige Wissenschaftler glauben sogar, dass die Explosion von Santorin seinerzeit die minoische Kultur auf dem über 100 Kilometer entfernten Kreta auf dem Gewissen hat. Das ist nicht bewiesen, aber es könnte sein. Als gesichert sollen 3000 Tote auf Kreta gelten, was aber kaum genügt haben dürfte, eine blühende Hochkultur auszulöschen. Die Schätzungen bezüglich der Höhe der Flutwelle reichen von 9 Metern bis 60 Meter. Aber das ist alles Spekulation. Es könnte auch weniger gewesen sein.

Die weitaus meisten Bewohner Santorins hatten die Insel wegen der vielen Erdbeben rechtzeitig verlassen. Ein paar Störrische blieben natürlich, wie das in solchen Fällen üblich ist, zurück, denn wegen der Gaußschen Verteilung gibt es immer ein paar Minderintelligente, die als Unbeugsame gefeiert werden, bis die Evolution sich ihrer entledigt. Auch von den Rechthaberinnen und Rechthabern beim Ausbruch des Santorinvulkans dürfte niemand überlebt haben, schon alleine wegen der giftigen Gase, mit denen so ein Vulkanausbruch seine Umgebung erstickt. Akrotiri, die unter Vulkanasche begrabene Stadt auf Santorin, wird deshalb auch gerne mit Pompei verglichen. Pompei wurde jedoch 1500 Jahre später vulkanisch zugeschüttet. Dementsprechend weniger Zivilisatorisches fördern die Ausgrabungen auf Santorin zutage.

Mehr als 700 Jahre blieb die Insel unbewohnt. Etwa um 800 vor Christus entdeckten die Dorer, dass Thira, wie sie die Insel von da an nannten, für den Osthandel ideal gelegen ist. Sie errichteten auf Thira Handelskontore. Bis um die Zeitenwende, also auch während der gesamten klassischen Periode, blieb Thira ein stark frequentierter Güterumschlagsplatz. Fallwinde und Seebeben ließen jedoch zahlreiche Frachtschiffe in dem Kratersee sinken, und so wurde

der Kratersee ein von Jaques Cousteau gut erschlossener Tummelplatz für Unterwasserarchäologen. Historisch belegt ist ferner, dass zwischen 1707 und 1711 ein rotbrauner Vulkankegel aus der Tiefe emporquoll. Néa Kaméni – die ‚neue Verbrannte‘, gesprochen wie Neea Kaimeeni. Paleo Kaméni dürfte ein paar Jahre oder Jahrzehnte früher aus den Fluten gestiegen sein.

Vor dem Vulkanausbruch muss die Insel ausgesehen haben, wie die anderen Ägäisinseln auch. Flacher Strand, weite Buchten, allmählich ansteigende Berge, die schließlich in mehr oder weniger steil aufragende Berge übergehen. Und von so einem Berg flog plötzlich der Deckel weg. Geologisch gesehen kürzlich. Vor knapp dreieinhalbtausend Jahren. Was blieb, waren zwei winzige Inseln, die außen allmählich anstiegen und zum Kratersee in der Mitte hin steil abfielen. An manchen Stellen über 300 Meter tief. Die erst vor rund 300 Jahren vom immer noch nicht erloschenen Vulkanismus hochgedrückten Inseln im Kratersee bestehen ausschließlich aus glashartem, messerscharfem, braunem Obsidian. Reinrassigem Vulkangestein also. 1956 hatten sie auf Santorin ein kräftiges Erdbeben, und auch heute verlassen noch immer Alteingesessene die Insel, weil sie mal wieder erschütterungsfrei schlafen möchten. Viele Häuser, die meisten direkt am Abgrund, stehen zum Verkauf. Wenn man den Schildern glauben darf, sind sie geschenkt billig zu haben.

