

Im Reich der Flachmastsegler

Leseprobe 1 (Seite 7 - 55)

Charlys Begeisterung für das Segeln hat schon seit geraumer Zeit einen Knacks bekommen. Das hängt mit den Schiffen zusammen. Hauptsächlich jedenfalls. Ein wenig aber auch mit den Leuten, die einem heutzutage so aufs Schiff gelaufen kommen. Früher, also bis Ende der 80er Jahre des 20. Jahrhunderts, da wurden Sportsegelschiffe unter seemännischen Gesichtspunkten konstruiert. Und gebaut. Sicherheit ging über alles. Funktionalität stand hoch im Kurs. Und Bequemlichkeit ebenfalls. Man wollte ja unter anderem auch Urlaub machen auf so einem Schiff. Und der sollte sich schon vom Aufenthalt auf einer Galeere unterscheiden. Vom Prinzip her jedenfalls.

Seit den 90er Jahren hat sich vieles geändert. Nicht mehr das Schiff ist von Interesse, sondern das Marketing. Ausstellungsfreundlich müssen die Schiffe heutzutage sein. Messetauglich. Ob die überhaupt schwimmen, das interessiert keine Sau. Und wie die schwimmen, ist den Einkäufern der Vercharterfirmen auch ziemlich Wurscht. Ob man mit so einem Schiff gegen den Wind kreuzen kann, interessiert nicht die Bohne. Die Einkäufer scheinen sich nur noch über Rabatte zu unterhalten. Mit so einem Schiff einen Urlaubstörn zu fahren, macht einfach keinen Spaß. Ein Segeltörn mit einem modernen Schiff – das Wort Yacht möchte der Autor auf diese Plastikschüsseln nicht angewendet wissen – ist eigentlich nur noch Quälerei. Und je teurer so ein ‚Urlaub‘ war, desto euphorischer kann der Teilnehmer hinterher in Abteilungsleiterkreisen damit prahlen. Ein schöner Sport ist das geworden! Das Hochseesegeln!

Charly hat schon vor Jahren zum Leiter der Segelschule gesagt: „Wenn ich in den Hafen komme und soll eine Oceanis übernehmen, dann dreh’ ich mich auf dem Absatz rum und fahr’ heim.“ Oceanis ist eine inzwischen weit verbreitete Missgeburt der Firma Bénéteau. Der Konkurrent Gibbert hat noch eine Zeit lang anständige Schiffe gebaut, dann sind sie auch auf den Billigfuddel eingeschwenkt. Und nachdem Bénéteau kürzlich die letzte anständige unter den französischen Werften, die Firma Jeanneau, übernommen hat, geht Charly seglerischen Verpflichtungen nach Möglichkeit aus dem Wege. Stauraum scheinen die Konstrukteure moderner Sportsegelschiffe – der Begriff Yacht wurde absichtlich vermieden – für ein Schimpfwort zu halten. Mit mehr als einer Unterhose und zwei Socken sollte keiner anreisen, sonst kriegt er Stauprobleme. Das Hemd zieht man am besten während des gesamten Törns nicht aus. Zwei Paar Schuhe sind Luxus. Gegessen wird im Restaurant.

Die holländischen Gewässer, die Nordsee und allenfalls noch die Ostsee kann man mit einem Sportsegelschiff befahren, weil sich die französischen Äppelkähne dort noch nicht breitgemacht haben. Schiffe von Werften wohlgeremt, die bis vor zehn oder fünfzehn Jahren sehr gute Schiffe gebaut haben. Wo aber kriegt man nördlich des 50. Breitengrades ein Schiff her und eine Crew zusammen? Der Aufwand ist unangemessen groß. Da kann man sich nur irgendwo dranhängen, sofern man etwas Passendes findet.

Segler waren früher Leute, die aus Spaß an der Freude gesegelt sind. Die unvergleichliche Schönheit eines Sonnenaufganges bei Sturm oder die grenzenlose Pracht der Milchstraße bei Neumond, wenn die nächste Straßenlampe mehr als 200 Kilometer weit weg leuchtet, genügten als Motivation. Von einer dicken Sternschnuppe bis zur nächsten vergingen maximal 20 Sekunden. Manchmal hat man gedacht, es regnet Sternschnuppen. Der Hochseesegler erlebte in einer Woche mehr Wunder der Erde, als der Pauschaltourist in seinem ganzen Leben zu sehen kriegt. Damals. Heute wollen die jungen Leute nur noch einen Segelschein mit möglichst sperriger Bezeichnung und zackiger Abkürzung aus fünf oder sechs Buchstaben ihr Eigen nennen und eine Meilenbestätigung, damit sie im Kollegenkreis damit herumwedeln können. Mancher erhofft sich womöglich beruflichen Aufstieg, wenn er mit solchen ‚Papieren‘ um sich schmeißt. Milchstraße und Sonnenaufgang sind denen schnuppe. Wunder der Erde? Nie gesehen.

Die Prüfer sind auch nicht mehr das, was sie mal waren. Während man früher ‚von der Pike auf‘ lernen musste, wie man mit weißen Tüchern aus Luftdruckgegensätzen Energie für sein Schiff herauskitzelt, wie man Gefahrensituationen unbeschadet übersteht und wie man mit den alltäglichen Unwägbarkeiten eines Segeltörns fertig wird, werden heute ein paar Standardfragen runtergeleiert, ein paar läppische Manöver mehr schlecht als recht gefahren, und wenn das Schiff dabei nicht untergeht, dann kriegt der Prüfling einen Führerschein in die Hand gedrückt. In der Regel einen Führerschein, der ihm Fähigkeiten bescheinigt, von denen er bis dahin gar nicht wusste, dass es die gibt. Da laufen einem Leute aufs Schiff, die wissen noch nicht einmal, wo bei dem Kahn vorn und hinten ist. Eine Woche und 300 Seemeilen später wissen die das zwar immer noch nicht, aber dem Prüfer macht das nichts aus. Der Kunde kriegt seinen Schein.

Jürgen Rieder hat schon vor Jahren seinen Glauben an die Segelei verloren. Er hatte sich auf eine Annonce hin gemeldet und den Job gekriegt. Ausbildungsskipper auf einer 20-Meter-Ketch, also einem Zweimastsegler, dessen hinterer Mast kleiner ist als der vordere. Der Eigner sollte mit an Bord sein, denn der wollte seinen Segelschein bei der Tour auch gleich mitmachen. Der Eigner. Hat er auch. Man lief morgens nie vor elf Uhr aus und hockte spätestens um fünf Uhr in irgend einer urigen Taverne. Drei Ehepaare hoch, die den Skipper und seine Frau entlohnten. Beim Essen durften letztere hin und wieder mitgehen, wenn es die Arbeit auf dem Schiff erlaubte. Auch auf dem faulsten Schiff fällt Arbeit an. Am dritten Tag beschloss Jürgen, sich nur noch um die Ausbildung seiner offenbar nicht am Hungertuch nagenden ‚Segelschüler‘ zu kümmern, wenn die ihn darauf ansprechen würden. Die sprachen ihn aber nicht an. In den ersten Tagen hatte er nämlich versucht, eine Art Unterricht zu veranstalten und wenigstens die wichtigsten Dinge mal zur Sprache zu bringen. Er stieß auf gealltes Desinteresse. Daraufhin verfestigte sich bei ihm das Gefühl, dass er seinen Auftraggebern lästig werde, wenn er ständig Dinge zur Sprache bringe, die mit der Schiffsführung zu tun hatten. Der Eigner ließ eine gewisse Neugier erkennen, aber auch die hielt sich in Grenzen. In sehr engen Grenzen.

Am Tage der Prüfung räkelteten sich die Damen bikiniweise oder auch ohne auf dem Vorschiff herum, und die Herren saßen beim ‚Gläschen‘ in der Pflicht. Der Prüfer hatte nichts dagegen, dass Jürgen und seine Frau – ebenfalls schon als Skipperin auf den Meeren zugegangen gewesen – den Kahn ins freie Wasser fuhren. Dann sollte jeder ein Über-Bord-Manöver vorführen. Die Damen brachten überhaupt nichts zustande, und von den Herren gelang es einem, die beiden Fender wieder an Bord zu hangeln. Vier Fender suchten das Weite. Sie kamen nie wieder an Bord dieses Schiffes.

Fender sind luftgefüllte, wurstförmige Gummikörper mit einer Schnur oben – und manchmal auch einer zweiten unten –, von denen mehrere bei Manövern zum Schutz vor Kratzern außen an die Schiffswand gehängt werden. Nach dem Auslaufen aus dem Hafen sammeln Profis die Fender ein und verstauen sie unter Deck. Der Umkehrschluss, dass kein Profi an Bord weilt, wenn man weitab jedweden Hafens ein prachtvoll ausgefendertes Schiff antrifft, ist zulässig. Bei Prüfungen simuliert man gerne den Über-Bord-Gegangenen mit zwei zusammengeknoteten Fendern, weil die sich mit dem Bootshaken leicht wieder auffischen lassen.

Diesmal war es nur einem der Prüflinge gelungen, das Schiff wieder so nahe an die Fender zu steuern, dass Jürgen sie mit dem Bootshaken zu fassen kriegte. Der Prüfer ließ das Schiff daraufhin in den Hafen zurückfahren und verschwand kopfschüttelnd. So etwas schien auch er noch nicht erlebt zu haben. Als der Prüfer sich weitgehend wortlos – ein paar murmelnde Worte sollte man besser auslassen, denn die könnten den Tatbestand der Beleidigung erfüllen – verdrückt hatte, begannen die Herren das Saufen. Auch die Damen setzten kein Glas ab, solange sich noch Flüssigkeit darin befand. Wasser und monoalkyliertes Wasser. Wasser weniger. Man amüsierte sich an Deck. Die High Society der 50er Jahre wäre entweder vor Neid erblasst oder hätte sich in Grund und Boden geschämt. Je nach Bildungsgrad. Eine

Stunde später hielt ein Fahrzeug der Oberklasse vor der Yacht. Emily über dem Kühlerportal. Ein lamettabehangener Chauffeur stieg aus, salutierte unendlich perfekt, und ein anderer Herr, den Jürgen zuvor noch nie gesehen hatte, überreichte sechs funkelnagelneue Führerscheine. Mit Handschlag und Diener. Fast bis auf die Zehenspitzen. Führerscheine für das Führen einer Hochsee-Yacht unter Segeln und unter Motor.

Danach ist Jürgen nie wieder als Ausbildungsskipper auf See gewesen. Der Schock saß zu tief.

Es ist nicht gesagt, dass das Alltag ist in diesem, unserem Lande. Und es liegen auch keine Erkenntnisse darüber vor, ob so etwas heute noch läuft. Das war damals, Anfang der 90er Jahre, sicherlich ein Extremfall. Die meisten Segelscheinwilligen backen inzwischen sowie-so kleinere Brötchen. Finanziell gesehen. Die Konjunktur ändert sich mitunter. Die arrogant Reichen leben heute zurückgezogener. Aber gutheißen würden die meisten derer, die heute einen Ausbildungstörn fahren, den oben geschilderten Vorgang doch. Sie fänden nichts dabei, sich mit erschlichenem Glanze zu schmücken. Und dass Segeln auch etwas mit Sicherheitsvorkehrungen zu tun hat, interessiert die meisten nicht für fünf Pfennige. Einem richtigen Segler dreht das den Magen um. Es ist zu hoffen, dass Sie, lieber Leser, zu denjenigen gehören, die nachfühlen können, warum Charlys Begeisterung für das Segeln einen Knacks bekommen hat.

* * *

Bert und Charly sind früher oft zusammen gesegelt. Adria, Côte d'Azur – Korsika – Sardinien. Bert ist Charlys Zahnarzt. Und er besitzt die Gemeinheit aller Zahnärzte, einen genau dann in ein Gespräch zu verwickeln, wenn man partout nicht gegenargumentationsfähig ist. Im Herbst erzählte Bert beiläufig, dass sein Nachbar, mit dem er in den letzten Jahren immer die Ostsee unsicher gemacht hatte, aus Altersgründen sein Boot verkauft hat. Er, Bert, sucht nun nach einer Möglichkeit, sich irgendwo dranzuhängen.

