

Wer segelt schon wegen einer Kartoffelreibe nach Sardinien?

Leseprobe 1 (Seite 7 - 17)

„Wer versteht was von Dieselmotoren?“

Walter Ortmann, der Skipper, blickt in die Runde.

Aufmunternd.

Erwartungsvoll.

Stille.

Walters Blick sagt unmissverständlich, dass er fest mit einem Freiwilligen rechnet.

Keine Reaktion.

„Charly, was ist mit dir?“

Schweigen.

„Ja, was jetzt?“

„Ihr tut euch und mir einen großen Gefallen, wenn ihr mich gar nicht erst in die Nähe von dem Diesel lasst“, antwortet Charly nach einer längeren Pause. „Ich weiß nur, wie man so 'n Ding kaputt macht.“

Walter blickt knurrend in die Runde. Dann fährt er, wieder zu Charly gewandt, fort: „Du willst doch den BR-Schein machen?“

„Für Segelschiffe“, erwidert Charly.

„Unter Segeln und unter Motor“, zitiert Walter das Fettgedruckte, das später einmal Charlys Segelführerschein BR, Revierfahrt auf See, zieren wird. „Da musst du auch was über 'n Motor wissen.“ Neben den amtlichen Sportbootführerscheinen für Motorboote gab es seinerzeit noch die Führerscheine des Deutschen Segler Verbandes, nämlich A für Binnengewässer, BR für die Hochsee-Revierfahrt, BK für die Hochsee-Küstenfahrt und C für die Hochsee-Schiffahrt ohne Beschränkung – außer auf dem Bodensee, weil, weil ...? Also das weiß niemand so genau. Aber die heutigen Regelungen sind noch verworrener.

Charly sah das nach einigem Grübeln anders. „Ich hab' auch 'nen Autoführerschein“, schlägt er zurück, „und nicht die leiseste Ahnung, wie ich den Jockel wieder ans Laufen kriegen soll, wenn der mal streikt.“

Dann dreht Charly den Spieß um: „Ich habe weder dienstlich noch privat etwas mit Autoklempnerei zu tun. Aber soviel ich weiß, bist du Ingenieur.“

„Elektroingenieur“, winkt Walter ab, „am hessischen Tiefbauamt. Da hab' ich mit Dieselmotoren auch nichts am Hut.“

Lähmendes Schweigen.

„Gerhard“, vernimmt man des Skippers Stimme nach einem gebührenden Zug aus der Pils-
tulpe, „du verkaufst doch unter anderem auch Dieselmotoren.“

„Eben“, betont Gerhard Wendler mit erheblichem Nachdruck. „Ich verkaufe sie, aber ich spiel' nicht dran 'rum. Ich bin Kaufmann. Von der Technik versteh' ich nicht viel.“

Walter greift mit sichtlichem Unwillen zum Bierglas. Heiß ist es. Ende März. Da ist die Baracke der mittelhessischen Nautic Schule noch kräftig überheizt. Einen tüchtigen Durst hat man sich da ruck, zuck weggeholt.

Fünfzehn Schiffe sollen am Pfingstamstag mit fast hundert Hochseeseglern – oder solchen, die es werden wollen – in See stechen. Im Mittelmeer. Côte d'Azur. Elf der Crews haben heute Törnbesprechung. Da muss man das Gemurmel von den Nachbartischen ganz schön überbrüllen. Walter nimmt noch einen Schluck, und Manfred Rimberg, ein Arbeitskollege Walters aus dem Tiefbauamt, holt 'ne neue Runde Pils. Die Gläser haben Goldrand. Allesamt. Soll keiner sagen, in so einem Segelclub ginge es popelig zu. Auch wenn der Club in einer Art Baracke haust. Einer sehr gemütlichen Baracke in der Nähe des Schiersteiner Hafens. Mit viel Geschmack eingerichtet.

Natürlich sind Segler kräftige Leute. Bauchansatz oder gar Bauch hat niemand. Alle wirken so, als ob sie Bäume ausreißen könnten. Auf Skipper Ortmann trifft das auch zu. Groß ge-

gewachsen, Kräfte wie ein Bär, schwarze Haare bis auf die Fingerrücken. Und unendlich vielen Lachfältchen um die Augenwinkel. Das geblümete, kurzärmelige Hemd und die schwarzen Cordhosen kleiden ihn genauso überzeugend wie im Dienst der Anzug. Als er dreißig war, also vor etwa zehn Jahren, hat er ein paar Jahre in Ostanatolien beim Bau eines Kraftwerks gejobbt. Für solche Arbeiten nehmen sie keinen Luftikus. Jede seiner Bewegungen wirkt bedächtig. Wohlüberlegt. Aber bei Bedarf kann er flink werden wie ein Wiesel.

Sein Arbeitskollege Manfred ist etwas kleiner, aber durchaus kräftig gebaut. Dunkelhaarig, immer ein wenig verknautscht lächelnd und zu jeder Zeit hilfsbereit. Keine Bitte bleibt ungehört. Außer im Moment. Sein Ingenieursdiplom befähigt ihn nicht, einem aus der Puste gekommenen Dieselmotor wieder auf die Sprünge zu helfen.

Die ‚langen Kerle‘ Charly, Eberhard und Gerhard bringen alle drei mehr als einsachtzig vor den Zollstock. Alle drei sind blond. Charly wirkt am germanischsten. Seiner blauen Augen wegen. Er tritt der Welt ohne Haare im Gesicht entgegen. Oben in der Mitte könnten ein paar mehr sein. Haare. Aber es geht. Kleinwüchsigen fällt der Mangel kaum auf. Da er erst Mitte vierzig ist, strahlt die verbliebene Pracht in Hellblond.

Eberhard ist dunkelblond. Seine Oberlippe ziert ein Bärtchen. Hauchdünn. Fast zierlich. Vor drei Monaten, kurz vor seinem dreißigsten Geburtstag, hat er sein Berufsleben als Ingenieur im elterlichen Betrieb angetreten. Die Firma hat sich auf den Bau chemischer Anlagen spezialisiert. Eberhard ist Praktiker durch und durch. Improvisationsgewohnt. Schlagfertig. Er packt die Dinge immer am richtigen Ende an. Nur Dieselmotoren sagen ihm nicht zu.

Auch Gerhard ziert ein Oberlippenbart. Dass Gerhard die Fünfzig schon überschritten hat, deuten ein paar hellere Löckchen an, die um seine Schläfen spielen. Als Kaufmann ist er weit herumgekommen. Sogar in Sibirien hat er schon Motoren verkauft. So jemand strahlt Selbstbewusstsein aus. Auf einem Segelschiff kann man so einen bestimmt gut gebrauchen. Nur Dieselmotoren reparieren, das kann er nicht. Und außerdem findet er, dass sich ein Kaufmann im Kreise mehrerer Ingenieure nicht nach vorn drängen sollte, wenn es um Reparaturen eventuell unpässlich gewordener Antriebsaggregate geht.

„Eberhard, was ist mit dir? Du hast mir doch heute vor der Prüfung erzählt, dass du auch Ingenieur bist.“ Eberhard Müller hat heute morgen bei Prüfer Ortmann den A-Schein bestanden. Walter Ortmann, der Segelwütige, fährt nicht nur als Skipper, also als Kapitän hochseetauglicher Sportschiffe, für die Nautic-Schule, er ist auch Segellehrer und DSV-Prüfer, also Prüfer im Deutschen Segler Verband – und außerdem Garant für perfekte Organisation und gute Laune. Nur im Moment will's nicht so recht klappen.