Von der Anlegestelle der ‚Kiniras‘ aus kann man hinübersehen auf Nea Kaméni und die andere Santorin-Insel Therasia. Bis zur Talstation der Seilbahn sind es keine 50 Meter, und wenn man den Hals reckt, sieht man auch einen Zipfel der Bergstation. Am Fuß des steilen Felsanges ducken sich ein paar kleine Häuser. Auf der anderen Seite der Treppe. Dort gibt es auch einen Kiosk und einen Baum, um den sich ein paar Bänke und Tische gruppieren. Die Maultier- und Eseltreiber tummeln sich auf den Bänken unter dem Baum, wenn gerade keine Kundschaft ihrer Dienste bedarf. Die Esel und die Maultiere dösen in der prallen Sonne. Außerdem hat man einen prachtvollen Blick auf den Steinbruch von Santorin. Östlich der Stadt. Das vulkanische Gestein wird als solider Baustoff geschätzt. Man sprengt das überwiegend helle, zum Teil aber auch rostrote Material in 2/3 der Höhe, also gut 200 Meter hoch, aus der Steilwand und bringt es mit einer einfachen Seilbahn hinunter zu einer Verladerampe. Alles ist in Staub gehüllt. Bei jeder Sprengung staubt es, und zwar stark. Aber weil immer ein leichter Wind von Thira herab durch den Kratersee weht, fliegt der Staub meistens hinaus aufs Meer. Unten werden gerade zwei Leichter beladen, zwei verlassen den Kratersee, während zwei weitere vor der Verladerampe warten. Ein dritter steuert auf die Rampe zu. Der Abbau des Gesteins scheint sich zu lohnen. Trotzdem kann man davon ausgehen, dass der Tourismus das meiste Geld einbringt, wenn auch im Moment ‚nur‘ drei Traumschiffe Leute mit Scheckkarten und Geldbörsen voller griechischer Drachmen Richtung Nippesbuden, Kafeneions, Postkartenhäuschen, Kitschtempel und Tavernen ausgespuckt haben. ‚Drachen‘ sagt Herwig zu dem griechischen Geld.

Außer der ‚Kiniras‘ liegen noch zwei Segelyachten im Hafen, ein Engländer und ein Neuseeländer. Man hatte keine Mühe, einen prachtvollen Liegeplatz zu finden. Den Grund dafür erfuhren die Segler später. Weil sie nicht rechtzeitig im Hafenhandbuch nachgelesen hatten. Herwigs Wort von der Chaotencrew nahm Gestalt an. Zunächst aber stürzte ein Teil des Haufens den Berg hinauf. Nur die Wache blieb an Bord. Charly war froh, keine Wache zu haben, denn er wollte unbedingt Fotos vom Sonnenuntergang machen. Und weil die Seilbahnen abends fast nur noch nach unten liefern, war man schnell oben. Keine zehn Minuten nach der Landung. Die Aufnahmen wurden prachtvoll. Marianne, Herta, Udo und Rüdiger waren auch mit in die Oberstadt gefahren. Auch sie wollten selbst geschossene Fotos mit nach Hause bringen. Nur Walter und Herwig suchten den Hafengebiete nach einer Kneipe ab, fanden aber nichts, was sie gelockt hätte.

Um sieben waren alle wieder an Bord und meldeten, dass man auf die Schnelle kein angemessenes Restaurant gefunden hätte. Nur Nepplokale. „Es sind aber kaum noch Touristen auf dem Berg“, fügte Rüdiger hinzu. „Die paar Kneipen, die jetzt noch offen haben, machen be-

stimmt auch bald zu. Da oben ist jetzt tote Hose.“

Nachdem es im Hafbereich auch keine Taverne gab, die sich den Beinamen ‚gemütlich‘ hätte verdienen können, tafelte man an Deck. Bei unattraktiver Aussicht auf einen Steinbruch. Auch die ‚Ouschen-Lainer‘ hatten sich verdrückt. Morgen werden neue Traumschiffe an den Bojen im Kratersee festmachen.