„Jugoslawien war am schönsten“, gurgelt Charly, nachdem Bert „So“ gesagt hat und der Patient ausspülen darf.

„Weißte noch, wie mir damals in den Krieg gerate sin?“ Bert weiß. Es war eine vertrackte Sache. Milošević und seine Kumpane rasselten mit dem Säbel. Die Segelschule hatte einen Törn geplant. Mit Charly als Skipper und Bert als Navigator. Von Portorož, wo die Yacht der Segelschule ihren Heimathafen gefunden hatte, lief die ‚Blue Shark‘ nonstop nach ... Also die Vorgeschichte war anders.

So ein Segeltörn findet in der Regel im Sommer statt. Weil der Aufenthalt auf einem Segelschiff dann angenehmer ist als zu einer unfreundlichen Jahreszeit. Gebucht werden muss aber schon im November oder noch früher, weil es doch recht viele Zeitgenossen gibt, die frühzeitig disponieren müssen. Berts Arzhelferinnen müssen logischerweise exakt dann ihren Urlaub nehmen, wenn er als der Chef in Urlaub fährt. Und das geht nicht kurzfristig. Da muss Monate im voraus geplant werden. Ein halbes Jahr gilt schon als kurz. Der Jugoslawien-Krieg, 1991, ließ sich nicht in diese Planungen einbeziehen, weil er kurzfristig ausbrach. Vierzehn Tage, bevor der Törn beginnen sollte, fragte Charly Emilio, den Besitzer der Segelschule, ob man die Sache nicht lieber abblasen sollte. Aber Emilio argumentierte ganz anders:

„Was glaubst Du, habe ich die letzten Tage gemacht?“ hatte er gesagt. „Ich habe mit der Versicherung, mit allen möglichen Behörden und sogar mit dem Außenministerium rumgezackert. Wenn wir den Törn absagen, bleibe ich auf den Kosten sitzen, und dann kann ich meinen Laden zumachen.“ Dabei schob er Charly eine drei DIN A4-Seiten dicke Kopie über den Tisch, auf dem ein Ministerialdirigent des Außenministeriums der Bundesrepublik Deutschland ausführte, dass auf dem Balkan zwar unterschiedliche Interessen wahrgenommen worden seien, eine ernste Kriegsgefahr von der deutschen Regierung aber nicht gesehen werde. Also musste die Segelschule den Törn durchführen. Die Versicherung war aus dem Schneider. Im Nachhinein fragt man sich natürlich, wozu Ministerialdirigenten überhaupt

vonnöten sind. Irrige Meinungen kann man doch auch von weniger hoch Überbezahlten verbreiten lassen. Der unvoreingenommene Leser ist natürlich geneigt, zu sagen, dass sich der Traumtänzer im Ministerium halt eben mal geirrt hat. Kann ja mal vorkommen. Diese Meinung könnte man gelten lassen, wenn sich diese Tränen nicht so unvorstellbar oft irren würden. Stellen Sie sich einmal vor, ein Segler hinge bezüglich seines Standortes und des Kurses einer irrigen Meinung an, und das käme so oft vor, wie bei den Politikern. Auf dem Meer und in den Häfen gäbe es kaum noch Schiffe, aber auf dem Meeresgrunde jede Menge Wracks. Profis liegen meinungsmäßig meistens richtiger.

Als misstrauischer Mensch hat sich Charly natürlich sofort umgehört. Das war einfach, denn eine seiner Mitarbeiterinnen stammte aus dem Kosovo. Keine Albanerin, sondern Serbin. Politisch hatte man sie zwar noch nie diskutieren gehört, aber sie war an sich recht Streitbar. Mit den Unierten und den Reformierten schien sie ständig in Fehde zu liegen. Das waren die Hauptfeinde. Sie selbst gehörte der evangelischen lutherischen Kirche an. Das sind die Pfarrer mit der Halskrause. Die anderen haben Beffchen. Nun gab es noch nie viele evangelische Serben im Kosovo, aber für einen Kleinkrieg reichte das offenbar aus. Mit den Katholiken, also den serbisch orthodoxen, den griechisch orthodoxen, den russisch orthodoxen und auch den römisch katholischen, hatte sie weniger Probleme und mit den Moslems gar keine. Weder mit den Sunniten noch mit den Schiiten und auch nicht mit den Aleviten. Moslems waren andere Menschen. Normale Leute sozusagen. Religiös zählten die nicht. Mit denen hatte man täglich zu tun, und das Zusammenleben funktionierte seit Jahrhunderten nach eingeschliffenen Regeln. Problemlos. Freikirchen und Sekten müpften gelegentlich mal auf, aber das gab sich nach ein paar Wochen wieder. Das Prinzip lautete: Je ähnlicher, desto feindlicher. Moslems gaben kein Feindbild ab, weil sie von der Religion her weit, weit weg waren. Unierte und Reformierte waren die Feinde. So einfach kann das sein.

Als Charly sie nach der Wahrscheinlichkeit eines Krieges in Jugoslawien fragte, zeigte sie sich nicht sonderlich aufgeregt.

„Krieg kann es da immer mal geben“, hatte sie gesagt. „Wenn die Unierten und die Reformierten dabei Federn lassen müssen, ist das bestimmt kein Fehler.“ Darum ging es dem Chronisten aber nun weiß Gott nicht.

In diesem Moment kam Dragan vorbei. Laborant im Nachbarlabor und Kroat. Römisch oder so katholisch. Als Außenstehender findet man sich in diesem Religionsbrei kaum zurecht. Dragan sollte an sich ein Halbfeind sein, aber die beiden hatten nie Streit miteinander. Sie sprachen die gleiche Sprache, und sie kamen aus dem gleichen Kulturraum. Katholisch und evangelisch lagen offenbar schon zu weit auseinander für gegenseitiges Gegeifere. Wozu Krieg? Sie vertrugen sich blendend.

„Ich soll nächste Woche einen Segeltörn in Jugoslawien fahren“, sagte Charly zu Dragan.

„Wenn es Krieg gibt, sehe ich alt aus.“

„Dann bleib doch hier!“ hatte Dragan gesagt, und Charly musste erwidern: „Dann zahlt die Versicherung nicht, und die Segelschule ist pleite.“ Dragan hatte daraufhin die Situation so zusammengefasst: „Wenn die Krieg machen wollen, dann machen die auch Krieg. Uns, die Bevölkerung, fragt keiner.“ Das half Charly nun aber auch nicht viel.

„Wie geht das denn nun weiter auf dem Balkan?“ wollte Charly wissen.

„Das ist ganz einfach“, hatte Dragan geantwortet. „An der Adriaküste bringen die Touristen viel Geld. Das müssen die Kroaten nach Belgrad abführen. Die Bonzen bauen sich damit dicke Häuser und politische Denkmäler, und die Kroaten, die dafür geschuftet haben, die kriegen nur ein paar Brösel zurück. Irgendwann knallt das.“

„Können die mit dem Knallen nicht warten, bis ich zurück bin?“ hatte Charly gefragt, und Dragan hatte – unter lebhafter Zustimmung von Charlys Mitarbeiterin – gesagt: „Das hängt davon ab, wie schnell die eine Polarisierung in der Bevölkerung hinkriegen. Normalerweise versuchen das die Politiker ja über die Religion, weil das immer ganz gut funktioniert. Aber

in Jugoslawien haben die ein Problem, wenn die das religiös aufhängen wollen. Es gibt zu viele Religionen.“

„Das verstehe ich jetzt aber nicht so ganz“, äußerte Charly seine Verblüffung. „Wie meinst Du das?“

„Die Kroaten können doch nicht sagen, wir schicken euch kein Geld mehr, weil wir die Schnauze voll haben, und die Serben können nicht sagen, dass sie die Kroaten überfallen wollen, weil die die Kohle nicht mehr rausrücken wollen. Also müssen die einen Kriegsgrund finden. Religion ist dafür immer gut. Sobald die ihre religiösen Feindbilder in Stellung gebracht haben – ich nehme mal an, dass sie Moslems und Christen aufeinander hetzen wollen –, dann ist der Krieg fertig, und am nächsten Tag bricht er aus.“

„Und wann ist das?“ wollte Charly wissen. Dragan mochte sich aber nicht festlegen, weil der Milošević so ein Wirrkopf sei. Unberechenbar. Einer von diesen hinterhältigen Verbrechern, die Katz-und-Maus-Spielen für Politik halten. Im Orient ist diese Haltung weit verbreitet. Charlys Mitarbeiterin gab der Sache – rein intuitiv – noch eine Woche Zeit. Maximal. Sie würde recht behalten.

Bert und Charly gerieten mitten hinein, in den jugoslawischen Krieg. 1991.

* * *

Am ersten Dezember 2001 rief Charly Skipper Hans an, um ihm zum Geburtstag zu gratulieren. Nach dem üblichen Informations- und Meinungs austausch sagte Hans plötzlich, ihm seien ein paar Leute abgesprungen, die Ende August mit in Kroatien segeln wollten. Genau genommen waren alle bis auf zwei abgesprungen. Drei Ersatzleute brauchte er mindestens, sonst werden die Aufgabenverteilung an Bord und der Charterpreis zum Problem. Charly sagte spontan zu und rief Bert an. Der suchte seinen Terminkalender durch und sagt dann, dass ihm das gut passen würde. Hans meinte daraufhin: „Dann brauchen wir jetzt noch einen.“ Bert und Charly sollten sich mal umhören, er wüsste jetzt niemanden mehr.

Hans schickte, geschäftstüchtig wie er ist, Mitte Januar ein Fax, auf dem alles Wichtige notiert war: ‚Segeltörn von Samstag, 31.8.2002, 16.00 Uhr bis Samstag, 7.9.2002, 9.00 Uhr. Abfahrt ACI-Marina Trogir bei Palma Charter mit einer Elan 43 S namens ‚Makarska‘. Elan ist der Name einer kroatischen Schiffswerft, die auch ihre Schiffe so nennt. Die Elan 43 S ist 43 englische Fuß, also 14,35 m lang, 4 m breit und 1,9 m tief, 7,6 to schwer. Preis: 480,- € pro Nase, 300 sofort, 180 vier Wochen vor Törnbeginn. Anreise per PKW oder Flugzeug.‘

Bert hatte natürlich auch so ein Fax gekriegt. Er hing drei Tage später am Telefon. „Der Erich würde gerne mitfahren.“ Erich ist Berts Nachbar, der sein Segelboot aus Altersgründen verkauft hatte. Seinen Siebzigsten feierte er schon vor ein paar Jahren. Gleicher Jahrgang wie Skipper Hans. „Da ist aber noch ein Problem“, fährt Bert fort. „Der Ulli, der manchmal mit dem Erich und mir gesegelt ist, der will auch mit.“ Da hatte man den Salat. Erst zu wenig Leute und nun einer zu viel.

„Ich geb’ Dir mal die Nummer vom Skipper“, sagte Charly. „Um drei Ecken rum wird das ja doch nichts.“

Bert ruft Hans an, und der erkundigt sich im Bekanntenkreis. Dabei erfährt er, dass die Elan noch’n bisschen altmodisch ist. Wahrscheinlich hat die genügend Platz. Also der Ulli darf mit, muss aber sehen, dass er sich klein macht. Das verspricht er. Außerdem meint Hans, dass das Schiff an sich acht Kojen hat. Mit Koje bezeichnete man ursprünglich einen Raum unter Deck, in dem ein oder zwei Crewmitglieder schlafen und ihre Habe aufbewahren können. Im Hotel würde man Zimmer dazu sagen, aber so winzige Zimmer hat kein Hotel. In diesem Fall ist aber mit Koje ein Schlafplatz gemeint. Ältere Schiffe mit acht Schlafplätzen konnten bequem acht Personen aufnehmen und boten auch ausreichend Stauraum. Moderne Schiffe – der Ausdruck Yacht wurde hier absichtlich vermieden – weisen oft noch Rumpelkammern und Verschläge als ‚Kojen‘ aus, die man in Deutschland keinem Strafgefangenen

zumuten dürfte, ohne dass das Männer mit langen Haaren und ungepflegten Bärten sowie alleinerziehende Mütter mit Doppelnamen Transparente schwingend auf die Straße treiben würde.