„Ich hab' noch nie was mit 'nem Dieselmotor zu tun gehabt“, erwidert Eberhard, „aber wenn de drauf bestehst, dann mach' ich's. Auf deine Verantwortung.“

Walter ist nicht mehr so begeistert wie noch vor einer Viertelstunde.

„Ich seh' schon“, äußert er sichtlich verdrossen, „die Drecksarbeit bleibt wieder mal an mir hängen.“

Die technischen Fähigkeiten seines Kollegen Manfred scheint er zu kennen, denn den hat er erst gar nicht gefragt. Die beiden an der heutigen Crew-Besprechung verhinderten Co-Segler Erwin Horgens und Karl-Edwin Regenlauf, ebenfalls irgendwelche Staatsdiener, sind Walter seit dem vorjährigen Törn bekannt. Auch keine Dieselfetischisten.

Es war aber auch seinerzeit wirklich ein Jammer mit diesen verdammten Flautenschiebern. Wer einen Zeitplan einhalten, wegen der Führerscheinbestimmungen aber gleichzeitig eine bestimmte Mindeststrecke ‚versegeln‘ musste, der war auf den Dieselmotor angewiesen. Ein Viertel bis ein Drittel der Strecke tuckerte der Jockel nach aller Erfahrung mit ungehobeltem Lautäußerungen vor sich hin. Wenn er denn tuckerte. Da musste ständig irgend etwas nachgefüllt werden oder eine Einstellung kontrolliert. Und selbst, wenn man alles ganz penibel machte, reagierte er mit Unmut. Jemand, der so einem Ungetüm rasch die Mucken auszutreiben verstand, genoss unter Seglern hohe Wertschätzung. Erst Anfang der 90er Jahre brachte

der Wettbewerb Aggregate hervor, die einen ganzen Segeltörn ohne Auszeit durchstanden. Aber da hatten die Prüflinge ihre Leiden bereits hinter sich.

* * *

Am Freitag vor Pfingsten ist Charly pünktlich zu Hause. Überpünktlich, um genau zu sein. Damit er seinen prall gefüllten Seesack schon zwanzig nach fünf auf die Rückbank von Eberhards Manta schmeißen kann, hat er seinem Arbeitgeber fünf Minuten nicht sonderlich kostbarer Arbeitszeit gemopst.

Zwanzig Liter Super werden im Kofferraum verstaut – sonst ist es nicht ohne Umweg zu schaffen, denn in Italien sind nachts alle Säulen trocken. Eberhard kann nicht die Vergünstigungen des Sammelfahrscheines nutzen, weil er Sonntag in vierzehn Tagen eine Dienstreise antreten muss. Die Mannschaft des Segelbootes, also die Crew, kommt erst einen Tag später zurück. Charly beteiligt sich an den Benzinkosten, damit ihm Samstag in vierzehn Tagen nicht das Schulfest entgeht, für das seine Töchter so fleißig Pfannkuchen verkaufen geübt haben.

Charlys Frau begleitet die beiden angehenden Hochseesegler in den Supermarkt, weil sie auf Anhieb weiß, wo Erbsen, Nudeln, Fischdosen, Klopapier, Dosenöffner und Flaschenöffner – sowie Zwieback – lagern. Walter hat, offenbar aus Erfahrung, auf vier großen Tüten Zwieback bestanden. Die beiden Autofahrer sollen Unverderbliches in Deutschland kaufen, weil das angeblich billiger als in Frankreich ist, und weil man mit Einkaufen in Frankreich keine Zeit verplempern will. Darüber hinaus rütteln die Autoreisenden noch fünf Paletten deuschestes Dosenbier nach Cannes. Henninger.

Kurz nach halb sieben gibt's die letzten Küsschen, und dann rollt Benjamin, der Manta mit Mainzer Nummernschild, gen Süden.

Langsam, quälend langsam geht die Fahrt voran. Absolut nicht zügig. Nicht, weil der Wagen überladen wäre – das ist er natürlich auch –, nein, freitags abends sind die Autobahnen verstopft. Besonders Richtung Süden. Am Freitag vor Pfingsten allemal. Es ist bereits kurz vor Mitternacht, als man in Montreux, unmittelbar an einer Kaimauer des leise schwappenden Genfer Sees, eine Kaffeepause einlegt.

Vorfreude. Urlaubsstimmung. Lärmende Teenager. Lauwarme Nachtluft.

Die Luft wird bald kälter. Nach Volltanken und Passieren der italienischen Grenze klettert Benjamin die Passstraße des Großen Sankt Bernhard hinauf. Der Tunnel erspart den Reisenden größere Kälte. Dafür hat sie vermutlich so ein schlitzohriger Itaker beim Erklimmen der Autobahn nahe Aosta übers Ohr gehauen. Der Trick wurde nie durchschaut, aber gegenüber der Berechnung der Autobahngebühr laut Aushängetafel wurde man veranlasst, etwa zwanzig Mark zu viel hinzublättern. Außerdem hat der Pomadenjüngling an der Zahlstelle gegrint. Eberhard hat's im Rückspiegel genau gesehen. Saubande, diese Spaghettifresser.

Eberhard weckt Charly kurz hinter Turin.

„Sieh doch mal im Atlas nach! Ich glaub', ich hab' mich verfahr'n.“

Charly beginnt systemvoll mit der Navigation und ist drei Abfahrten später überzeugt, dass man sich Richtung Venedig bewegt.

„Soviel ich weiß, liegt Nizza an der Riviera“, klärt er – nicht ohne Anzüglichkeit – den Fahrer auf. Er kann jedoch nicht ein einziges Gegenargument vorbringen, als Eberhard mault: „Die ham hier 'ne Beschilderung, wie im Rhein-Main-Gebiet.“ Da sieht Eberhard zu Recht Analogien. Die Beschilderung wirft kein gutes Licht auf das Denkvermögen der Beschilderer. Charly brauchte keine Viertelstunde, um zu dem gleichen Schluss zu kommen.

Dann eine Abkürzung. Über die Seealpen! Zeit-, Weg- und Mautersparnis. Mit der Zeit sieht's sowieso schlecht aus. In zwei Stunden, um fünf, machen in Cannes die Hallen auf, und um acht sollen die beiden mit einer Unmenge frischem Gemüse, Fleisch und anderen Sachen, die der Skipper auf einen viel zu langen Zettel geschrieben hat, in Golfe Juan vor der Yacht stehen.

Hinter Cuneo geht der Sprit aus. Das bringt jedoch absolut keine Probleme mit sich, denn man hat noch zwanzig Liter im Kofferraum. Schlaun – wie man das von angehenden Hochseeseglern erwarten kann – haben sie den Kanister so verstaut, dass man ihn mit einem einzigen Ruck draußen hat. Null Problemo. Dann stellen die zukünftigen Seeleute fest, dass man eigentlich auch einen Trichter hätte mitnehmen können.

„Zeitung“, schlägt Eberhard vor. „Wenn man die zusammenrollt, kriegt man einen erstklassigen Trichter.“ Charly weiß das auch. Auch er liest die Motorwelt des ADAC.