Während des Essens fiel dem Skipper ein Teil des Tsatsiki von der Gabel. Plötzlich und unerwartet. „Was war des dann jetzt?“, sieht er sich verwundert um. Von seiner Lieblingsspeise würde Walter ohne höhere Gewalt nie und nimmer einen Bissen umkommen lassen. „Habt ihr des auch gemerkt?“, will er wissen, und schabt sich mit einer Serviette den Quark von der Latzhose. Natürlich haben die anderen das auch gemerkt. War ja nicht zu übersehen. Besser gesagt, zu überfühlen. Charly wird von allen Seiten angeguckt, als hätte er mit dem Schabernack zu tun. Charly fühlt sich aber völlig unschuldig. „E Schiff is da net vorbei gefahrn“, betont der Skipper. „Des hätt ich gemerkt.“ Woher der eigenartige Wellenschlag rührte, der soeben die ‚Kiniras‘ unsanft durchgeschüttelt hatte, konnte auch Charly nicht sagen. Obwohl er als der einzige Naturwissenschaftler an Bord für so etwas zuständig ist. Automatisch sozusagen. Wellen sah man genaugenommen auch nicht. Wie kann Seegang ohne Wind und vorbeifahrende Schiffe entstehen? Das ist praktisch unmöglich. Charly muss etwas zu seiner Ehrenrettung tun und kramt das Seehandbuch aus dem Regal. „Wenn es hier Gespenster gibt, muss die Admiralität doch darüber Bescheid wissen“, denkt er. Ein dickes englisches Seehandbuch mit dem Namen Almanach findet er ganz hinten, nachdem er alle griechischen Handbücher auf den Pantrytisch geworfen hat. Nach einigem Stöbern findet er ‚Santorini‘ und trifft dort auf die Auskunft, dass die See um Santorin zuweilen von kleineren Ereignissen heimgesucht werde, die mit dem Vulkanismus unter der Insel zu tun haben. „The seaquake often repeats within two hours and twenty minutes“, ist der Satz, mit dem Charly an Deck erscheint. „Alle zwei Stunde un zwanzich Minute quakt hier die See“, verkündet er. Walter nimmt ihm das dicke Buch ab und bestätigt nach einer Weile. „Also, des muss so was Ähnliches wie e Seebebe sei. Hier steht, dass alle zwei Shtunde un zwanzich Minute so was los is. Dauert dreißich bis vierzich Sekunde jedes Mal. Kann awwer auch sechzich bis siebzich Sekunde dauern, wenn’s es bissi wilder wird. Oder kürzer.“ Das hatte Charly auch schon herausgefunden. „Mir hawwe Glück, dass die Fender das ausgehalte hawwe“, gibt der Skipper zu bedenken. „Wenn da einer rausgequetscht worde wär, hätte mer jetzt e paar Kratzer an der Bordwand.“ Die Kratzer könnten sich sogar sehen lassen, denn die Hafemole ist recht schrundig, und zwischen der Mole und dem Schiff haben sich Dutzende von hühnereigroßen Bimssteinen gesammelt. Hunderte kleinerer natürlich auch. Der Bims schwimmt überall im Wasser, aber nirgends so dicht, wie zwischen Schiff und Mole. Das gäbe Kratzer! Walter geht eine Weile mit sich zu Rate und sagt dann: „Mir müsse heut Nacht Bordwache aufstelle. Zwei Mann müsse immer de Wecker stelle un des Schiff von der Mole fortdrücke, wenn des nächste Seebebe kommt.“ Man konnte von Glück sagen, dass das Beben vorhin eines von der harmloseren Sorte gewesen war. Der Skipper verdonnerte Marianne und Mända, einen Wachplan zu je zwei Personen, stündlich überlappend wie gehabt, auf einen Zettel zu schreiben und auf den Pantrytisch zu legen, damit die Yacht auch am Morgen noch unversehrt vorgefunden wird.

* * *

Die Nacht verlief an sich friedlich, außer, dass jeder mal seinen Beitrag zur Rettung der Unversehrtheit des Schiffes leisten musste. Am nächsten Morgen stellte sich heraus, dass die Wacheinteilung auch tagsüber vonnöten sei. Eigentlich so lange, wie man an dieser Stelle lag. Jetzt war auch klar, warum man diesen prachtvollen Liegeplatz so problemlos hatte erobern können. „Dann mache mir den Plan jetzt grad in der Reihenfolge weiter“, ordnete der Skipper an und hatte damit das Problem gelöst. Beim Frühstück berichteten die einzelnen Retter von unterschiedlicher Stärke der Seebeben. Mända und Wersi brauchten fast gar nicht einzugreifen, und Herwig und Rüdiger mussten sich mächtig ins Zeug legen. Sie drückten die Yacht zu

Zweit von der Mole weg. „Mindestens dreißig Zentimeter Schwell“, beteuerte Herwig. „Ging rauf und runter wie bei nem Kartoffelstampfer“, fügte er hinzu. „Keine Wellen, die de anrollen siehst.“ Ob die Beben oder die Ansichten über die Beben unterschiedlich stark waren, kam aber nicht mehr zur Sprache, denn die nächste Katastrophe war dabei, sich anzubahnen.