Der Skipper vermutet mal so aus dem Bauch und der Erfahrung heraus, dass die Elan noch nicht so modern ist. Leider hat er noch nie eine gesegelt und kennt deshalb deren Bauweise nicht. „Wenn die nur ’n bisschen altmodisch gebaut ist, dann kommen wir zurecht“, hatte er geantwortet, „und wenn das so ’ne moderne Rappelkiste ist, dann muss eben einer in der Pantry schlafen. Müssen nur alle mit einverstanden sein.“ Pantry nennt man den Aufenthaltsraum unter Deck. Viele Leute, die heutzutage glauben, sie hätten bei TUI oder Neckermann gebucht, wenn sie eine Segelyacht betreten, lehnen es ab, in der Pantry zu schlafen oder die Pantry zu betreten, wenn da jemand drin schnarcht. Früher war das ganz normal.

* * *

Am 9. August kommt ein Fax von Hans. ‚Info zum Törn SY Makarska‘ überschrieben. ‚Anbei eine Proviantliste. Es soll nur ein Vorschlag sein. Die mit ‚D‘ gekennzeichneten Sachen solltet ihr aus Deutschland mitbringen. Bettwäsche, Decken und Kopfkissen sind an Bord. Mast und Schotbruch, Hans.‘

„Auf der Proviantliste sind Sachen mit ‚D‘ gekennzeichnet, die man doch da unten bestimmt in jedem Supermarkt kriegt“, sagte Charly zu Hans beim nächsten Telefonat. „Warum sollen das Erich und Ulli tausend Kilometer durch die Pampa rütteln?“

„Kriegen tuste da unten inzwischen schon wieder alles“, erwiderte Hans, „aber manche Sachen sind da schweinetuer und schmecken tut da auch nicht alles so, wie Du Dir das vorstellst. Ein Glas Marmelade kostet da umgerechnet vier Euro, und schmecken tut das wie Harry. Da fällste um. Und wenn Du den Kaffee einmal probiert hast, dann willst den nie wieder trinken. Tee genauso. Schwarzbrot kennen die da gar nicht. Und wie im Mittelmeerraum das Weißbrot schmeckt, das weißte ja selber.“

„Immer noch besser als in Amerika“, kontert Charly, aber das interessiert Hans nicht so besonders.

„Das Bier ist da unten auch nicht mehr das, was es mal war. Bringt lieber ’n paar Paletten Dosenbier mit. Manchmal haste Glück und sie haben genießbares Bier, aber drauf verlassen kannste Dich nicht.“

Charly rief daraufhin Bert an und sagte, dass man sich vielleicht mal wo zu ’nem Bier treffen könnte. Es gäbe einiges zu besprechen. „Mach en Termin mit Deine beide Nachbarn aus, un sach mir Bescheid. Ich komm dann dazu. Am liebste wär’s mir, wenn mer bei en Jugo gehn könnte. Bei euch gibt’s doch bestimmt en Kroate, wo mer Ćevapčići kriegt?“ Auch Bert fand es unangemessen, sich auf einen Kroatien-Törn in einem griechischen oder chinesischen Restaurant vorzubereiten, und so traf man sich an einem trüben Donnerstag, dem 22. August, um 19.30 Uhr im ‚Gärtnerhaus‘, einem ehemaligen Restaurant der Kleingärtner. Erich kannte Charly schon von Berts letztjährigem Geburtstag. Älterer Herr mit schütterem, weißem Haar. Relativ schlank. „Das kommt daher, dass ich e Zeitlang nur Weißwein getrunke hab“ erklärt er Charly. „Kein Bier un kein Rotwein. Ich hab dabei zehn Kilo abgenommen.“

„Weißwein dät mir net schmecke“, hat daraufhin Charly geantwortet, und Erich konterte: „Das isses ja grad, was hilft.“ Auch eine Methode.

Ulli musste vorgestellt werden. Den kannte Charly nur vom Hörensagen. Auf Charly machte Ulli einen betont sportlichen Eindruck, was bestimmt kein Fehler sein konnte. Mit knappen 1,80 war Ulli ein wenig kleiner als die anderen. Dafür aber völlig schlank. Ein paar Silberfäden durchzogen das ansonsten volle Haar. Ulli ist gebürtiger Donauschwabe. In Novi Sad geboren und mit den Eltern des Landes verwiesen worden, als er 12 Jahre alt war. Folge des zweiten Weltkrieges. Die Landessprache hat er aber nie verlernt. Er sprach mit dem Kellner sofort in der Sprache, die in deutschen Ohren etwas gewöhnungsbedürftig klingt. Besonders,

weil ‚R‘ kein Konsonant ist, wie im Rest Europas, sondern ein Vokal. Da braucht man schon einen speziell konstruierten Rachen, wenn man das über einen längeren Zeitraum hinweg durchhalten will.

Erich und Ulli wollen mit dem Auto fahren. Über Ungarn. Es wurde vereinbart, dass sie die schweren Sachen wie Rettungswesten, Segelanzüge und Schwerwetterausrüstung von Bert und Charly im Auto mitnehmen, weil die 7 Euro pro Kilo Übergepäck im Flieger doch etwas schreckten. Außerdem wird die von Hans gefaxte Einkaufsliste mit angehängten ‚D‘ durchgesprochen. Charly muss einiges an Überzeugungsarbeit aufwenden, damit Erich sich zur Spedition der Dinge bereit erklärt, denn ein Audi kann nicht unbedingt mit einem stattlichen Kofferraum aufwarten. „Wir brauchen auch morgens keinen Kaffee zu trinken und Marmelade zu essen“, argumentiert Charly schließlich, aber da gibt Erich schon nach. „Also mir bringe den Kram mit.“ Daraufhin wird eine neue Runde Bier geordert. Dass man später im Auto in bedrohliche Platznot geraten wird, weiß man zu diesem Zeitpunkt noch nicht.

* * *

Heute erinnert nichts, aber auch rein gar nichts mehr an die Tage der Gräuel. Bert und Charly schielen bei ihrem Weg Richtung ACI-Marina nach Spuren ehemaliger Kriegshandlungen. „Von Kampfhandlungen sieht man nichts mehr“, sinniert Bert, „aber die Häuser, die jetzt hier stehen, die sind neu. Früher war da eine ganz auffällige Mauer.“ Da hat er recht. Auch damals sind die beiden diesen Weg gegangen, und da sah das wesentlich düsterer aus. Bedrückend. Heute reiht sich Kneipe an Kneipe, allenfalls mal von einer Stehbierbude oder einem kleinen Supermarkt unterbrochen. Ein Haushaltswarengeschäft ist auch dazwischen und ein Modehaus, also ein Kleiderladen mit zwei Schaufensterpuppen. Alltag halt. Das hätte man bestimmt auch ohne Krieg haben können.

Kurz vor der Marina fragt Charly: „Weißte noch, wie mer hier nach der kroatische Fahne gefragt hawwe, wo mer abends eingelaufe sin?“ In der Tat steht man vor einem flachen Gebäude, in dem sich damals das Spielkasino von Trogir befand. Die Groupiers langweilten sich, weil keine Gäste Lust auf Roulette und Bakkarat hatten. Charly fragte, ob man ihm die kroatische Flagge beschreiben könne. Er möchte gerne eine solche erstehen. Das Spielbankpersonal war fast zu Tränen gerührt, und man beschrieb das Muster so genau, dass Bert und Charly es fortan selbst aus großer Distanz erkennen würden. In Kremik, einer Marina nahe Primošten, in der die Crew damals die nächste Nacht verbrachte, fand man bei einem Shipchandler, also in einem Geschäft, das Ersatzteile und Zubehör für Sportschiffe verkauft, eine kroatische Flagge. Sie wurde gehisst, sobald die Yacht eine kroatische Marina anließ. Außerhalb der Häfen holte man sie ein. In Kremik blieb die Yacht über Nacht, weil der Vorrat an Diesel zur Neige ging und der Gegenwind ständig auffrischte. Normalerweise kreuzt man dagegen an, aber danach stand seinerzeit niemand der Sinn. Die Crew wollte so schnell wie möglich aus dem Kriegsgebiet heraus. Die ganze Nacht rasselten Panzer auf der Küstenstraße nach Süden. In immer kürzeren Zeitabständen fielen Schüsse. Morgens Punkt acht öffnete die Tankstelle, um fünf nach acht war der Tank gefüllt. Am Mittag, so las es Charly später in der Zeitung, flog die Tankstelle in die Luft. Volltreffer einer Panzergranate. Ob Menschen zu Schaden kamen, interessierte damals keinen Journalisten, angesichts von Tausenden, die die Serben niedermetzten. Weil aber nur wenige Schiffe in der Marina lagen und diese nach Tanken und Verproviantieren so rasch wie möglich auslaufen wollten, dürfte sich um die Mittagszeit kaum noch jemand in der Marina aufgehalten haben. Allenfalls der Tankwart und eine paar Verkäufer.

Heute wirbt in der ehemaligen Spielbank von Trogir die Charterfirma Becker um Kunden. Kein sonderlich kroatischer Name, aber friedlicher klingend. Auf dem Vorplatz gruppieren sich Stühle um kleine Eisentischchen, Bedienungen wuseln hin und her. Unter einer dicken Wendeltreppe versteckt sich der Eingang zu den großzügig angelegten, sehr gepflegten sanitären Anlagen der Marina. Ein Supermarkt in der Mitte der Säulengalerie bietet alles feil,

was Segler benötigen. Fast alles. Sogar ein Optikerladen hat sich hier angesiedelt und ein Kunst- und Kitsch-Laden. Ein Schuhgeschäft würde auch gut hierher passen und ein Eisenwarenladen oder ein Geschäft für Haushalts- und Unterhaltungselektronik. Warten wir's ab. Man ist mit dem Ausbau noch lange nicht fertig.

Hinter der ehemaligen Spielbank geht es dann einfacher weiter. Hier beginnt der Bereich der Marina, wo Autos aus- oder eingeladen werden, wo Taxis auf Gäste warten und wo reparaturbedürftige Sportschiffe an Land aufgebockt sind. Hier dröhnen die Trennscheiben und sirren die Schleifhexen. Der Boden ist nicht mehr asphaltiert, und in den Pfützen schimmert Öl in allen Regenbogenfarben. Die Stege zu den Schiffen sind tipp topp in Schuss und auch weitgehend sauber. Man muss nur den Zugang überwinden. Die preiswerteren Vercharterer haben hier ihre Büros und auch ihre Reparaturwerkstätten. Der Vercharterer, bei dem Hans gebucht hat, soll ‚Palma Charter‘ heißen.

Es gibt ein halbes Dutzend Charterfirmen in der Marina. Die meisten haben österreichische Namen. Bert entscheidet sich für den Steg, vor dem Erichs Auto parkt. Hängt tief in den Federn. Offenbar noch nicht ausgeladen. Als Charly schließlich die ‚Makarska‘ entdeckt, ist Olaf schon da. Olaf und Charly kennen sich von zwei früheren Törns mit Skipper Hans. Auch Olaf nähert sich den 70, hat aber seit der letzten Begegnung mit Charly mächtig abgenommen. Früher, als man ihm den Bierliebhaber schon von weitem ansah, wohnte er im Rhein-Main-Gebiet. In der Nähe der Segelschule, in der sich früher auch Hans, Bert, Charly und Erich getummelt haben. Innerbetriebliche Erfordernisse in der Firma, in der Olaf als Ingenieur werkelte, verschlugen ihn nach Hamburg. Für einen gebürtigen Freiburger schon ein Umstellung. Aber er hat es verkraftet.