„Hast du e Zeitung mit?“

„Nee.“

Natürlich nicht. Nicht eine einzige Zeitung befindet sich im Gepäck. Wäre ja wohl auch das Letzte, eine Zeitung mit auf einen Segeltörn zu nehmen.

Charly gebiert nach einigem Grübeln eine andere Idee. Seine Frau hat dem verfressenen Herrn Gemahl eine stattliche Anzahl von Broten in eine große Plastiktüte gepackt. „Die essen wir jetzt leer, und dann schneiden wir unten 'ne Ecke ab“, schlägt er vor.

Das mit dem Leeressen klappt auf Anhieb. Nur eine Schere hat keiner.

„Im Seesack, ganz unten, hab' ich Rasierklingen“, äußert Charly mit gebremstem Enthusiasmus.

Man erwägt noch dies und verwirft jenes. Schließlich beißt Eberhard am unteren Ende der Tüte eine Ecke ab, und dann kann Benzin in den Tank gefüllt werden. Geht eigentlich ganz gut. Relativ. Bis es schließlich gleichmäßig gluckert, gehen höchstens zwei Liter daneben. Äußerstenfalls drei. Charlys Blue jeans sind heute noch an den unteren Enden etwas ausgebleicht. Aber die Hosen fühlen sich wieder völlig trocken an, als man um halb acht mit weit aufgerissenen Fenstern Cannes erreicht.

* * *

Leseprobe 2 (Seite 26 - 40)

Die nächsten Stunden müssen notgedrungen übersprungen werden. Der Chronist konzentriert sich auf ein äußerst enges Interessengebiet. Er versucht auf experimentellem Wege herauszufinden, wie sich mit dem geringsten Aufwand Fische füttern lassen. Nachdem er ein deprimierendes Ergebnis erzielt hat, schickt man Charly in die Koje. Er soll versuchen, den Magen durch Schlafübungen ruhigzustellen. Der Törnbericht muss deshalb mit einer Lücke von zwanzig Stunden auskommen.

Viel war aber wohl nicht los. Erst der markant durch die Yacht gellende Schrei: „Delphine!“ sowie das Getrappel und Fluchen der nach ihren Fotoapparaten suchenden Crew-Kollegen weckt den Schläfer. Rings um die ‚Ondine‘ brodeln das Wasser.

„Mindestens fuffzich Stück“, schätzt Walter. Die Crew kann ihn ein wenig herunterhandeln, aber auf weniger als dreißig will er sich nicht einlassen. Auf alle Fälle ist es ein beachtlicher Schwarm, in der Fachsprache Schule genannt, der die Segler über die Geschwindigkeit von so einem 10,4 Meter-Schiffchen weniger euphorisch denken lässt. Später wird der Autor wesentlich größere Delphinschulen zu Gesicht bekommen.

Wie sich die Geschwindigkeit, mit der sich die Delphine manchmal durchs Wasser bewegen, mit den Gesetzen der Physik verträgt, ist nicht leicht zu erklären. Besonders Segler tun sich damit schwer. In Verdrängerfahrt, also wenn das Schiff ordentlich im Wasser liegt, bestimmt die Wasserlinienlänge die Höchstgeschwindigkeit. Bei zehn Metern Schiffslänge sind das so um die acht Knoten, gemäß der Formel $2,43 \cdot \sqrt{\text{Wasserlinienlänge}}$. Beim Surfen von einer großen Welle wird diese Geschwindigkeit manchmal überschritten, was nicht ganz ungefährlich ist, weil das Material überlastet werden kann. Der Rumpf zittert dann wie bei einem mittleren Erdbeben, und der Bug schmatzt an den Wellen wie die Ferkel an der Sau. Eigentlich müssten diese Gesetze auch für Delphine gelten, aber die scheint das nicht zu stören. Wenn so ein Delphin – immer ein wenig grinsend – plötzlich nach vorn wegschießt, kä-

me einem kein Widerspruch in den Sinn, wenn jemand behauptete, der Rennsäuger hätte auf achtzig Sachen beschleunigt.

Den bloss vor sich hin zitternden Charly setzt man schließlich ans Ruder und sagt ihm, wie er zu steuern hat, damit sich die anderen die Zeit mittels Bootsmannstuhl außenbords vertreiben können. Der Bootsmannstuhl ist ein mit Leinen verknotetes Brett zum Draufsetzen, das man mit einem Fall, also einem von der Mastspitze herunterkommenden Stahlseil oder Tau, verbinden kann. Damit kann man einen Mann bis in die Mastspitze hochziehen. Gedacht ist der Bootsmannstuhl zu Reparaturzwecken. Man kann ihn aber auch zweckentfremden. Das vom Skipper angewandte Verfahren ist denkbar einfach. Man befestigt den Bootsmannstuhl am Spinnaker-Fall, setzt einen waghalsigen Segler hinein und kurbelt den Mann über die Reling. Die Krängung, also die Schiefelage des Schiffes, lässt ihn alsbald zwei bis drei Meter außerhalb des Decks baumeln. Durch geschicktes Steuern kann der Rudergänger den Außengast mehr oder weniger stark ins Schaukeln bringen. Charly gab erst Ruhe, als sich auch der letzte einen nassen Hosenboden zugezogen hatte.

Es gibt aber auch wichtige Aufgaben an Bord. Ernstzunehmende sozusagen. Der korsische Mohr muss unter die Steuerbord-Saling montiert werden. Die Flagge der mediterran-französischen Insular-Separatisten. Man will schließlich mit den Brüdern keinen Krumpel haben. An sich braucht man das Fähnchen ja nur an die Flaggenleine zu hängen und bis kurz unter die Saling hochzuziehen. Zum Problem wurde das Ritual jedoch dadurch, dass irgend so ein Schlauberger die Flaggenleine abmontiert hatte. Vermutlich, weil sie ihm bei der Decksarbeit im Wege war. Saling nennt man die Querträger im oberen Mastbereich. Sie spreizen die Wanten und die Stage vom Mast weg, um den Angriffswinkel zu verbessern. Wanten und Stage nennt man die Stahlseile, die den Mast zur Seite hin (Wanten) sowie nach vorn und achtern (Stage) vor dem Umknicken bewahren, Decksarbeit ist bei den modernen Segelschiffen meist nicht mehr vonnöten, weil sich alle Handgriffe aus der sicheren Plicht, der Aufenthaltsmulde zwischen Steuerruder und Niedergang, erledigen lassen. Bei modernen Schiffen muss man wirklich nur noch an Deck, um beim Überschreiten von Landesgrenzen die Wimpel unter der Saling auszutauschen. Als die Segelei noch knorrige Handarbeit war, sprangen immer ein, zwei Leute an Deck herum und spannten Leinen nach oder lockerten sie oder haben sonstwie versucht, das Schiff stets auf Höchstgeschwindigkeit zu halten.

Erwin muss in den Mast. Mit dem Bootsmannstuhl. Erwin ist nicht nur einer der leichtesten an Bord, ihn prädestiniert auch die im österlichen Spanienurlaub erworbene Hautbräune zum Aufhängen des „Korsischen Mohren“. Wenn er Kraushaar besäße, würde er völlig echt wirken.