Leseprobe 6 (Seite 208 - 218)

„Guck doch mal einer, ob mer noch irgendwo e Kleinichkeit zu Esse kriecht!“, schlägt der Skipper vor. „Ich hätt Hunger.“ Wer nicht? Es dauert keine drei Minuten, bis man herausgefunden hat, dass die Taverne, vor der die ‚Kiniras‘ vertäut ist und in der man gerade sitzt, alles bietet, was das Herz begehrt. Man bestellt, dass sich die Tische biegen werden – und schließt die Yacht hermetisch ab, damit nicht wieder so ein Katzenvieh ...

Walter bekommt seinen Tsatsiki, die anderen Dolmatika, Auberginen und Nudeln mit Hackfleisch, Salat und was die Küche sonst noch so hergibt. Schmeckt vorzüglich. Auch ohne Alkohol. Mineralwasser erfreut sich plötzlich allergrößter Beliebtheit. Die Gier nach Süßwasser kann ins Unermessliche steigen, wenn man darauf zu verzichten gezwungen ist. Um das zu verstehen, muss man es erlebt haben. Kein Alkoholiker könnte je derart unter Entzugserscheinungen leiden. Das Essen hat vor allem auch deshalb so toll gemundet, weil man Hunger hatte. Weil das Essen so gut war und die Küche blitzsauber ist, lässt Marianne all ihren Charme spielen und schwatzt dem Wirt ein paar Eimer Wasser ab. Ungefähr vierzig Liter. Das sollte für zwei Tage genügen, wenn heute keines mehr verbraucht wird. Sogar eine halbe Stange Eis konnte Marianne dem Kneipenwirt abluchsen. Um damit den Rest des Thunfisches zu kühlen. Man hat dann aber doch noch ein paar Flaschen Wein geköpft, weil der eine oder andere glaubte, seinen Kater vom gestrigen Gelage auf diese Weise besser in den Griff zu bekommen.

Zurück auf der Yacht schmeißt sich Udo, von Marianne und Mända unterstützt, in die Zubereitung des Abendessens. Walter werkelt an seinem Logbuch, dem schon seit Tagen die aktuellen Eintragungen fehlen, und Wersi dichtet. Amanda läuft barfuß in der Yacht herum, was an sich sträflicher Leichtsinn ist, denn man kann sich ruck, zuck verletzen. Nicht barfuß auf einem Schiff herumzuturnen, ja sogar stets möglichst feste Schuhe zu tragen, wobei sogar Sandalen als unzureichend angesehen werden, gehört mit zu den ersten Dingen, die ein Segler lernt. Zu viel ist schon passiert. Zweimal hat der Skipper bereits gemahnt, sie solle Schuhe anziehen, aber sie findet das doof. „Was soll schon passieren?“ In den letzten Tagen ist Mända immer wieder mal barfuß in der Yacht herumgelaufen – und Walter hat sie deswegen jedes Mal angemosert.

„Das ist ganz egal“, sagt Walter jetzt. „Jeder, der schon mal auf'm Schiff gewese is, der weiß, dass des gefährlich is.“ Amanda war aber nicht nach Hören zumute. Sie musste fühlen. Noch bevor der Tisch gedeckt ist, tritt sie etwas unglücklich auf eines der Bodenbretter. Das bricht durch, und sie landete mit dem rechten Fuß in der Bilge. Dem Raum unter den Bodenbrettern, wo sich Schmutzwasser und Kondenswasser ansammelt und wo Unmengen an hydraulischen und anderen Leitungen, an mechanischen Einrichtungen und dergleichen verlegt sind. Lauter scharfkantiges Zeugs da unten. Schellen, mit denen Drähte und Schläuche festgebunden sind, Abfall und was sonst noch so in Bilgen lauert. Jedenfalls blutete der große Zeh und die beiden kleineren daneben auch. Walter schaut sie mit dem unnachahmlichen Ich-habs-dir-ja-gleich-gesagt-Blick an und wendet sich wieder seiner Arbeit am Logbuch zu. Marianne und Wersi verarzten die Ungehorsame. Fortan soll ihr Verhältnis zu Turnschuhen auf Segelschiffen inniger geworden sein. Selbst wenn sie blau angestrichen waren.