Olaf stellt den beiden Neuankömmlingen Susi vor und sagt, dass der Skipper bereits an Bord weile und die Übergabe mache. Susi ist etwas kleiner als der Skipper, aber gut beisammen. Meistens ist sie fröhlich, nur wenn sie mit dem Skipper hadert, wirkt sie etwas unwirsch. Früher, als ihr Mann noch lebte, ist sie mit ihm viel Motorboot gefahren. Das fehlt ihr jetzt ein bisschen, und da kam ihr der Segeltörn gerade recht. Obwohl sie vorher noch nicht oft Gast einer Segelyacht war. Beim Wenden des Kopfes sieht Bert an einer flachen Bude ‚Palma Charter‘ stehen. In geradezu unauffälligen Buchstaben. Aber da hatte man das Schiff schon gefunden.

Leseprobe 2 (Seite 60 - 65)

Schließlich ist alles beisammen, was auf der Liste steht. Charly weist den Skipper ausdrücklich darauf hin, dass keine Kartoffeln und kein Reis gekauft worden sind. Nur Spaghetti. Denn wenn Hans wieder den Fimmel mit seinen Sailorsteaks kriegt, dann nimmt das Lamentieren kein Ende. Dann werden Kartoffeln gebraucht und Zwiebeln, eine Kartoffelreibe, Apfelmus und was sonst noch alles in die Pfanne muss. Aber auf einer kroatischen Yacht wird man ja hoffentlich vergebens nach einer Kartoffelreibe suchen. Charly hatte jedenfalls absichtlich keine Kartoffeln gekauft, weil er Hans' Tick mit den Sailorsteaks kannte.

Als Susi schon mit Ullis Unter-die-Arme-Greifen die 1468 Kunat bezahlt und der Supermarktbesitzer seinen eifrigen Kunden eine Flasche Weißwein als Geschenk des Hauses ins Körbchen gelegt hat, fängt Hans plötzlich an zu nörgeln. Der Magenbitter sei vergessen worden. Natürlich wurde der Magenbitter vergessen, weil Charly absolut kein Verständnis dafür hat, dass auf jedem Sportsegelschiff, das eine europäische Küste verlässt, Magenbitter an Bord sein muss. Knoblauch auch. Wenn ein Schiff ausläuft, sind Knoblauchzehen an Bord, als wolle man einen Gaskrieg führen. Und Magenbitter halt auch. Meistens ebenfalls in ungehörigen Mengen. Kein Mensch weiß, warum. ‚S'ist halt bei uns so Sitte, chacun à son goût‘.

Man versucht den Skipper für einen Šlivovica, also einen Slibowitz, zu begeistern, aber der Supermarktbetreiber sagt, der sei noch recht jung. Nicht die vorgeschriebenen acht Jahre alt. „Osam godine stara“ steht auch nirgends auf der Flasche, wie Ulli bestätigt, und so greift Hans wahllos ins Regal. Den Remy Martin können die Mitsegler ihm noch entwenden und den Asbach Uralt auch, aber dann wird er störrisch. Er schwenkt eine Halbliterflasche eines einheimischen Rachenputzers durch den Laden und behauptet, das sei der Richtige. Die Schrift auf dem Etikett ist grün, und eine auf der Spitze stehende Raute weckt Analogien zu heimischen Rachenputzern. Also muss es der sein.

* * *

Auf dem Schiff stellt der Skipper dann plötzlich fest, dass weder Obst noch Gemüse eingekauft wurden. Natürlich nicht. Der Supermarkt hatte weder Obst noch Gemüse. Kann ja schließlich nicht alles auf zwölfteinhalf Quadratmetern unterbringen. Dafür gibt es doch einen Markt. Einen altmodischen. Gleich gegenüber vom Busbahnhof. Keine zwei Kilometer zu laufen. Als sich Olaf, Ulli, Bert und Charly mit Tragetaschen bewaffnen, um den Markt gegenüber vom Omnibusbahnhof zu plündern, hat Hans schon einen ganzen Zettel vollgeschrieben, was auch sonst noch so an Obst und Gemüse mitgebracht werden sollte. Für vier Leute durchaus noch tragfähig. Aber Susi, die bisher nur zu zweit oder allenfalls zu dritt auf dem Wasser Sport betrieben hatte, meinte, dass das genug sei für vier Wochen. Was sieben Leute in einer Woche wegputzen können, überstieg ihr Vorstellungsvermögen. Unterwegs musste jedoch noch zweimal Obst und Gemüse nachgekauft werden. Kartoffeln bereits in Vis. Aber das kommt noch.

„Ich geh mit bis vor“, sagt Erich. „In der Zeit wo ihr einkaufe geht, bring ich des Auto ins Kloster.“ Auf den Unvoreingenommenen mag das etwas merkwürdig wirken, aber die Erklärung ist recht einfach.

In dem Dorf zwischen Frankfurt und Wiesbaden, wo Bert, Erich und Ulli zu Hause sind, hat sich ein kroatischer Priester ziemlich lange in der katholischen Gemeinde betätigt. Als Auslandspfarrer, wenn ein regulärer Priester krank wurde oder sonst wie nicht zur Verfügung stand. Quasi ein moderner Wanderprediger. Dafür eignen sich Kroaten besonders gut, weil die infolge einer natürlichen Sprachbegabung überall einsetzbar sind. Eine Fremdsprache lernen die aus Versehen. Zur Not in sechs Wochen. Das Hauptanliegen des Hilfspriesters bestand jedoch darin, Geld für sein Kloster zu sammeln. Das Kloster liegt auf der Insel Čiovo und hat eine Reihe von karitativen Aufgaben übernommen. Ein Kinderheim, ein Altersheim und auch noch andere Einrichtungen gehören dazu. Kurz vor Beginn des Segeltörns hatte Hochwürden in Mainz zu tun und hat natürlich aus diesem Anlass auch die alten Freunde nahe Hattersheim besucht. Seine Mission in Mainz war erfolgreich abgeschlossen. Er wollte sich nun auf den Weg zurück in sein Kloster machen. Da schickte ihm der Herr einen Helfer. Erich, der an einem Segeltörn in Kroatien teilnehmen wollte. Von Trogir aus. Das Schiff würde keine drei Kilometer von seinem Kloster entfernt in See stechen. Er könne doch bestimmt mitfahren? Jetzt sag mal einer ‚nein‘. Also fuhr er mit. Über Ungarn und die vielen Umwege, die Erich und Ulli als kleine Ferienreise geplant hatten. Weil der Kofferraum eines Audi nicht gerade üppig bemessen ist, musste er auf der gesamten Reise seine Habseligkeiten auf den Knien balancieren. Drei Tage lang. Was er ohne Murren und Knurren tat. Dafür durfte Erich sein Auto während der Segelwoche im Kloster abstellen. Da wurde es bestens bewacht. Am Schluss hatte der Pfarrer aber noch einen weiteren Vorteil von der Sache. Den Überproviant, den man als Segler aus Sicherheitsgründen immer mit in der Gegend spazieren fährt, den bekam der Priester am Ende des Törns für sein Altersheim. So hatten alle einen Nutzen voneinander.

Der Markt erweist sich als bestens sortiert. Samstag Nachmittag um drei Uhr türmen sich auf allen Ständen noch Unmengen an Obst und Gemüse. Das können die doch heute gar nicht mehr alles verkaufen. Zumal sich außer den vier Deutschen kaum noch jemand auf dem

Markt herumtreibt. An einem Kiosk lümmeln ein paar Halbbetrunkene herum. Gleich daneben erstehen die Schiffsverproviantierer Tomaten. Danach Paprika, Zwiebeln, Salat und anschließend auf einem anderen Stand Nektarinen, Äpfel, Zitronen und Knoblauch. Wurst, Schinken, Käse und Brot hätte man hier auch bekommen, aber die Preise sind nicht sonderlich zivil. Außerdem hätte man es zwei Kilometer weit tragen müssen.

Auf dem Rückweg ersteht Charly noch drei Päckchen Kekse, weil er weiß, dass an denen bei weniger aufregenden Strecken gerne geknabbert wird.

Zurück auf der Yacht begeht Charly einen gravierenden Fehler. Nicht wieder gutzumachen. Er fragt nämlich: „Is en gescheide Korkezieher un en Doseöffner an Bord?“ Man will die Frage klären, findet auch das Gesuchte, und außerdem eine Kartoffelreibe. Eine richtige große Kartoffelreibe. Offenbar wurde die ‚Makarska‘ schon einmal von Deutschen gechartert. Skipper Hans fiel das Gerät direkt in die Hände, als er beim Suchen nach Korkenzieher und Dosenöffner eines der Schapps in der Kombüse öffnete. Charly unterdrückte einen Fluch, und Hans sagte:

„Dann können wir ja doch Sailorsteaks machen. Haben wir Kartoffeln gekauft?“

„Nein!“ äußerte Charly betont hochdeutsch. „Wir haben Spaghetti gekauft und sonst nichts.“

„Jo, dann könn’n wer doch noch ’n paar Kartoffeln kaufen. Sind denn genug Zwiebeln da?“

* * *

Leseprobe 3 (Seite 77 - 81)

Hans wollte am Morgen um 7.00 Uhr auslaufen. Das ist für Hans ziemlich spät, um nicht zu sagen sehr spät. Wenn Hans nicht bereits am Abend des Anreisetages die Leinen loswirft, dann am nächsten Morgen um 4.00 Uhr. Heute jedoch ging er mit der Crew erstaunlich rücksichtsvoll um. Er nörgelte nicht einmal los, als um zehn nach sieben immer noch welche von den Duschen herüberschlenderten. Handtuch über der Schulter, Kulturbeutel unterm Arm. Offenbar wollte er den zumeist älteren Herrschaften nicht allzu viel zumuten. Um 7.15 Uhr, so notiert es das Logbuch, zwingt sich die ‚Makarska‘ endlich zwischen den Nachbarschiffen hindurch ins freie Wasser. Wunderschönes Wetter. Fast vollkommen blauer Himmel, sanfter Wind, der die Wasseroberfläche nur ganz wenig kräuselt. Der Skipper steht, wie bei allen An- und Ablegemanövern auf diesem Törn, stramm am viel zu groß geratenen Ruder und blickt erwartungsvoll gen Süden. Mütze schräg über dem Ohr. In einer Stunde soll die Entscheidung fallen, ob der Kurs nach Süden, also zur Insel Vis, abgesteckt wird oder ob nach Süd-Osten, also in den Hvarski-Kanal zwischen den Inseln Brač und Hvar gesegelt werden soll. Je nachdem, wie der Wind steht. Er kommt mit freundlichen zwei Beaufort aus Osten. Somit ist die südliche Richtung weniger anstrengend für die Kaffeeseidler aus Njemačka.

Gegen 8.00 Uhr legt der Wind etwas zu. Der Skipper drängt mit dem Frühstück. „Nu macht mal! Wir könnten Segel setzen, wenn jetzt abgeräumt wär’.“ Wie in jeder Gruppe gibt es einen, der das Frühstück in Nullkommanix verschlingt und einen, dem der Entschluss: „Das sei nun der letzte Bissen gewesen“, merklich schwerer fällt. „So’n kleines Stück von dem Schinken könnte ich ja noch vertragen.“ Hans fängt schließlich selbst an, den Tisch abzuräumen, und dann ist das Frühstück beendet. Noch während die Backschaft motzt, dass mit dem Segelsetzen gewartet werden soll, weil ihr die Krängung, also die bei Segelschiffen zuweilen nicht vermeidbare Schiefelage, das Spülen erschweren wird, ziehen Olaf und Charly die Rollfock auf. Das ist das Vorsegel, das um das Vorstag, also den Draht, der den Mast nach vorn stabilisiert, herumgewickelt wird. Das Setzen bewerkstelligt man dadurch, dass man an einem der dickeren Taue zieht. Die heißen Fockschot und dienen gleichzeitig zum Trimmen der Fock. Durch Trimmen wird der Wirkungsgrad des Segels optimiert. Das geschieht einerseits durch die Bauchigkeit und andererseits durch den Anstellwinkel zum Wind. Für beides gibt es mehrere Einrichtungen, so dass man recht viel falsch machen kann, besonders am Großsegel.