„Jetzt klemm dir den Othello ins Gebiss und heiß' den Wimpel vor!“ drängt der Skipper, als Erwin angesichts der Höhe des Mastes doch ein wenig zaudert.

* * *

„Laaand in Siiicht!“

Es ist kurz nach vier Uhr nachmittags, am 7. Juni. Die Walter-Ortmann-Crew ist jetzt knapp vierundzwanzig Stunden mit der Yacht unterwegs. Bei Sonnenuntergang wird die ‚Ondine‘ mitten durch die Inselgruppe der Îles Sanguinaires gesegelt sein und das Südufer des Golfes von Ajaccio erreicht haben. Walter lässt die Azubis Charly, Eberhard und Gerhard die genaue Standortbestimmung durchführen, damit man später eventuell einen geeigneten Ankerplatz anlaufen kann. Azubis ist ein im Gebrauch nachlassender Ausdruck für Auszubildende. Theoretisch beherrschen sie die terrestrische Navigation perfekt. Alle drei. Es weiß halt nur keiner, wie man die in der Seekarte ausgewiesenen markanten Punkte an Land wiederfindet. Keinem Berggipfel sieht man seinen kartographischen Namen an. Im theoretischen Unterricht war das alles viel einfacher. Der Skipper beschließt, dass die drei auf diesem Törn ständig Navigation betreiben sollen. Unentwegt. Selbst dann, wenn es terrestrisch gar nichts zu vermessen gibt.

Gegenüber dem Zeitplan wurde ein relativ großer Vorsprung herausgefahren. Sechs oder sieben Stunden. Da der Wind eingeschlafen ist, beschließt der Skipper, über Nacht hier zu ankern. Es ist schon nach sieben, als die Ankerkette Hand über Hand ausrauscht. Die tiefstehende Sonne beleuchtet ein paar recht luxuriös aussehende Weekendhäuser hinter einem pisani-schen Wachturm am Fuße eines sanft ansteigenden Hanges. Rauch steigt auf. Vor den Häusern. Jedenfalls vor den meisten der blendend weißen Häuser mit roten Ziegeldächern. Man grillt. Der Partylärm dringt aber nur ganz leise bis zur Yacht. Daraus zieht Walter den Umkehrschluss, dass die Einheimischen auch nicht durch den Badelärm von der ‚Ondine‘ belästigt werden können. Also wird nach Herzenslust gejoht. Sehr wohltuend, wenn die letzte Gelegenheit zum Duschen drei Tage zurückliegt.

Zum Erklimmen ist das Ufer zu zerklüftet und die Steine zu scharfkantig. Also wird das Abendessen an Bord hergerichtet. Als die Sonne einen ihrer prachtvollsten Untergänge beendet, beginnt eine ausgiebige Mahlzeit. Es ist unglaublich, was Fahrtensegler so alles vertilgen können. Unmengen. Ohne in der Leibesmitte einen Wulst anzusetzen. Die gefräßige Stille währet lange. Erst als der flüssige Anteil bei der Nahrungsaufnahme die Oberhand gewinnt, steigt der Lärmpegel wieder an. Aber nur wenig. Allenfalls durchschnittlich. Es hat keiner mit dem Besenstiel an die Decke geklopft. Nur Eberhard mault herum. Man soll an Bord leiser sein.

Eberhard hat sich nämlich aufs Angeln verlegt. Nun befürchtet er, dass die Beute mit germanischem Stammtischgelächter verscheucht werden könnte. Barsche, Brassens, Barben, Thunfische, Seewölfe und Makrelen sowie eine große Menge weiterer Leckerbissen sollen bei der nächsten Mahlzeit zur Auswahl stehen. Leider hat er nichts gefangen, obwohl er den westkorsischen Fischreichtum mit Hilfe einer Stielangel sowie einer langen Schnur, die auf einer Unzahl von Angelhaken kleine Stückchen Käse zum Naschen anbot, zu lichten versuchte.

Aber an der Crew lag sein Misserfolg nicht. Die hat zu Manfreds Mundharmonika nur ganz leise gesungen. Volkslieder. Hauptsächlich deutsche. Erste Strophe Text, die anderen Strophen gesummt. Der Crew kann Eberhard wirklich keinen Vorwurf machen. Möglicherweise hätte er mehr Erfolg gehabt, wenn die Crew die Lieder lateinisch gesummt hätte?

* * *

„Solle mer euch e Abschleppseil 'nüwwer werfe?“

Walter zeigt der Sun-Fizz-Crew von der Nautic Schule, dass er besser zu segeln versteht. Vor drei Stunden lag das Segel voraus; mit ‚Segel‘ ist in diesem Fall ‚Segelschiff‘ gemeint, aber so ausführlich äußert sich der wortkarge Seemann in der Regel nicht. Jetzt liegt die Sun Fizz 15 Meter querab. In zwei Stunden wird die Sun Fizz am Horizont achteraus ...

Gar nichts wird in zwei Stunden. In einer halben Stunde wird die ‚Ondine‘ die Hafeneinfahrt von Bonifacio passieren – falls die drei Eleven richtig navigiert haben. Die Zuordnung markanter Landschaftspunkte zu Angaben in der Karte klappt jetzt schon besser. Die Größenverhältnisse beginnen sich einzurenken.

In der Tat steuert die Yacht eine halbe Stunde später den Kanal an, der zu der trutzigen Feste Bonifacio führt. Dann fällt Walter aber auf, dass man mal wieder viel zu früh dran ist. Vor neun Stunden holten Eberhard und Gerhard im Golf von Ajaccio den Anker auf. Jetzt ist es eins. Da sind Duschen und Läden noch geschlossen und die Kneipen ungemütlich. So ist es wohl vernünftiger, wenn man sich erst mal die wundervolle, vom weißen Sandstein beherrschte Küste sowie den schroffen, überkragenden Felsen ansieht, auf dem sich Altstadt und Zitadelle von Bonifacio drängeln.

Wie alle Mittelmeerinseln wurde Korsika früh besiedelt und war von strategischer Bedeutung. Dass sich Griechen und Römer die Klinke in die Hand gaben, versteht sich fast von selbst. Um 755 n. Chr. wurde es aber spannend. Pippin der Kurze schenkte die Insel dem Papst. Weil die Päpste in den folgenden Jahrhunderten aus taktischen Gründen wechselweise Pisa und Genua favorisierten, wechselte Korsikas Herrschaft ständig zwischen Pisa und Genua. Mal ganz, mal teilweise. 1290 überträgt der Papst die Insel dem König von Aragon. Er hat offen-

bar die Faxen dicke. Die Aragonier verlieren aber um 1350 das Interesse an Korsika, weil die Pest die Hälfte der Steuerzahler dahinrafft. Als später andere auf das Kleinod im Mittelmeer schielen, fangen die Aragonier wieder Zoff an. Selbst als Korsika im Geburtsjahr Napoleons, 1769, französisch wird, kehrt keine Ruhe ein. Und die Querelen halten an. Bis heute.