Gegen halb neun Uhr hat Udo den Rest des Fisches filetiert und gebraten. Man tafelt an Deck. Es beginnt ein ausgelassenes Abendessen bei lauwarmer Luft und dem Duft von Tausenden von Blüten. Und er hat wundervoll geschmeckt, der restliche Thunfisch. „Das beste Gewürz für einen Fisch“, so doziert Udo, „ist, wenn er frisch ist.“ Da hat er wohl recht. Nur schade, dass bei der Division durch neun hungrige Mägen und einen Katzenmagen – den von der Kat-

ze entwendeten Fischkopf musste man verschmerzen – jedem nur ein kleines Häppchen zuge-
teilt werden konnte. Eine ordentliche Portion wäre schon besser gewesen.
Zum Nachtschiff liest Wersi ihr neuestes Werk vor:

*Ein Mensch, der einen Thunfisch jung,
an Bord ihn hievte mit viel Schwung,
gedachte diesen mit Behagen
sowie als Labsal für den Magen
zu braten abends in der Pfannen.
Zufrieden schritt er dann von dannen.
Doch kaum ist er zurück an Bord,
da sieht er schon: Der Fisch ist fort.
Nun legt er Reste auf den Teller.
Das Katzenvieh war eben schneller.*

* * *

Der Mittwoch beginnt damit, dass der Skipper verkündet, heute sei Ruhetag. Kein Wind. Keine Lust, wieder unter Motor durch die Ägäis zu brummen. Bis Kalamaki könnte man zur Not in einem Tag durchsegeln beziehungsweise motoren. Also besteht kein Grund zur Eile. Die Crew steht spät auf, gammelt lange herum, frühstückt auch irgendwann mal eher beiläufig und vertrödelt den Vormittag. Später werden Vermutungen geäußert, dass der spontane Entschluss, auf Ios einen Ruhetag einzulegen, mit der neuseeländischen Yacht, genauer gesagt mit deren Überschuss an jungen Damen, zu tun haben könnte. Aber das sind nur Gerüchte. Beweise gibt es nicht.

Nach spärlichem Mittagmahl besteigen die Segler den einzigen vorhandenen Omnibus und fahren auf Ios' einziger Autostraße in eine Badebucht auf der Rückseite der Insel. Außer Strand, Boots- und Surfbrettverleih gibt es da gar nichts, wenn man von ein paar Würstchenbuden und Getränkebars absieht. Eigentlich ist man nur auf die Rückseite der Insel gefahren, weil alle da hinfahren. Täglich. Der Bus bringt sonnenhungrige Badefreaks im Pendelverkehr, also ohne Fahrplan, für ein paar hundert Drachmen hinüber. Pfennigbeträge, wenn man sie umrechnet. Die meisten Fahrgäste sind Touristen. Der Bus ist immer proppenvoll. Stets und bei jeder Fuhre. Charly hat den ersten Bus nicht mehr geschafft, steht dafür aber ganz vorn in der Reihe, als der Bus eine halbe Stunde später wiederkommt. So ergattert er einen Fensterplatz, was ihm jedoch alsbald Leid tun wird. Eine etwas ausladende Frau in den späten Dreißigern lässt sich neben ihm nieder und setzt ihm sofort zwei Kinder auf den Schoß. Drei weitere versucht sie auf den eigenen Knien zu bändigen und die vier größeren dirigiert sie auf den Sitz vor sich. Alles auf Griechisch. Resolut und kompromisslos. Natürlich entschuldigt sie sich nicht bei Charly, weil sie das immer so macht, wenn sie dran ist. Aber sie versichert ihm – in echt Ruhrpott-Deutsch –, den Hund würde sie nie in den Fahrgastraum mitnehmen. Der fährt immer im Motorraum mit. Direkt neben der Lichtmaschine hat er sein gepolstertes Körbchen. Die Kinder gehören auch nicht alle ihr. Sie hat nur vier. Die anderen fünf sind befreundete Nachbarkinder. Sie stammt aus Bochum, wo sie auch ihren Mann kennenlernte, und hat hier vor fünfzehn Jahren eingeheiratet. In der Kinderbetreuung wechselt sie sich mit den Nachbarsfrauen ab. Das Leben ist sehr einfach, aber ihr gefällt es. Übermäßig ordentlich wirkt die Frau nicht, aber auch nicht unordentlicher als die anderen Frauen, die als Kunst- und Kitschproduzentinnen ihren Lebensunterhalt verdienen, während die Männer den Kram in den Sommermonaten an die Touristen zu bringen versuchen. Wer's mag.