Je nachdem, ob man auf Backbordbug oder auf Steuerbordbug segeln will, zieht man die entsprechende Fockschot über eine Winsch nach achtern. Die andere Schot baumelt derweil herum, und der Segler muss aufpassen, dass die sich nicht irgendwo verheddert oder gar über Bord geht und der Schraube einen Besuch abstattet. Das wäre das Ende der Schraube. Zum Reffen der Fock zieht man eine dünne Leine, die das Segel um das Vorstag wickelt, bis die gewünschte Verkleinerung der Segelfläche erreicht ist. Zum Bergen der Fock verkleinert man so lange, bis alles aufgerollt ist.

Heutzutage gibt es kaum noch Schiffe mit normalen Vorsegeln. Nach anfänglichen Kinderkrankheiten hat sich eines von drei Rollfocksystemen durchgesetzt, und das findet man jetzt auf allen neueren Yachten. Funktioniert problemlos. Das Großsegel wickelt man zuweilen auch schon in den Mast. Rollgroß genannt. Das funktioniert aber noch nicht sehr gut. Man kann zwar damit segeln, aber die Kinderkrankheiten überwiegen. Deshalb war niemand traurig, dass die ‚Makarska‘ noch mit einem konventionellen Großsegel ausgestattet ist.

Halbwindkurs ist angesagt. Da hält sich die Krängung in Grenzen. Halbwindkurs ist der Kurs, bei dem der Wind genau von der Seite einfällt. Bei Halbwindkurs läuft die Yacht Höchstgeschwindigkeit. Bei Vorwindkursen, also wenn der Wind von achtern kommt, krängt die Yacht nicht, bei Halbwindkursen krängt sie ein wenig, aber hoch am Wind ist die Krängung besonders stark. Mit Krängung bezeichnet der Segler die Schiefelage, die das Schiff infolge Winddruck auf die Segel und Gegendruck durch den Kiel erfährt.

Wie das Groß bedient wird, muss die Crew erst noch erkunden, denn hinter welcher Strippe sich welche Funktion verbirgt, steht nicht dran. Groß ist die korrekte Bezeichnung des Großsegels. Beim Ausprobieren aller Leinen stellt sich heraus, dass einige Leinen von ihrem zugehörigen Feststeller nur noch notdürftig gehalten werden. Feststeller sind an sich schon ein Fortschritt. Früher wurden die Leinen nämlich auf einer Klampe belegt, sobald sie unter dem gewünschten Zug standen. Das war kräftezehrend und umständlich. Heute gibt es Klemmen, die die Leinen wie mit Zähnen festhalten. Die Feststeller eben. Wenn jedoch öfters dieselbe Stelle der Leine belegt wird, nutzt sich diese Stelle ab und die Leine rutscht durch. Dann muss die Leine ausgetauscht werden.

Als nach einigem Hantieren sowie Äußern ungebührlicher Ausdrücke die Funktionen aller Leinen bekannt sind, geht das Groß in die Höhe und der Motor aus. Da ist der Abwasch aber schon in den Schapps verschwunden und die Backschaft aalt sich in der Sonne. Schapps sind Truhen oder Schränke für Habseligkeiten, Lebensmittel und dergleichen. Mit einem federnden Schnappverschluss wird das Schapp auch bei schwerer See am Aufspringen gehindert. Oft jedenfalls. Die Backschaft sind die beiden Personen, die an diesem Tag dran sind mit Brötchen kaufen, kochen, spülen und putzen. Morgen wird man, falls wieder auf See gefrühstückt werden sollte, schneller abwaschen müssen, sonst ist mit Problemen für das Geschirr zu rechnen. Nicht, dass das Klirren gestandene Seeleute erschrecken würde, aber die Sauerei beim Aufwischen und das ständige Bücken sind nicht das, was man sich im Urlaub wünscht.

Leseprobe 4 (Seite 107 - 122)

Wenn man ein kuscheliges Restaurant mit Fischen auf der Speisekarte gefunden hätte, hätte Charly mit Sicherheit für ein Abendessen an Land geworben. Aber die meisten Kneipen boten Pizza feil und Spaghetti Bolognese. Die hatten nicht mal kroatische Speisekarten aushängen. Nur Italienisch, Deutsch, Englisch und irgend etwas Osteuropäisches. Polnisch oder so. Auf dieses Niveau war man nicht gefasst. Man tafelt folglich an Deck, also im Cockpit, obwohl sich der Himmel zugezogen und der Wind tüchtig aufgefrischt hat. Das immer noch nicht abmontierte Sonnensegel wird auch vor Regen und Wind schützen, falls es regnen oder stürmen sollte. Es hat aber weder geregnet noch gestürmt. Während des Es-

sens beobachtet man alles, was auf der Straße und auf dem Wasser vorgeht. Hämische Bemerkungen werden nicht immer unterdrückt, wenn ein Segler in den Hafen einläuft und nicht so ganz korrekt befeuert ist, weil die Lampen, die er angeknipst hat, nicht mit den Vorschriften im Einklang stehen. Schadenfreude, werden Sie vermuten? Aber gewiss. Rache am deutschen Hochseesegelwesen. Seitdem man bei den Prüfungen so ziemlich alles durchgehen lässt, ist das die einzige Freude, die man noch als Segler alter Schule hat. Sobald ein Schiff entgegen den Gepflogenheiten beleuchtet ist, fallen die Kommentare entsprechend bissig aus: „Das da ist ein Segelschiff von mehr als 50 Metern Länge“, erläutert Hans mit dozierendem Blick auf Susi, damit die das auch mal lernt. Der Segler hat zwei Dampferlichter gesetzt. „Im Prinzip darf der das zweite Licht auch führen, wenn er kürzer ist“, wendet Charly ein. „Das ist eine Kann-Bestimmung.“ Dass es sich um einen Segler handelt, sieht man daran, dass das rote Positionslicht fast über der Wasseroberfläche klebt und die Dampferlichter mehr als 15 Meter darüber schweben. Als der Kahn näher kommt, zeigt es sich, dass sie zusätzlich zu dem Dampferlicht noch das Ankerlicht angeschaltet haben. Aus Unkenntnis oder Versehen? Versehen ist es meistens nicht, weil die Lichter an den Schalttafeln der Charterschiffe recht intelligent mit Piktogrammen markiert sind. Die würde sogar ein Neandertaler verstehen. „Der ankert eben schon beim Anlegen“, kommentiert wer. „Kann doch mal vorkommen.“ Die meisten Schiffe sind erstaunlicherweise immer noch korrekt befeuert, aber dann kommt wieder einer, der seinen Führerschein in der Tombola des Deutschen Segler-Verbandes gewonnen haben muss. Etwa zwei Meter über der Wasseroberfläche das rote Positionslicht, am Mast das Dampferlicht und darunter zwei rote Lichter untereinander. Diese Lichterführung ist in der Seefahrt nicht vorgesehen.

Ohne die beiden roten Lichter wäre er ein normales Schiff unter Motor, ohne die Positionslampe und das Dampferlicht ein Grundsitzer. Bert hat als erster eine Erklärung für das Rätsel: „Das ist ein Grundsitzer in Fahrt unter Motor.“ Nach einer Weile tuckert wieder so ein Musikdampfer in den Hafen. Für einen Segler sitzt das Dampferlicht zu tief. Zusätzlich zu Positions- und Dampferlicht leuchtet ein rotes Licht auf den für ein Motorboot doch recht stattlichen Aufbauten. Beim Näherkommen gibt sich der Kahn als Motorschiff mit Impo- niergehabe zu erkennen. Einer von den vielen Beinaheseglern mit Stummelmasten und 18 Kabinen an Deck. „Das einzelne rote Licht in den Aufbauten bedeutet eigentlich, dass es sich um einen Gefahrgutfrachter handelt“, klärt der Skipper Susi auf. „Oder einen Tanker mit nicht entgasten Tanks“, fügt Erich hinzu. Man diskutiert auch diesen Fall gründlich durch und findet nach einigem Für und Wider die gemeinsame Sprachregelung: „Das ist ein Flachmastsegler mit nicht entgastem Klo.“

* * *

Weil es gestern Abend nicht so spät geworden ist, turmt die Crew bereits in aller Herrgottsfrühe auf dem Schiff herum. Bert, Ulli und Charly montieren das Sonnensegel ab. Geregnet hat es in der Nacht nicht. Die Gewitter haben sich verzogen. Die Sonne kann aber nicht lachen, weil ihr ein steiler Berg die Einsicht in den Hafen verwehrt. Nur drüben die Kirche, jenseits der Hafenufer, mit den zwei Palmen davor, erstrahlt im Glanze der Sonne. Wunderschöne Morgenstimmung. Als die ‚Makarska‘ mit fünf Minuten Verspätung um 8.05 Uhr die Mooring fallen lässt, hat Charly schon den Wetterbericht des ORF ausgewertet. „Und, wie wird’s?“ Eine Frage, die man auf Segelschiffen überdurchschnittlich oft hört. „Gut“, sagt Charly. „So wie gestern müsste es heute auch wieder werden, also bombig.“ Weil Bert und Charly heute Backschaft haben, krallte sich Charly nach Auswertung der Wetterstationsdurchsagen eine Plastiktüte und ging Brötchen holen. „Meinste, die haben jetzt schon auf?“ wundert sich Hans, aber Charly meint, dass ein Laden, der sonntags bis um zehn Uhr Geschäfte macht, auch morgens um halb acht schon wieder Appetit auf Kundschaft haben dürfte. „Den Unfug mit dem Ladeschluss gibt’s doch nur in Ländern, die von der Gewerkschaft gewürgt werden“, argumentiert Charly. Deutschland ist eines der wenigen davon. Der

Bäcker, den Charly nach drei Minuten Umherirren findet, öffnet laut Aushang bereits um sechs Uhr. Als Charly wieder auf die Yacht klettert, füttert Bert gerade seine Gebrechlichen mit Sanomit Q 10. Dreimal täglich. Dass denen von dem Rattengift nicht schlecht wird? Charly mault beim Abwasch, weil so viele Teelöffel gespült werden müssen.

Charlys Wetterprognose traf voll und ganz zu. Und das war wichtig. Bogdan hatte nämlich geschrieben: ‚In Biševo gibt es eine ‚Blaue Grotte‘, die bei sonnigem Wetter besonders morgens um 11 Uhr eine tolle Beleuchtung hat.‘ Die will man sich natürlich ansehen. Bis zur Nachbarinsel wird die Yacht unter Segeln um die drei Stunden brauchen. Wenn der Wind gut steht. Er stand gut. Die ‚Makarska‘ musste nur ganz wenig kreuzen, um direkt vor der Blauen Grotte zu ... Also ankern konnte man da nicht. Der Fels fällt in der Bucht ringsum so steil ins Meer, dass keine Ankerkette bis zum Grunde reicht. 80 Meter Wassertiefe zeigte das Echolot an. Da hätte man mindestens 240 Meter, besser natürlich 400 Meter Kette stecken müssen, damit der Anker hält. Über einen entsprechend großen Schwjokreis verfügt aber die ganze Bucht nicht.

Der Schwjokreis ist der Kreis, um den sich die ankernde Yacht bei Winddrehung um die Stelle, wo der Anker im Meeresgrund steckt, drehen kann. Beim Ankermanöver lässt man den Anker auf den Meeresgrund sinken und fährt dann noch mit dem Wind ein Stück von der Ankerstelle weg, wobei man weitere Kette steckt, also Kette über Bord gibt. Nur wenn der Anker flach am Boden liegt, kann er seine Flunke in den Sand oder Schlick graben. Zieht man die Kette senkrecht nach oben, bricht der Anker aus. Damit der Anker hält, muss also genügend Kette gesteckt sein. Als ausreichend gilt ein Schwjokreis, der sich aus mindestens dreimal, besser jedoch etwa fünfmal der Wassertiefe plus der Schiffslänge zusammensetzt. Die Schwjokreise ankernder Schiffe dürfen sich dabei durchaus überlappen, denn wenn der Wind dreht, drehen sich ja alle Schiffe mit. Erst bei weniger als etwa anderthalb Schiffslängen besteht Kollisionsgefahr. Natürlich kommen auch in Ufernähe Wassertiefen vor, die der Länge der Ankerkette keine Chance lassen. Dann muss man sich anders behelfen, zum Beispiel, indem man langsam im Kreise fährt.