Die Südwestküste Korsikas ist eine großartige Gegend. Sie müssen sich dunkelblaues Wasser vorstellen. Dabei strahlend blauen Himmel. Türkisfarbene Flächen im Wasser. Dicke, bizarre Felsen am Strand. Dann ein bis zu achtzig Meter hoher Brocken mit glatten, blendendweißen Felswänden. Oben drauf eine mittelalterliche Stadt. Mit Häusern, Kirchen, klotzigen Behördengebäuden, einer Zitadelle und allem, was im Mittelalter so zu einer Stadt gehörte. Alles da. In achtzig Metern Höhe über dem Meer. Zum Teil mit bis zu fünfzehn Metern Überhang. Zum Meer hin.

Aber die Stadt ist nicht im Mittelalter stecken geblieben. Telefonmasten überragen die Häuser. Elektroleitungen gehen von Haus zu Haus. Fernsehantennen verunzieren die Dächer. Kaum ein Haus ohne. Viele Häuser haben kleine Erker. Walter sagt, das seien früher die Toiletten gewesen. Ganz vorn am Abgrund sieht man verfallene Häuser. Viele Häuser sind schon abgestürzt. Die Trümmer liegen unten im Wasser. Bei denen, die nur zum Teil abstürzten, blickt man in die Stuben der einzelnen Stockwerke. Nein, Möbel sind nicht mehr drin. Die verschwundene Haushälfte ist schon vor Jahren, vielleicht schon vor Jahrzehnten oder gar Jahrhunderten mit dem weichen Fels in die Tiefe gebrochen. Kein zweiter Weltkrieg. Alles ganz natürlich zerbröselte. Unter – vermutlich donnerndem – Getöse ins Meer gestürzt. Ob Menschenleben zu beklagen waren, lässt sich nicht in Erfahrung bringen.

„Seht ihr den Strich da in der Wand?“ Walter deutet zwischen Unterwant und Vorstag, den Stahlseilen, die vom Vorschiff aus den Mast halten, auf eine streng geometrische Erscheinung in dem gigantischen Sandsteinbrocken. „Das ist eine Treppe, die der König von Aragon in einer einzigen Nacht in die Felsen hat hauen lassen.“

„Wahrscheinlich hawwe die ihr' Socke um die Meisel gewickelt un die Hämmer ins Unnerhemd gepackt, damit mer de Krach net so hört“, wird an Bord gemutmaßt.

„Da konnte doch immer nur einer ganz vorn arbeiten“, sinnt jemand vor sich hin. Für die Arbeit einer einzigen Nacht mehr als erstaunlich.

„König Alfons der erste, 1421,“ liest Manfred aus seinem Polyglott vor. Das kann schon sein. Manfred erstand den Führer keine acht Tage vor Reisebeginn.

„1541, König Karl der fünfte“, meldet sich Charly zu Wort. Sein Führer ist jedoch schon älter. Hat noch altdeutsche Schrift.

„Und, hat's geholfte?“ Erwin denkt praktisch. „Sin se neikomme? Wer hat den Krieg gewonne?“

Aber mit derartigen Nebensächlichkeiten hält sich weder Manfreds Informationsfibel für Schnelltouristen noch Charlys antikes Geschichtswerk auf. Reise- wie Geschichtsautoren halten es offenbar für ungehörig, derart naheliegende Fragen zu stellen.

Bevor die ‚Ondine‘ über Korsikas südlichsten Zipfel, das Kap Pertussata, hinausschießt, wird eine Wende gefahren und dann steuert die Yacht – dank perfekter Navigation – exakt die unauffällige Lücke zwischen den Felsen an, die den Weg zum Hafen von Bonifacio freigibt.

Manfred belehrt aus dem Polyglott, dass Graf Bonifacio die Stadt auf Veranlassung Karls des Großen gegründet hat und die befestigte Siedlung 1187 von den Genuesen eingenommen wurde. Noch heute spricht man in der Stadt einen ansonsten ausgestorbenen genuesischen Dialekt.

„Da owwe sin Leut!“

„Wo?“

„Da vorn auf dem Felsvorsprung. Direkt unner der Zitadell.“

„Jetzt seh ich se auch.“

„Tatsächlich.“

Gerhard hatte die halbnackten Gestalten zuerst entdeckt. Beim Näherkommen lassen sich mehrere kleine und eine größere Höhle unterscheiden. Vor den Eingängen der Höhlen hocken Männer. Sie tragen Badehosen. Man sieht nur Männer. Keine Frauen. Auch Kinder sind nicht dabei.

Auf dem untersten Felsvorsprung sitzen vier Männer. Dahinter ein kleineres dunkles Loch in der Wand. 15 bis 20 Meter liegt die Plattform über dem Wasser. Kaum zwei Quadratmeter groß. Kein Geländer.

Die Yacht läuft langsam unter Motor auf die Hafeneinfahrt neben der Höhle zu. Die Crew ist gerade dabei, die Segel zu bergen. Plötzlich richten sich die Männer auf. Einer deutet auf die ‚Ondine‘. Was können die meinen? An der ‚Ondine‘ ist absolut nichts Besonderes. Einer der Männer deutet auf den Mast der Yacht, und die anderen johlen. Man hört das zwar kaum auf diese Entfernung, aber die Gesten sind unmissverständlich. Der ‚Ondine‘-Crew erscheint die Sache rätselhaft. Man kann im Mast nichts Auffälliges entdecken.

Dann vier elegante Kopfsprünge. Aus dieser Höhe! Kaum Fontänen. Die Sache wird immer befremdlicher. Was haben die vor? Die vier Gestalten quirlen mit raschen Schwimmstößen auf die ‚Ondine‘ zu. Fast einen halben Kilometer. Walter nimmt die Fahrt aus dem Schiff, und die Crew steht gespannt an der Reling.

„Habt ihr deutsches Bier?“ brüllt ihnen der schnellste der Krauler schon von weitem entgegen. Walter kapiert die Zusammenhänge sofort, und so spendiert er jedem der Schwimmer eine Dose Henninger. Während Eberhard das Bier aus dem Vorratslager holt, klönt man ein wenig mit den fast kahlgeschorenen Herren.

„Neunzehnte Legion. Neunzig Prozent Deutsche. Kontakt mit Touristen wird streng bestraft. Ganzer Berg unter der Zitadelle ausgehöhlt. Können ganze Lastwagenkonvois vollgas 'rein-fahren. Beim Segelrunterholen die deutsche Flagge unter der Saling entdeckt.“

An Bord wollen die Fremdenlegionäre nicht. Zu gefährlich. Sie schwimmen eine Weile neben der Yacht her, während sie die Bierdosen austrinken. In Rückenlage. Der jüngste, vielleicht 25 Jahre alt, reißt, entweder vor Aufregung oder mangels Übung, den Zipfel der Dose ab. Später sieht man, dass er die Dose beim Erklimmen der nahezu senkrechten Felswand – bar-fuss natürlich – mit den Zähnen hält.

„Auch ein Leben“, beendet Walters Kommentar die Episode.

* * *

Leseprobe 3 (Seite 42 - 45)

Die Altstadt von Bonifacio nötigt den Seefahrern eine stattliche Reihe von Fotos ab. Krumme Gassen, steile Treppen, winzige Hauseingänge, hauptsächlich von Fremdenlegionären in khakifarbenem Dress mit wahnsinnig exakten Bügelfalten in Hemd und Hose frequentierte Bars und hin und wieder ein Billardstübchen – auch mit Fremdenlegionären gefüllt –, geparkte Autos in Gässchen, die kaum breiter sind als die Autos selbst und geparkte Autos auf einem Parkplatz neben abgestürzten Haushälften. 15 Meter Überhang! 80 Meter hoch! Dem Betrachter wird doch ein wenig mulmig, und man verlässt den Parkplatz rasch wieder. Allmählich bummelt der gesamte Verein auf eine rote Markise am Hafen zu, die neben vielen anderen ewig langen Markisen eine Eingeborenenkneipe äußerlich vergrößert. Typisch mittelmeertouristisch, aber hautnah am Geschehen der Zeit.