Ios ist ganz auf Homer fixiert. Homerbüsten werden geschnitzt, und die Odyssee und die Ilias kann man auch an jeder Straßenecke kaufen. Auf Deutsch, auf Englisch und auf Italienisch. Auf Griechisch nicht. Zu wenig Interesse. Szenen aus den ersten Heldenepen Europas werden

ebenfalls geschnitzt und auch in anderen Materialien nachgebildet. Zum Davonlaufen. Der Grund für den Homer-Rummel lernt der Fremde auch alsbald kennen. Nach Herodot, Pausanias und anderen Geschichtsschreibern wurde Homer auf Ios begraben. Homers Mutter, Klymene, stammte aus Ios. Man kennt aber bis heute sein Grab nicht. Man vermutet es irgendwo im Norden der Insel.

Als sich die Schar der Bochumerin nach dem Aussteigen lärmend und Grenzen testend auf die Rückseite des Busses begibt, folgt ihnen Charly. Blanke Neugier treibt ihn voran. Tatsächlich öffnet die Frau die Motorraumtür, und ein großer, ungepflegter Hund springt in den Sand. Langhaarlastrami schießt es Charly durch den Kopf. Ungekämmte Landstraßenmischung. Aber der Hund besitzt ein Halsband und ist damit als ordentlicher Hund ausgewiesen. Wozu sie den braucht, will Charly nun doch wissen, und sie antwortet, dass sie einen kräftigen Rüden haben muss, der ihr die wilden Katzen und Hunde vom Grundstück hält. Jeder hat so ein Vieh zu Hause. Ab und zu kommt mal eines der Jungtiere abhanden, und dann gibt es wieder einen verwildernden Hund mehr im Hafен.

Charly findet die anderen schnell, denn wenn Herwig surft, sorgt er für Publikum. Man braucht nur dem Gedränge zu folgen. Direkt am Surfbrettverleih stehen die anderen. Walter quält sich mit einem Surfbrett ab, gibt die Sache aber bald auf. Herwig als begeisterter Surfer führt in Küstennähe seine Kunststückchen vor, wobei er unentwegt Sprüche über die Brandungswellen herüberbrüllt. Herta und Rüdiger schleppen ebenfalls Surfbretter zum Wasser. Rüdiger scheint sich damit recht gut auszukennen. Zumindest bleibt er oben. Herta purzelt dagegen im Minutentakt herunter. Die Meute beginnt zu feixen. Dass man bei so wenig Wind überhaupt vom Brett fallen kann, deutet auf besondere Fähigkeiten hin. Udo sagt: „Wenn sie Surfunterricht nehmen würde, könnte sie gleich noch einen Tauchkurs mit belegen.“ Marianne bricht ihre Verhandlungen mit dem Surfbrettverleiher ab und breitet neben Mända die mitgebrachte Decke aus. Wersi war als Bordwache zurückgeblieben.

Wenn man täglich vom Schiff aus in sauberem Wasser baden kann, fragt man sich natürlich, warum man sich hier in die doch ein wenig schmutzige Brühe stürzen soll. Den Touristen ohne Boot bleibt keine andere Wahl. Und sie wissen auch nicht, dass es weiter draußen sauberes Wasser gibt. Mända will ihres zerschnittenen Fußes wegen nicht ins Wasser, und Udo und Charly sehen in dem Ausflug auch keinen großen Lustgewinn. Sie fahren alsbald wieder mit dem Omnibus zurück und machen dann oberhalb des Dorfes eine Wanderung. Viel vertrocknetes Gras auf den sandigen Hügeln. Zum Mähen steht es zu weit auseinander. Die Ziegen und Schafe weiden es eigenartigerweise auch nicht ab. Ihnen scheint anderes Kraut besser zu munden. Noch hat der alles verdörrende Sommer nicht eingesetzt, weshalb relativ viele Insekten um die zahlreichen Blüten schwirren. Bienen vor allem, aber auch Heuschrecken und Käfer, Schmetterlinge und Libellen. Auch eine Wanderheuschrecke finden Udo und Charly auf ihrer Wanderung. Wegen der Hitze begeben sich die beiden aber alsbald wieder auf die Yacht, die infolge des Wassers doch etwas mehr Kühle spendet.