Etwa 15 Segler und drei Flachmastsegler bewegen sich auf unsichtbaren Bahnen umeinander, als die ‚Makarska‘ um 11.20 Uhr in die Bucht einläuft. Die Schiffe tuckern leise vor sich hin, was die Bucht mit einem eigenartigen Brummen erfüllt. Viele kleine Boote sirren dazwischen mit ihren Zweitaktern Richtung Höhle oder zurück zum Schiff. Ulli, Bert, Olaf und Charly heben das Schlauchboot vom Vorschiff und lassen es zu Wasser. Das geht recht einfach, denn das Schlauchboot verfügt über keine besonders stattlichen Maße. Der Außenborder ist auch rasch montiert, weil sich sein Gewicht in Grenzen hält. Dann machen sich Susi, Olaf, Charly und Ulli auf, die Lage zu erkunden. Hans hält derweil das Ereignis mit seinem Camcorder fest. Zum Glück schief der Wind vor einer halben Stunde ein, weshalb praktisch kein Wellengang herrscht. Trotzdem gelingt es Ulli, der den Motor und damit das Steuer bedient, allen Insassen innerhalb einer Minute völlig durchnässte Hinterteile zu verschaffen. Er gibt vielleicht ein bisschen zu viel Gas. Ihm scheint es aber zu gefallen, denn seine Hose bleibt trocken.

Ulli steuert auf ein blaues Holzboot zu, das an einer Leine hängt. Diese Leine lässt sich an einer zweiten Kordel hin- und herbewegen, die man zwischen zwei Felsen vor den Eingang der Höhle gespannt hat. In dem Boot sitzt ein schwarzer, grimmig dreinschauender Hund und eine nicht mehr ganz junge Frau. Die verlangt 20 Kunat. Pro Person. Eintritt für die Höhle. Das hätte man ja auch an die Wand schreiben können, denn jetzt hat keiner Geld dabei. Der ganze feuchte Weg von der Yacht hierher muss nun in umgekehrter Richtung zurückgelegt werden, und dann muss der Ausflug erneut begonnen werden. Das könnte ein feuchtes Unterfangen werden. Ulli redet ein paar Worte mit der Frau und wirkt dann verärgert. Die anderen haben nie erfahren, was Ulli mit der Frau verhandelt hat, aber jetzt haben alle auch ein durchnässtes Hemd. Am Schiff angekommen reicht Bert 100 Kunat herunter ins Schlauchboot, und Ulli steigt aus. Er hat keinen Bock mehr auf blaue Grotte. Die Alte kann ihn mal ...

„Ja dann lass mich mitfahren“, sagt der Skipper und klettert ins Schlauchboot.

„Wo gibt man denn hier Gas?“ will der Skipper wissen, denn er musste zwangsläufig Ullis Platz einnehmen. Da alle Außenbordmotor-Hersteller stolz auf ihre Kreativität sind, die sich aber im Verstecken oder Versetzen der wichtigsten Bedienungselemente erschöpft, muss man jedes Mal erneut auf Suche gehen, wenn man einen Außenborder bedienen will. Hans drückt auf alle Knöpfe und dreht an allen Hebeln herum, bis sich eine Reaktion einstellt. Dann fährt er hinüber zur Höhle. Die Alte gibt murrend 20 Kunat heraus und beginnt dann wieder zu zetern. Da sie das in der Landessprache tut, versteht niemand ein Wort. Hans gibt schließlich Gas und saust davon. In die Höhle hinein. Drinnen ist es zunächst stockdunkel. Bis sich das Auge an die Dunkelheit gewöhnt hat, dauert es einen Moment. Da liegen die Neuen aber schon unter Beschuss. Die Leute in den beiden Holzbooten und die in den drei Schlauchbooten, die gerade in Andacht das blaue Wunder genießen, schreien und hadern, weil der Auspuff des ‚Makarska‘-Schlauchbootes die Höhle mit einem Duft versorgt, den man in der zivilisierten Welt erst kennen lernte, als Tausende von Trabis über westdeutsche Autobahnen hoppelten. „Motor aus!“ brüllt es aus tausend Kehlen, und das Echo an den Wänden lässt die Drohungen zu bizarren Klangkaskaden anschwellen. Weil Hans den Gashebel nicht bis in den Leerlauf kriegt, schießt das Schlauchboot in der engen Höhle, sie mag etwa halb so groß wie ein Tennisplatz und etwa so hoch wie ein Zweifamilienhaus sein, zwischen den anderen Booten hindurch, wobei die anderen versuchen, die Umweltverschmutzer mit ihren Paddeln zu traktieren. Hans fürchtet dabei um die Unversehrtheit der Schraube. Wenn die an einen Felsen knallt, wird sie das nicht überleben. Schließlich geraten die Unglücksraben in den vorderen Teil, wo das unirdisch blaue Licht leuchtet. Es kommt dadurch zustande, dass die Höhle einen zweiten Zugang hat, der aber ein paar Meter unter Wasser liegt. Also die Oberdecke des Zuganges liegt unter Wasser. Der Zugang, durch den man in die Höhle fährt, liegt natürlich auch unter Wasser, ragt aber oben noch etwa zwei Meter aus dem Wasser heraus. Das Licht der Sonne wird nicht vom Meeresboden reflektiert, weil der abartig tief liegt. So gelangt ausschließlich Streulicht in die Höhle, und das ist wirklich unvergleichlich schön. Kein anderes Licht auf Erden hat diese Farbe. Hatte, wenn man präzise bleiben will. Denn inzwischen geben Nebelschwaden dem Licht eine bis dahin ungekannte Note.

Plötzlich herrscht Stille, wenn man von dem Gezeter der anderen Bootsinsassen absieht. Hans hat die schwache Beleuchtung genügt, noch mal auf allen Hebeln und Schiebern herumzupatschen. Und einer davon war wohl der Richtige. Jetzt will er schnellstmöglich hinaus, denn die anderen Bootsleute machen Front gegen ihn und seine Begleiter. Außerdem herrscht in der Höhle ein Gestank, den kein Mensch aushält. Mit wuchtigen Stößen seines Paddels bringt Charly den Kahn in Bewegung. Susi paddelt weniger kräftig, was zur Folge hat, dass sich das Schlauchboot um die eigene Achse dreht. Der etwa zehn Meter lange, enge Kanal des Ausganges ist aber nicht mehr weit. Fast ist es geschafft, als drei Boote von draußen herein drängen. Zwei Holzboote und ein Schlauchboot. Die im Inneren Befindlichen erst hinauszulassen, fällt den Bootsführern natürlich nicht ein, denn in Kroatien herrscht nach wie vor das Faustrecht. Woher kommen diese vielen Holzboote plötzlich? Sie sind größer als die Schlauchboote. Es passen etwa sechs bis sieben Leute hinein. Irgendwann hat man sich aber aneinander vorbeigehangelt und dann können die Höhlenbesucher ins Freie. Das ist vielleicht ein Genuss! Frische Luft! Die anderen Boote kommen auch aus der Höhle. Sie steuern sofort auf die Verursacher des Unheils zu. Aber ziemlich langsam, weil am Heck jeweils nur eine Person steht und den Kahn mit einem Stechpaddel vorantreibt. Hans ahnt Böses und reißt an der Leine des Anlassers, dass der Motor zum maßlosen Erstaunen aller sofort anspringt. Vermutlich hat das Skipper Hans und seine Begleiter gerettet. Nach ein paar Kurven durch die Bucht eilt das Schlauchboot mit Höchstgeschwindigkeit auf die ‚Makarska‘ zu, wie ein verloren geglaubtes Küken auf die Glucke. Bei der kurzen Irrfahrt kommt man auch an ein paar Holzbooten vorbei, den Höhlentaxis. In jedem sitzt ein junger

Bursche. Sie klönen miteinander. Das ganze Missgeschick hätte man sich ersparen können, wenn man die früher entdeckt hätte oder wenn die – was in Kroatien aber bekanntlich unüblich ist – einen Holzkahn zu jeder einlaufenden Yacht geschickt hätten. In nichtmediterranen Ländern wären die Segeltouristen schon beim Einlaufen in die Bucht abgefangen worden. Die mittelalterliche Großfamilie scheint doch nicht das beste aller Sozialgefüge zu sein.

* * *

Erich und Bert wehren lebhaft ab, als man ihnen anbietet, nun auch in die Höhle zu fahren. Kein Interesse. Die Farbe Blau ist ihnen geläufig, und unter einer Höhle können sie sich etwas vorstellen. Die Kombination von beidem zieht mühelos an ihren geistigen Augen vorbei. Also zerrt man das Schlauchboot schleunigst an Deck. Den Motor hatten Ulli und Erich bereits beim Aussteigen der Fahrgäste nach oben gehievt und an der Reling festgeschraubt. Der Wind bleibt in seinem Versteck. Er rührt sich keinen Zentimeter, obwohl sich der Himmel immer mehr zuzieht. Das müsste den Windgott doch eigentlich aufmuntern. Aber er schmolzt mit der ‚Makarska‘. Vielleicht ist er auch für die Blaue Grotte von Biševo zuständig, und die Crew von Skipper Hans hat ihn vergrätzt. Charly fragt den Skipper, ob er seinen Rasmuszauber nicht zur Anwendung bringen will, aber Hans will nicht. Er hat den Zirkus gestern schon gemacht, als Charly sich in die Kartenarbeit vertieft hatte, und zweimal auf einem Törn kann man das ja nun wirklich nicht bringen. Also nimmt die Yacht – immer noch ein wenig hastig – den ost-süd-östlichen Kurs unter Motor unter den Kiel. Das Ruder klemmt immer mehr. Gestern hatte Charly versucht, den Autopiloten anzuwerfen. Aber der hatte ihm was gehustet. Dafür ging das Ruder schwer. Manchmal knarrte es sogar unwillig. Jetzt ging es noch schwerer als heute Morgen. „Müssen wir mal nachsehen, sobald wir im Hafen sind“, hatte Skipper Hans gesagt. „Hat denn Lastovo überhaupt eine Marina?“ wird gefragt, denn gemäß Seekarte und Hafenhandbuch kann man in Lastovo nur Ankern. Es sei jedoch nicht verschwiegen, dass das Hafenhandbuch an Bord zu diesem Zeitpunkt bereits gute 20 Jahre auf dem Buckel hatte. Die vielen Flecken unterstrichen die Jahreszahl der Drucklegung. Die Eselsohren auch. Inzwischen hat Lastovo eine kleine Marina für Schiffe mit nicht allzu großem Tiefgang. Das erfuhr man aber erst zwei Tage später in Korčula. Durch Zufall. Dafür klärte sich unterwegs, warum das Steuer klemmte. Das Knarren kam aus der Mimik, an der der Autopilot hing. An der Steuersäule. In halber Höhe. Bei einer Kursänderung – es waren nur ein paar unbedeutende Grade, weil Susi mit dem Geradeausfahren auf Kriegsfuß stand – quetschte sich ein Zahnriemen durch den engen Spalt der Verkleidung. Danach ließ sich das Ruder wieder ganz normal bewegen.

* * *

Die Ankerbuchten zwischen den Inseln Lastovo und der durch eine Brücke verbundenen, 10 Meter daneben liegenden Insel Prežba sind zauberhaft. Vollkommen geschützt gegen jedes Wetter. Man liegt sicher wie in Abrahams Schoß. Ein wenig laut kann es allenfalls werden, denn an dem Giebel eines Hauses steht: „Disco 50 m“. Heute fiel der Disco-Abend offenbar ins Wasser. Man hörte keinen Muckser.