Die Segler haben kaum Platz genommen, da tuckert ein größeres Fischerboot herein. Ein Trawler. Das ist ein Fischkutter, der die Fische mit Schleppnetzen vom Meeresgrund auf-sammelt. Besonders Seezungen und so.

Der Kutter steuert den leeren Liegeplatz direkt vor der Kneipe an. Noch bevor das Fischerboot die Mole erreicht, schaukelt ein Citroën-Lieferwagen mit Kühleinrichtung zwischen Kneipe und Kutter. Ein Strahler oben an einem der Häuser beleuchtet die Szene. Charly und Eberhard knipsen wie die Teufel. Während ein sichtlich alter Seebär den Kutter routiniert an die Hafenummauer steuert, ziehen zwei jüngere Gehilfen das prall gefüllte Netz an einem Fla-

schenzug in die Höhe. Gut zwei Tonnen glitschiger, zappelnder Fische flutschen ins Cockpit des Trawlers. Dann reicht der schwächige, etwas dickbäuchige Fahrer des Citroën im offen flatternden, weißen Kittel Plastikwannen auf den Fischkutter, und die beiden Fischergesellen sortieren mit unglaublicher Geschwindigkeit verschieden aussehende Fische in die Wannen; jeweils gleichartig aussehende Fische zusammen in eine Wanne.

Mehr oder weniger treffende Kommentare sowie ein ständiges Kichern und Lachen im Kreis der Zuschauer. Dazu das Gezeter der Möwen, die von den Fischergesellen routiniert auf Abstand gehalten werden. Aufbrüllen der Zuschauer, wenn doch mal eine Möwe einen Fisch ergattert. Der Alte am Steuerruder hat noch nicht seine verknautschte Gauloise zu Ende geraucht, da schließen sich die Hecktüren des Citroën. Zwei Drittel des Fangs befinden sich bereits in dem Lieferwagen. Der Weißkittel zwingt sein Bäuchlein hinter das Steuer und gibt Gas. Das Kühlaggregat brummt lauter als der Automotor.

Die Beobachter des Fischhandels lehnen sich in die dicken Polster auf den Rattan-Sesseln zurück und greifen zum inzwischen servierten Roten. Er funkelt feurig im starken Licht der Scheinwerfer, mit denen die Fischer ihren Arbeitsplatz anstrahlen. Natürlich hat kein Mensch jetzt Appetit auf etwas anderes als Fisch. Nur der Rotwein passt nicht dazu.

„Mer sache einfach, des wär' der Aperitif gewese, un dann bestelle mer en Weiße“, schlägt wer vor, aber der Kellner meint, das sei zu abrupt. Er hätte exzellente Rosés im Keller, die auch vorzüglich zu allen Sorten von Fisch passen würden.

Am Kutter geht es jetzt gemächlicher zu. Die Anwohner und vor allem die Kneipiers schicken einkaufen. Da geht mal ein Seewolf über die Reling, oder ein paar Hummern und vor allem Langusten. Plattfische sind auch dabei. Und jede Menge Sardinen. Körbeweise. Eine nie gesehene Vielfalt an Unterwassertieren. Obwohl jeder etwas anderes bestellt, schaffen Walter und seine Mitsegler nicht einmal annähernd einen Querschnitt durch das angelandete Seafood. Die Meinung ist jedoch absolut einhellig: Man sollte es nicht für möglich halten, wie toll ganz frischer Fisch schmecken kann. Ehrlich. Sie sollten' s mal probieren. Frische ist das beste Gewürz für Fische.

* * *

10.35 Uhr ist es, als die ‚Ondine‘ am Dienstag, dem 9. Juni, Bonifacio verlässt. Charly wurde zur Navigation eingeteilt und geht anschließend ans Rohr. Rohr ist die im Seglerjargon gebräuchliche Verballhornung von Ruder, womit das Steuerrad gemeint sein kann, aber auch die Steuerpinne, wenn das Schiff etwas einfacher gehalten ist.

Die Wellen werden von zwei bis drei Beaufort gekräuselt. 1012 mBar. Ideales Segelwetter. Man hat beschlossen, ins nordsardische La Maddalena zu Segeln. Zum Einkaufen. Der Supermarkt von Bonifacio existiert nicht mehr. Hat sich wahrscheinlich nicht rentiert. Für Walters Crew ist es einfacher, die nächste größere Stadt anzulaufen, als die Vorräte mit erbärmlichem Schulfranzösisch in bonifazischen Tante-Emma-Läden aufzufüllen. Erwin holt den korsischen Mohren von der Flaggenleine und hisst Grün-weiß-rot.

Leseprobe 4 (Seite 47 - 51)

„Hat jemand italienisches Geld?“ fragt Walter, als die ersten um Viertel nach zwei auf die Pier des schmutzigen Hafens stolpern. Eberhard findet beim Kramen in der Brieftasche noch 10 000 Lire. Sonst hat keiner Geldzettel mit vielen Nullen. Italien stand eigentlich nicht auf der Reiseroute.

„Dann müssen wir erst auf die Bank.“

Man braucht nicht einmal eine Viertelstunde, um herauszufinden, dass alle drei Banken der nördlichsten sardischen Stadt – so wie in ganz Italien üblich – vormittags geöffnet haben und nachmittags geschlossen sind. Zu Nix einkaufen. Unser Ausflug war für die Katz, denn das italienische Bankwesen ist nachmittags frei von Publikumsverkehr. Eherner Grundsatz. Durch nichts zu durchbrechen.

Der Skipper sieht das gelassener. „Werden schon irgendwie zurechtkommen“, meint er fast beiläufig.

Der Verein schlendert erst mal los. Geschlossen. Man sucht einen schattigen Platz.

La Maddalena liegt in der Straße von Bonifacio und damit mitten in einem viel benutzten Handelsweg. Dass sich seit frühester Zeit die interessierten Nationen um die Insel balgten, versteht sich von selbst. Trotzdem gibt es über Insel und Stadt nicht viel zu berichten, außer dass man einen wichtigen Militärstützpunkt mit einem größeren Flughafen auf der Insel angelegt hat und dass man den Granit, auf dem die New Yorker Freiheitsstatue steht, in einem Steinbruch in der Nähe gebrochen hat.

„Was wollt ihr dann trinke?“ Walter hat bereits auf einem ausgebleichenen, roten Plastikstuhl in einer garagengroßen, türkisfarbenen lackierten Bar Platz genommen.

„Kommt her! Ich lad' euch ein.“ Dabei wedelt er aufmunternd mit der Bordkasse. Der Wirt, klein, pomadig, servil, mit weißlichem Hemd und schwärzlicher Hose, grünlicher Schürze und viel zu großen Händen, ist der einzige im Raum, der nicht weiß, welche Währung die prall gefüllte Bordkasse nicht enthält.