Eine Stunde später treffen die anderen ein. Herwig, wie immer, am lautesten. „Wir essen heute Abend dort hinten links in der Kneipe“, verkündet er. „Die gehört nämlich uns.“

„Die haste wohl beim Zocke gewonne?“, fragt Walter und Herwig nickt grinsend. „Was haste dann dagege gesetzt?“, will Walter wissen, „Du hast doch gar net so viel mit, dess de en entsprechende Einsatz mache kannst.“

Herwig antwortet: „Die ‚Kiniras‘ hab ich eingesetzt. Ich geh jetzt hinüber und mach den Deal perfekt.“ Es ist kurz nach halb fünf und an sich noch viel zu früh, eine griechische Taverne zu bevölkern. Mända, Marianne, Wersi, Herta, Charly, Udo und Rüdiger folgen ihm. Herwig ist in der Tat mit dem gesamten Kneipenpersonal per ‚Du‘. Eine stattliche Taverne, die ein wenig versteckt hinter einem Supermarkt liegt. Von seinem ‚Stammplatz‘ hinter der Theke beginnt er vollendet zu servieren, nachdem er seine Crewmitglieder an den schönsten Tisch des Hauses komplimentiert hat. Die Griechen spielen die Komödie mit, und so herrscht bereits am frühen Nachmittag eine Bombenstimmung in dem Etablissement.

Gestern Abend war Herwig sehr spät auf die Yacht gekommen. Jetzt erfährt man, dass er in dieser Bewirtungsstätte für Stimmung gesorgt hatte. Der Besitzer ist in Deutschland geboren und zur Schule gegangen. Sein Deutsch klingt beneidenswert korrekt. Die Eltern wohnen noch immer in Gelsenkirchen, und die meisten Geschwister auch. Er als der Älteste hatte vor fünf Jahren entdeckt, dass die großelterliche Taverne, die man nach dem Tod von Oma und Opa vermietet hatte, völlig heruntergekommen war. Das tat dem inzwischen Dreiundzwanzigjährigen weh und so entschloss er sich, den Laden wieder auf Vordermann zu bringen. Es ist bestens gelungen. „Wem gehört das Restaurant?“, wendet sich Herwig an Giorgios, den kellnernden Bruder des Inhabers, und der antwortet mit vollendetem Diener: „Dir, Kyrie Pedros.“

„Ihr könnt so lange die ‚Kiniras‘ haben“, versichert Herwig im Gönnernton, und als Giorgios dankend nickt, fügt Herwig hinzu: „Auf dem Schiff gibt’s aber kein Süßwasser. Das weißt Du. Weit kommst damit also nicht. I tell you.“

„Ich weiß, Kyrie Pedros“, setzt Giorgios das Spiel fort. „Wir füllen ein paar Eimer in die Tanks. Wenn Deine Leute mir dabei helfen, geht’s schneller.“ Herwig ist sogleich bereit, dem Griechen bei der Arbeit Hilfe zuzusichern, und Charly, Rüdiger und Udo gehen nach dem ersten Bier mit. Etwa 80 Liter Zisternenwasser schleppen die Segler nach und nach unter Giorgios Führung zur ‚Kiniras‘ hinüber und füllen das kostbare Nass in den von Udo rasch geöffneten Stutzen, von dem er auch anschließend, während die ersten Liter schon glucksten, die restliche Schlauchklemme entfernt hat. Seit feststeht, dass die Maßnahme Folge einer Fehldiagnose war, kann man auf die Abklemmung als Therapie verzichten. Der an Bord zurückgebliebene Skipper macht riesige Kulleraugen, als seine Mitsegler Süßwasser anschleppen, sieht aber von einer Bemerkung ab. 120 Liter dürften für den Rest der Reise ausreichen. Indessen soll nicht verschwiegen werden, dass die Griechen in der Taverne mit einem tüchtigen Bakschisch überredet wurden, die Yacht bei der nächsten Zockrunde wieder gegen die Taverne zu verlieren.

Marianne fragt einen der Kellner, ob man vielleicht bei ihnen duschen kann. Das geht im Prinzip nicht, lässt sich aber machen. Sie vermieten auch Ferienwohnungen. Im Moment ist leider keine frei, aber die Wohnung des Chefs kann man für zwei Stunden und ein angemessenes Bakschisch mieten. Weil das mit dem Trinkwasser auf der Insel sehr streng geregelt ist, seit man zur Europäischen Gemeinschaft gehört. Was die Mieter in der Wohnung anstellen, geht sie als ordentliche Vermieter nichts an. Der Trupp stürzt los, Handtücher holen, und dann wird reihum geduscht. Zum ersten Mal seit einer Woche wieder Süßwasser auf der Haut. Ein eigenartiges Gefühl. Aber angenehm.