Lastovo liegt ebenfalls weit draußen in der Adria. Da müsste der Fisch besonders gut schmecken. Bogdan hatte geschrieben: ‚Lastovo ist berühmt für seinen Hummer und die spezielle Art, Makkaroni zuzubereiten. Außerdem gelten die Sardinenspieße als Delikatesse.‘ Das gab Anlass zur Freude. Mit dem Schlauchboot konnte man das Ufer in einer Minute erreichen.

Vier Segelyachten ankerten bereits in der Bucht, und später kamen noch zwei hinzu. Es hätten aber weitaus mehr als sieben Yachten Platz gehabt. Nach ausgiebigem Baden in der Bucht steht die Frage im Raum: „Wie gestalten wir den Abend?“ Charly hofft, dass man vielleicht doch mal zu einem Restaurant mit Fisch auf der Speisekarte findet. Hans entscheidet jedoch anders. Die Frage nach der Gestaltung des Abends fällt in sich zusammen, als er

die Kartoffelreibe aus dem Schapp holt. Charly hatte am Morgen kurz vor dem Auslaufen in Vis noch mal Zwiebeln und Kartoffeln nachkaufen müssen, und so war man für des Skip-pers Sailorsteaks gerüstet.

Nun hasst Skipper Hans ja alles Generalstabsmäßige. Perfekte Organisation ist ihm ein Gräuel. Demzufolge teilt er auch seine Mannen nie ein. Er ersetzt mündliche Befehle durch Prosa oder unmissverständliche Gesten. Bert schob er die Kartoffeln hin und legte den Kar-toffelschäler daneben. Einen Topf mit Wasser stellte er auch dazu, damit sich die Kartoffeln nicht verfärben, wenn sie sich vor der Reibe stauen sollten. Charly drückte er die Kartoffel-reibe in die Hand und einen Pott, in den er die Reibe stellen sollte, sobald die Reibung be-ginnen würde. Susi bekam ein Küchenbrett, die Zwiebeln und ein langes Küchenmesser, Ulli drückte er die Pfanne und das Olivenöl in die Hand, und Olaf nestelte alsbald an einem Glas Pflaumenmus herum. Den Rest würde der Chef schon besorgen.

Nach Abschluss aller Vorbereitungen sucht Hans den Pfeffer. „Ohne Pfeffer schmecken die Sailorsteaks nix“, mosert er rum. Die Crew begibt sich pflichtschuldigst auf die Suche und findet eine Viertelstunde später den Pfeffer. Genau da, wo er sein sollte – und wo ihn Hans selbst vorgestern hingetan hatte. Direkt neben dem Salz. In so einer Situation einen Schuldigen zu finden, ist nicht leicht. Deshalb murmelte der Skipper-Koch seine Flüche auch ge-dämpft und für alle Umstehenden unverständlich vor sich hin. Das Basilikum wurde zuerst entdeckt. Noch vor dem Pfeffer. Obwohl es an der ganz falschen Stelle gebunkert worden war.

Die Sailorsteaks, nach Zwiebeln und Knoblauch riechende Kartoffelpuffer mit Pflaumen-mus, mundeten, wie immer, vorzüglich. Knoblauch war genug dran. Auf den Nachbarschif-fen hat man vermutlich aufs Würzen verzichten können. Ob sie Hans dafür dankbar waren, weiß man nicht. Sie haben sich nicht geäußert. Möglicherweise, weil alle Segelschiffe nach Knoblauch stinken wie eine phrygische Trattoria. Trotzdem wurde Hans ob seiner Sailor-steaks wieder einmal gebührend gelobt, und Charly freute sich, dass das Kapitel nun endlich abgehakt werden konnte. So lange Hans seine Sailorsteaks nicht unters Volk gebracht hat, wirkt er etwas fahrig. Jetzt grinste er wie ein Buddha nach dem Bäuerchen.

Nach dem Abendessen beginnt auf ankernden Segelschiffen bekanntlich die Stunde des Klönens. Unter einem prachtvollen Sternenhimmel, dessen Glanz die beiden Straßenlampen des Dorfes nur unwesentlich zu schmälern vermochten, wurde über Gott und die Welt philo-sophiert. Die wunderlichsten Themen wurden erörtert. Man kam vom Hundertsten ins Tau-sendste. So ähnlich muss die Liebe zum Wissen, die Philosophie, im Mittelmeerraum ent-standen sein. Etwas weiter südöstlich von hier. Vor drei-, vier- oder fünftausend Jahren. Im Griechenland der Antike. Oder begann es bereits in Sumer? Oder in Ägypten? Man weiß es nicht.

* * *

Leseprobe 5 (Seite 142 - 154)

Hans, Erich und Charly geraten aneinander, weil man über die Lage der Marina Palmižana uneins ist. Charly sagt, auf seiner Seekarte befinde sich die Marina im Norden von Sveti Klement, der größten der zur Pakleni-Gruppe gehörenden Inseln. Hans besteht aber darauf, dass die Marina im Süden liege. Erich glaubt sich zu erinnern, dass er vor Jahren die Marina mal von Norden her angesteuert hat. Am Schluss gibt der Skipper zu, dass er Norden und Süden verwechselt hat oder war es Ankerbucht und Marina. Jedenfalls läuft die ‚Makarska‘ auf die Ankerbucht Palmižana zu, die über einen 500 Meter breiten Bergrücken von der Ma-rina Palmižana getrennt ist.

Der Anker fällt um 18.05 Uhr in der wirklich sehr schönen Bucht Palmižana. Ein langer, etwa 200 Meter breiter Schlauch mit sanft ansteigender Böschung, auf der Kiefern, Eichen und andere Bäume wachsen. Wie im Urwald. Von den Terrassen mehrerer Restaurants am

Ende der Bucht hört man Lachen und Musik. Bevor man sich für den Abend rüstet, wird aber erst mal wieder ausführlich gebadet. Weil die Wassertanks in Korčula prallvoll gefüllt worden waren, konnte jeder nach dem Schwimmen auf der Badeplattform am Heck der Yacht ausgiebig mit Süßwasser duschen. Warm, wenn er wollte. Es ist erstaunlich, dass auf den zumeist doch recht stark verkarsteten Inseln das Wasser nicht rationiert wird. Auf den Ägäisinseln bekommt man nur mit Mühe Süßwasser, wenn überhaupt. Und die sind ähnlich verkarstet. Auch dort wurden in der Antike die Wälder für den Schiffsbau abgeholzt.

In zwei Schüben fährt die Crew an Land. Ulli spielt den Fährmann, weil das Schlauchboot maximal vier Leute fasst. Naheliegenderweise wurde nicht das Restaurant mit der besten Empfehlung gewählt, sondern das mit dem angenehmsten Anlegesteg. Bei den anderen Restaurants hätte man sich nasse Füße geholt oder gar einen nassen Hintern. Auf der Terrasse ist noch ein Tisch frei, der für alle Platz bietet, und, was ganz wichtig ist, einen grandiosen Blick über die Bucht gestattet. Auch die ‚Makarska‘ haben die Segler ständig im Blick. Das ist nicht unwichtig bei der Auswahl eines Restaurants. Wenn die Yacht nicht in einem bewachten Hafen liegt, sondern unbewacht in einer Bucht ankert, will man wenigstens zusehen können, wenn sie geklaut wird.

Über das Abendessen ist nicht viel zu sagen, außer dass es ein wenig besser als mittelmäßig war und dass der Skipper sich an seinen Schwur erinnerte, die Crew einmal zum Essen einzuladen. Das geschah jetzt.

Nach dem Abendessen sitzt man noch ziemlich lange in der Plicht und klönt. Wie das halt so üblich ist bei prallem Sternenhimmel über lauwarmer Luft und leise schwappenden Wellen an der Uferböschung. Das Bier lief Gefahr, ungetrunken in Trogir ausgebunkert zu werden, weil eine Palette in ein Kühlfach hinter dem Eisschrank versenkt und anschließend vergessen worden war. Nun hatte es wer entdeckt und gemahnt, dass das doch wohl nicht angehe. Bier! Nach tüchtigem Weingenuss beim Abendessen. Die Stimmung eskalierte und drohte überzuschwappen. Nach ein paar Anekdoten, die dieser oder jener von sich gab, erzählt Erich, dass er zufällig Zeuge einer Unterhaltung geworden war, als eine Yacht gestern in Korčula einlief. Obwohl das Meer wie frisch geplättet dalag, hatte eine der Damen an Bord rückwärts gegessen. Sie muss sich förmlich die Seele aus dem Leib gewrungen haben, und einer der Herren an Bord – vermutlich der Herr Gemahl – legte Wert auf die Formulierung, dass die Frau Gemahlin die Fische gefüttert habe, und zwar infolge einer Seekrankheit. Er sprach penibles Hochdeutsch. Daraufhin sagte Hans: „So was kö.. kö.. könnte uns nie p..p..passiern. Hick. Wir füttern doch keine s..s..seekranken Fische.“

* * *

Die Mischung gestern Abend muss wohl falsch gewesen sein. Ubichinon-Fetischist Bert verteilt Sanomit. Alle seine Lieben werden behandelt. Je 20 Tropfen unter der Zunge zergehen lassen. Kein Erfolg. Die Brummschädel wollen und wollen nicht weichen. Susi haben die Herren besonders eifrig zugeprostet. Jetzt hat sie den Salat. Man wird sie heute besser nicht ans Ruder lassen. Das ist indessen verschmerzbar, denn man hat nur einen winzigen Tagesweg vor sich. Theoretisch. Bis nach Hvar könnte man im Prinzip spucken. Skipper Hans macht aber einen kleinen Segeltag daraus, indem er um die gesamte Inselgruppe Pakleni Otoki herumsegeln lässt. Langsam und mit großer Beschaulichkeit.

Am späten Vormittag bilden sich wieder dicke Haufenwolken über den Inseln. Das beschert der ‚Makarska‘ ein wenig Wind. Um die drei Beaufort. Gemächlich kreuzt sie bis kurz vor den Hafen von Hvar. Ein sichtlich in die Tage gekommenes Traumschiff ankert vor der Hafeneinfahrt. Die Fahrgäste werden mit Barkassen an Land geschafft. „Ein, zwei Traumschiffe ankern im Sommer ständig vor der Hafeneinfahrt“, sagt Hans. Sie sorgen in hohem Maße für die Touristenschwärme auf der Insel. Um 12.10 Uhr tuckert die ‚Makarska‘ in den Hafen, und um 12.30 Uhr schaukelt sie an einem schönen Liegeplatz, den ihr ein zackiger Hafenmeistereiangestellter mit riesiger Feldherrenmütze zugewiesen hat. Die Füh-

rungsleine der Mooring verläuft natürlich quer unter dem Rumpf hindurch. Ganze Büschel abgeschnittener Leinen zieren die Festmacherringe. Hans sagt, dass die das hier wohl erst noch lernen müssen. Das Chaos haben die innerhalb eines halben Jahres angerichtet. Letztes Jahr war der Hafen noch nicht als Marina ausgebaut. Da hat man vor Buganker gelegen. Der Unterschied zu früher besteht außer in den Moorings in Elektro- und Wasseranschlüssen für jeden einzelnen Liegeplatz sowie drei uniformierten Hafengestellten, die sich den Obliegenheiten widmen, die im Mittelmeerraum so üblich sind, wenn Sportschiffe einen Liegeplatz für die Nacht mieten wollen. Die falsche Leine zuerst durch den Ring ziehen, die falsche Mooring zureichen, rumbrüllen und dann die Hafengebühr kassieren. Bei jedem Sportschiff, das in den Hafen kommt. Man fühlt sich wieder heimisch.

Die ‚Makarska‘ wurde direkt vor einer Bar vertäut. Hans stürmte als Erster vom Schiff und begrüßte die alten Kumpels. Den Keeper, den Sohn seiner Wirtin, der hier ein Taxiboot betreibt und noch ein paar andere Bekannte. Hans verbringt seit seiner Pensionierung, also seit Jahren, jeweils drei Monate auf Hvar, von Ausflügen ans Festland oder auf die Nachbarinseln abgesehen. Da lernt man schon den einen oder anderen kennen.