Grappa nennt er das scheußliche Zeug, das man am helllichten Nachmittag runterwürgen muss. Drei Runden. In kürzester Zeit. Dann zahlt Walter mit einem Zwanzig-Mark-Schein. Der Wirt scheint die solide deutsche Währung nicht zu kennen. Misstrauisch beäugt er erst die Nonne mit der Ballonhaube und dem Quellgeäuge und wendet dann auf das Stillleben aus Geige und Klarinette. Kaum Nullen auf dem Blatt Geld. Kann nicht viel wert sein.

„Tedesco?“ fragt er schließlich mit der Miene eines Fuchses, der die Falle rechtzeitig gewittert hat.

„Si.“ So weit trägt sogar das Italienisch germanischer Touristen, denn dass Tedesco ‚Deutscher‘ heißt, das hat sich auch bis zu den Seglern aus dem Hessenland herumgesprochen.

„No denara italiana?“

„No.“ Niemand hat italienisches Geld. Rede und Gegenrede verlaufen aber erstaunlich mühelos.

„Denare francese?“

„No.“ Walter lügt dem Menschen frech ins Gesicht, denn die Bordkasse enthält fast nur französisches Geld.

„Banche tutte chiuse.“ Dass die Banken allesamt zu sind, das haben die furchterregenden Teutonen auch schon herausgefunden.

Walter zuckt die Achseln. „Domani“, schlägt er vor. Morgen bezahlen.

Das aber gräbt eine tiefe Falte in die Stirn des nordsardischen Garagen-Barkeepers. Einundzwanzig Grappa kann er nicht einfach so in den Wind schreiben.

Walter bestellt ungerührt die nächste Runde. Es ist mittlerweile drei Uhr geworden. Die Hallen am anderen Ende des Platzes rollen langsam ihre vor Ölmangel quietschenden Wellblechtore hoch.

„Lass dir was einfallen!“ ruft Walter dem Wirt zu, der nun äußerst zögerlich und umständlich die Gläser neu füllt. Nicht mehr servil. Eher ängstlich. Ob er unter Furor teutonicus leidet?

Nach dem Servieren wischt er sich Schweiß und danebengegangenen Grappa von den Händen – wofür offensichtlich immer dieselbe Stelle an der Schürze erhalten muss – und lässt seine Gäste alleine. Urplötzlich und ohne Vorankündigung. Zwei Minuten später ist er wieder da. Die Schürze tauscht noch immer Schweiß und Grappa mit den großen, schwarz behaarten Pranken, da hört man den Kickstarter eines Motorrollers japsen, und danach schießt eine Vespa durchs Blickfeld.

Der Roller erscheint keine fünf Minuten später wieder, eine recht attraktive Dame mittleren Alters auf dem Sozius. Mit versuchter Strenge spricht sie den mittlerweile halbbesoffenen Haufen an: „Do you want to change money?“ Genau darum handelt es sich. Walter nickt genüsslich grinsend und schickt Charly und Eberhard los. Zehn Minuten später ist aus einem Euroscheck der Gegenwert von dreihundert D-Mark in Lire geworden. Man bedankt sich aus-

ausführlich bei der immer noch ein wenig unfreundlichen Dame und verlässt die zur Unzeit geöffnete Bank. Den Wirt versöhnt ein großzügiges Bakschisch, und so kommen alle auf ihre Kosten. Wer wird sich denn lumpen lassen?

Nach der Geldbeschaffung ist der besoffene Haufen plötzlich wieder topp fit. Die Arbeit wird generalstabsmäßig in Angriff genommen. Walter kümmert sich um das Schiff und erneuert das Wasser in den Süßwassertanks. Erwin und Manfred bunkern Diesel, Karl-Edwin und Gerhard besorgen Getränke, und Charly soll zusammen mit Eberhard Brot, Gemüse und Obst einkaufen.

„Bringt noch 'ne Kartoffelreibe mit!“ ruft der Skipper den beiden nach.

„Wo solle mer dann hier e Kardoffelreib finne?“ mault Charly los. „Die Italiener fresse doch nur Nudeln.“

Eberhard gibt jedoch zu bedenken, dass Walter vorhin eindrücklich gezeigt hat, wie auch ausweglos erscheinende Situationen brillant und ohne großen Aufwand gemeistert werden können. Nun ist es für die beiden unmöglich sich zu blamieren.

Leseprobe 5 (Seite 56 - 60 / 73 - 78)

Die Schnorchler treibt es zurück zur Yacht. Man ankert in einer Bucht der Insel Budelli. Es wird dunkel. Die Bordwache hilft gerade einem anderen Schiff von der Nautic Schule beim Festmachen. Es ist eine betagte, aber sehr schnelle Kirk unter Skipper Franz. Franz ist nicht sonderlich groß, aber ihn ziert in der Mitte zwischen Scheitel und Zeh ein stattlicher Rippchenfriedhof. Oder sollte es ein Brauereiknorpel sein? Nun, ja. Man sieht ihm an, dass es ihm schmeckt. Urgemütlicher Typ. Franz ist immer mit Fröhlichkeit beschäftigt, wobei die Goldrandbrille jedes Mal von der Nase zu rutschen droht, wenn Franz sich beim Lachen so sehr schüttelt, dass die blonden Locken zu tanzen beginnen. Walter kennt Franz schon seit Jahren. Man ankert im Päckchen. Das hat folgenden Vorteil: Beim Ankern im freien Wasser muss man den Schwójkreis beachten, einen Kreis, in dem sich das Schiff bei Winddrehung ohne Grundberührung frei bewegen kann. Wollen mehrere Schiffe auf engstem Raum, z. B. in einer Bucht, ankern, bevorzugt man das Päckchen. Die Schiffe werden dann nebeneinander gebunden, wobei Bug und Heck abwechseln, so dass die Anker wechselweise nach vorn und nach hinten ausgebracht sind. Je mehr Schiffe sich an dem Päckchen beteiligen, desto stabiler wird es. Man benötigt weniger Platz, weil der Schwójkreis entfällt.

Die beiden Crews gehen gemeinsam an Land. Auch da bietet das Päckchen Vorteile, denn man braucht nur eine Bordwache für mehrere Schiffe. Sergios Hütte wird als Ziel anvisiert. Aber da lässt er keine Fremden hinein. Er ist schließlich Einsiedler, und da gehört sich das einfach nicht. Seine Frau, wie er gelernte Einsiedlerin, versperrt die Tür von innen. Daraufhin besetzen die Segler von inzwischen drei Nautic-Schule-Schiffen sprücheklopfend wie Pennäler die lange, bereits fertig gedeckte Tafel auf der überdachten Veranda vor der Hütte. Verglaste Seitenwände hat die natürlich nie gehabt. Die Bänke sind roh gezimmert, und der Tisch sieht aus, als hätte man zu seiner Anfertigung nur ein einziges Werkzeug benötigt, ein großes Beil.

Dreißig Gedecke sind aufgelegt. Jeder Teller verdankt sein Muster einem anderen Designer. Jede Gabel kommt aus einer anderen Fabrik. Die Zinken haben lange, individuelle Evolutionen hinter sich. An manchen könnte Uri Geller schon gebogen haben. Messer gibt's nicht. Wozu auch? Die halbgaren Ravioli mit Tomatensoße, die Sergio jedem lieblos auf die Teller knallt, dass die Hemden der Gäste anderntags allesamt gerubbelt werden müssen, kriegt man auch ohne Messer rein. Dann holt der Schmutzfink die Sardinen, von denen er – unmittelbar nach dem Pipi gegen den Wind – einen Schwarm im ausgeworfenen Netz gefangen hat. Die Beine wurden dabei wieder ein wenig gewaschen.