Die Drinks sind deutlich besser als das, was man den deutschen Bootstouristen bisher vorgesetzt. Offenbar gereicht es zum Vorteil, wenn man den Barkeeper kennt. Fremde kriegen weniger Auserlesenes. Das war früher anders. Auch der Fremde wurde in der guten alten Zeit respektiert. Gedingen kam einem damals das Land vor, als es noch Jugoslawien hieß. Ehrlich. Offen. Selbstbewusst. Seitdem hat sich vieles verändert. Nicht nur der Badestrand vor der Hafeneinfahrt quirlt nun vor regem Leben. Dahinter wirbt ein riesiges Hotel mit Spielcasino um Gäste. Ob das Hotel neu oder renoviert ist, lässt sich nicht sagen. Früher zeigte sich manches unscheinbarer. CASINO HVAR und Hotel Amfora steht in großen Lettern über der Glasfassade. Am Ende der natürlichen Hafembucht protzt das frisch renovierte Hotel Palace, vor dessen Säulenarkaden sie am Abend auf der breiten Treppe eine Modenschau abhalten werden. Am südlichen Ausgang des Hafenbeckens lädt das Hotel Slavija zum Verweilen. Makellose Fassade, Messinggriffe an den Glastüren, schwere Gardinen an den Fenstern.

Als Bert und Charly vor elf Jahren zusammen mit den damaligen Crewmitgliedern im Slavija frühstückten, um Näheres über den Kriegsausbruch zu erfahren, überzogen die Fassaden dunkle Flecken, die Tür hatte einen brüchigen Rahmen, der nicht nur klemmte, sondern auch blau angestrichen war, wie die Fensterrahmen. Von Gardinen keine Spur.

Drei Tage lang war man damals nonstop von Portorož in Slowenien bis nach Hvar gesegelt, weil Skipper Hans von dieser Gegend so geschwärmt hatte, dass Skipper Charly neugierig geworden war. Das Unternehmen begann mit Hindernissen, denn als es dunkel wurde, erwartete man Leuchtfener. Es gab aber keine. Mitsegler Manfred, der damals als Funker auserkoren worden war, weil er mit der englischen Sprache am wenigsten auf Kriegsfuß stand, rief die Behörden auf Kanal 16 an und fragte, ob es einen Grund dafür gäbe, dass keine Leuchtfener brannten. Man vermutete eine Kriegslist. Die Behörden haben zwar nicht geantwortet, aber als Charly den Bug schon in Richtung auf den nächsten Hafen drehen wollte, gingen die Leuchtfener plötzlich allesamt an. Genau so, wie im Leuchtfenerverzeichnis verzeichnet. Auch in der nächsten Nacht brannten die Leuchtfener, weshalb man sich seinerzeit hinsichtlich der Kriegsgefahr beruhigte. Alfred, dem stets und immer zu allen Ereignissen ein passender Kommentar einfällt, sagte diesmal gar nichts. Er war sprachlos. Alfred, ein Mitsegler auf Charlys Ausbildungstörn 1991, sollte man dem Leser vielleicht kurz vorstellen. Als Charly seinerzeit bei der Törnbesprechung die wichtigsten Daten der Reisepässe abschrieb, weil man sich ohne exakte Crewliste mit allen Passnummern, Ausstellungsdatütern und so im kommunistischen Jugoslawien ziemlichen Ärger einhandeln konnte, sagte Charly: „Nationalität ist doch bei allen Deutsch?“ „Nai“, hatte sich Alfred daraufhin zu Wort gemeldet. „I bin e Franzoos.“ In der Tat besaß Crewmitglied Alfred einen französischen Pass. Der Pass der Frau Gemahlin war deutsch. Alfred lebt schon seit über dreißig Jah-

ren in Süddeutschland. Nun gut. Während Charly die Daten aus dem Pass abschrieb, er zählte Plappermaul Alfred, dass er durch seinen Sohn zum Segeln gekommen sei. Der Sohn war Koch in einem renommierten Gourmettempel – und 31 Jahre alt. Alfred zählte 48 Lenze, wie Charly gerade dem Pass entnahm. „Da musst Du Dich aber wahnsinnig geeilt haben?“ vermutete Charly, und Alfred antwortete ohne erkennbaren Denkansatz. „Ja, i hab damals noch net g’wusst, ob’s verbote wird.“

Mit so einer Crew dümpelte Charly kurz vor Kriegsbeginn auf Hvar zu. Das diesige Wetter konnte den Seglern nichts anhaben, denn Alfred sorgte unentwegt für ausgelassene Stimmung. Charly sagte einmal: „Wenn der Törn rum ist, brauch ich wahrscheinlich e neu Zwerchfell.“ Es kam aber anders. Kurz vor Hvar verschlechterte sich die Sicht, und dicke Nebelschwaden zogen über Deck. Dazu ein Duft wie im Bazar. „Des sin Gewürze“, mutmaßte Alfred. „Die baue die hier bestimmt an. Da brauche mer nur auf den Duft zuzufahre, dann kommet mir bestemmt in de Hafe. S’isches erschte Mal, dass ich mit der Geruchsnavigation Bekanntschaft mach.“ Um sechs Uhr morgens tuckerte man damals gemächlich in den Hafen, warf den Anker und band die Yacht an der Mauer fest. Dann begab sich Charly mit den Schiffspapieren zur Hafenmeisterei. Die Stimmung, die Beleuchtung, als sich die Sonne langsam über die Berge schob und die Nebelschwaden beharrlich wegschlürfte, der Duft, das alles war unirdisch schön. Wird sich nie mehr aus dem Gedächtnis löschen lassen. Damals hatte man auch einen unbeschwerten Tag auf Hvar verbracht und abends von der Deutschen Welle erfahren, dass sich die Situation unvorhergesehenerweise zugespitzt habe. Louise, eine Duftölverkäuferin aus Düsseldorf, die hier eingehiratet hat, konnte leider nicht mit detaillierteren Auskünften dienen. Sie interessiert sich nicht für Politik. Sie hatte ihren Stand direkt am Hafen, keine zehn Meter von der ‚Blue Shark‘ entfernt, aufgebaut. Die ‚Blue Shark‘ war damals das einzige Sportboot im Hafen von Hvar.

Am späteren Vormittag empfahl der Kellner im Slavija, ans Festland zu fahren, und dann begann die Flucht der ‚Blue Shark‘ nach Norden. In Kremik bunkerte man Wasser und Diesel, und in der Marina Piškera, nahe der Kornateninsel Dugi Otok, nagelte ein Sturm die ‚Blue Shark‘ zwei Tage lang fest. Elf Windstärken. Danach erreichte Charlys Crew müde und ausgelaugt, weil sie von morgens um halb sechs bis nachts um zwölf unter Motor und zum Teil unter Besegelung gegen eine hohe Dünung, das sind Wellen, die nach schwerem Wetter noch eine Zeitlang ohne Wind daherrollen, ankämpfen mussten, die Marina Mali Lošinja. In Mali Lošinja zeigten Angestellte der Marina den wenigen noch in den Hafen einlaufenden Bootstouristen, wie furchtsam die serbischen Marinesoldaten doch geworden seien. Sie trauten sich nicht einmal mehr aus den Baracken ihrer Kaserne, die der Marina gegenüber auf einer schmalen Landzunge lag. Dorfjungen warfen mit Steinen nach ihnen. Da sich zu diesem Zeitpunkt kein serbisches Schiff mehr in die Nähe wagte, dürfte das Schicksal der Kasernenbesatzung besiegelt gewesen sein. Vermutlich Exitus totale. Die Leute in der Marina sagten jedenfalls, dass sie die da drüben verhungern lassen wollten. Der Wandel von problemlosem Miteinander zu bedingungsloser Feindschaft vollzog sich erschreckend schnell.

Zwei Tage später erreichte man Pula und erfuhr, dass die letzte der vom ADAC organisierten Fähren am Morgen ausgelaufen sei. Sportschiffe gab es schon lange nicht mehr in den Häfen. Die meisten Segler hatten ihre Autos im Stich gelassen und waren mit ihren Yachten quer über die Adria nach Italien geflohen. Charly und seine Mitsegler dachten aber gar nicht daran, ihr Privateigentum in den Wind zu schreiben. Man nahm den Kurs nach Norden wieder unter den Kiel und kam mitten in der Nacht müde aber wohlbehalten im Heimathafen der Yacht an. In Portorož. Josip, ein Kriegskumpel Emilios und nun hauptberuflich Metallurgie-Professor in Koper, der sich als Betreuer der Segelschul-Yachten ein Zubrot verdiente, war gerade mit seinem Sohn aus Italien zurückgekommen. Auf verschlungenen Wegen. Sie hatten die beiden anderen Schiffe der Segelschule, die von den Crews nicht mehr abgeholt worden waren, nach Grado gefahren. Von dort ging eine Fähre nach Umag, die sie mit-

nahm. Die neu errichtete Grenze zwischen Kroatien und Slowenien überwand sie in der Nacht zu Fuß. Zweihundert Tote hatte es laut Deutscher Welle bis zu diesem Zeitpunkt in Slowenien bereits gegeben. Man hielt die Situation für brenzlich. Josip telefonierte eine Weile herum und sagte dann, indem er in die Karte deutete: „Wenn ihr mit euren drei Autos diesen Waldweg fahrt, findet ihr keinen Widerstand. Die Soldaten wissen Bescheid.“ In der Tat salutierten die Soldaten, als Bert, Manfred und Alfred die Grenze mit den Autos passierten. Im Wald. Von Triest aus riefen sie dann an, dass sie heil angekommen seien. Danach haben sich Alfreds Frau Gertrud, ein weiterer Mitsegler und Charly von Josip und seiner Familie verabschiedet und das Schiff zu dritt nach Grado gesegelt. Weil die italienischen Häfen natürlich viel zu klein sind für diesen Ansturm, hat ein Kran jedes ankommende Schiff, das keinen Liegeplatz vorbestellt und bestätigt bekommen hatte, sofort aus dem Wasser auf einen Tieflader gehoben. Die Tieflader setzten Hunderte von Segelyachten in den Kiefernwäldern um Grado ab. Mit mannshohen Baumstämmen notdürftig gegen Umfallen gesichert. Das alles drängt sich in Charlys Erinnerung, als er jetzt das wunderschön herausgeputzte Hvar wiedersieht. Neben der Bar, in der Hans seine Einladungsrunde schmiss, haben sie ein riesiges Poster an einen Rest der alten Hafengebäude gedübelt. Hinter Glas. Groß wie eine zweistöckige Schultafel. In der Mitte eine riesige Karte der Insel Hvar, auf der alle Sehenswürdigkeiten markiert sind. Darüber steht in großen Lettern und in einem guten Dutzend Sprachen: „Hvar gehört zu den zehn schönsten Inseln der Welt.“ Am Rand erläutern sie den Sachverhalt. Auch in einem guten Dutzend Sprachen. Der deutsche Teil ist fehlerlos und flüssig geschrieben. Das amerikanische Monatsmagazin TRAVELER hat zweihundertfünfzig Inseln dieser Welt in eine Rangfolge der Schönheit gebracht. Landschaftliche Schönheit, bauliche Aspekte, Kunst und Kultur wurden von einer Jury gewichtet, und da kam Hvar auf Platz fünf: Die Rangfolge der ersten zehn ist aufgelistet: Anguilla (Karibik) – Bali (Indonesien) – Bora Bora (Französisch Polynesien) – Capri (Italien) – Hvar (Kroatien) – Kauai (Hawaii) – Mykonos (Griechenland) – Ponza (Italien) – Upolu (West Samoa) – Sansibar (Tansania). Vielleicht rechtfertigt das die abartig hohen Preise, die den Skipper veranlasst, mal wieder an Bord kochen zu lassen. Am Abend will man ausgehen.