Nun serviert er die gegrillten Kleinfische – und eine unübersehbare Schar an Katzen und Hunden folgt in geordneter Prozession. Garantiert kein reinrassiges Tier darunter. Das Zeug, das er seinen Gästen vorsetzt, schmeckt so miserabel, dass die Tiere satt werden. Die Gäste

nicht. Für diesen Fraß wird er am Ende umgerechnet 50,- DM verlangen. Damals ein Gegenwert von mehr als 50 Euro. Inflationsbedingt.

Wein bringt der „Wirt“ auch. Weißen und roten. In Zweiliterflaschen. Schmeckt erträglich. Während die ersten Gäste mampfen, fallen weitere Schiffsbesatzungen ein. Die meisten kommen mit Motorbooten. Hauptsächlich von Sardinien herüber. Keine Italiener dabei. Eigentlich nur Deutsche. Man hört Sprüche, wie sie in den Chefetagen größerer Firmen üblich sind. Spät am Abend kommt noch ein weiteres Segelschiff von der Nautic-Schule. Insgesamt „tafeln“ an diesem Abend etwa 40 Leute auf des Einsiedlers Veranda. Zeitversetzt. Ohne Nebenkosten und steuerfrei kann man da wohl ganz gut von leben. Der „Einsiedler“ scheint ein Geheimtipp zu sein, den man in der Branche ganz einfach kennen muss. Ob er sich zur Ruhe setzt, wenn er die erste Million voll hat?

Walter plagt ein anderes Problem. Beim gemeinsamen Düngen des Strauchwerks hinter Sergios Hütte spricht er es aus: „Charly“, sagt er, „du bist doch auch ein gebildeter Mensch. Was mach' ich bloß mit dem Arthur?“

Charly kennt die Begleitumstände. Arthur ist Leiter des Amtes, in dem Walter arbeitet. Vorgesetzter x-ten Grades. Er kam vorhin als Crewmitglied der Kirk von Skipper Franz. Und Walters Problem besteht darin, dass Segler sich untereinander duzen. Vom ersten Augenblick des Einander-Kennenlernens. Per „Sie“ kennen sich die beiden seit Jahren.

„Also im Amt musste „Sie“ zu ihm sagen. Das ist klar“, eröffnet Charly die Gedankenkette.

„Weiß ich auch“, antwortet Walter, „aber hier, unter den vielen Seglern, da sieht das doch komisch aus.“

Da hat er recht.

Man grübelt eine Weile, und dann hat Charly die Lösung: „Warte einfach, bis er dich anspricht. Für den ist das Problem doch genau so groß wie für dich.“

Als man an den Tisch zurückkehrt, ist Walters Platz besetzt. Zwischen Marianne und Arthur wurde dafür ein Platz frei. Walter bleibt nichts anderes übrig, als sich widerwillig in die Lücke zu quetschen.

„Na Walter, kommst du zu Recht mit deiner Crew?“

Skipper Ortmann fällt ein Fels aus dem T-Shirt.

„Klar Arthur. War ein prima Ritt bis hierher. Heute war' n wir in Sardinien und haben 'ne Kartoffelreibe gekauft. Alles ohne Probleme gelaufen.“

Wenn es nicht Nacht wäre, die Sonne würde scheinen.

* * *

Der Wind hat zwischen 1 und 2 Beaufort auf die Beine gebracht, und so müssen die Prüfungskandidaten wieder üben. Zwei Stunden lang fährt man vor der wundervollen Granitküste Manöver. Dann steht Karl-Edwin mit einer Krawatte an Deck. Ein Glas Rotwein hat er auch in der Hand. Die Krawatte besteht aus rosa Toilettenpapier. Karl-Edwin drückt allen anderen auch ein Glas Rotwein in die Hand und behauptet. „Nunc est bibendum.“ Basta.

Nach des Skippers nörgelnder Fragerei rückt er schließlich mit der Ursache heraus: „Wir haben die für den Segelschein BR erforderlichen 300 Seemeilen zurückgelegt.“ 555 Kilometer.

Um 14 Uhr ankert die ‚Ondine‘ wieder auf Reede. Vor Girolata. Girolata hat zwar auch keinen Anlegehafen, dafür aber einen langen Holzsteg in einer vollständig windgeschützten Bucht. Leider sind alle Plätze belegt, und zwar von kleinen Schiffen. Das einzige Schiff, an dem die ‚Ondine‘ von der Größe her anlegen könnte, ist das Polizeiboot, und an dem will der Skipper lieber nicht anlegen. Behörden sind auf See immer zu meiden. Besonders hier, wo die politischen Verhältnisse problematisch sind, und wo Frankreich runde 300 Jahre Verspätung hat.

Wie am Vorabend wird alles Empfindliche und alles Verderbliche ins Schlauchboot gepackt. Dann schwimmt man an Land. Girolata ist schnell besichtigt. Ein Genueserturm, fünf Häuser, sieben Ziegen, eine Kapelle und eine Kneipe. Drum herum unbeschreiblich schöne Land-

Landschaft. Steile Wände aus hellrotem Granit. Macchia an einigen Stellen. Hauptsächlich jedoch gelb blühende Schafgarbe und knallrot blühende Wolfsmilch. Dazwischen eine mediterrane Verwandte der Alpenrose. Sie blüht rot mit einem goldenen Einschlag. Girolata kann man nur von See her erreichen. Normaltouristen ist der Anblick verwehrt. Man spricht jedoch von Plänen, die Bucht mit einem Tunnel touristisch zu erschließen. Hoffentlich ist der Fels zu hart. Eine Straße über den Berg zu bauen dürfte zum Glück nicht möglich sein. Jedenfalls nicht mit vertretbarem Aufwand.

Nach sechseinhalb Minuten Dorfrundgang sammelt man sich vollkommen zufällig in der Dorfschänke. Der einzigen. Kronenbourg wird serviert. Aus kleinen, grünen Flaschen mit Kronkorkverschluss. Labberig warm ist das Bier. Aber woher soll hier der Strom für einen Eisschrank kommen? Die Gäste sitzen selbstverständlich im Freien, denn das Wirtshaus von Girolata ist eigentlich nur ein Ein-Mann-Kiosk mit Abstellschuppen für Tische und Bänke. Falls doch mal der eine oder andere Ausflugsdampfer in der Bucht ankern sollte. Walter sagt, dass im Sommer manchmal Touristen per Ausflugsdampfer hier hergebracht werden und dann die Einheimischen anstauen wie die Tiere im Zoo.

Heute kommt zum Glück kein Butterschiff. Die sieben Germanen haben Girolata für sich. Es ist Sonntag, und da wird auch nicht gefischt. Die Männer gehen – wie das andernorts auch vorkommen soll – nach dem Gottesdienst ins Wirtshaus. Für Ackerbau und Viehzucht ist der Boden zu karg. Die Gesamtfläche an fruchtbarem Boden kann ein mittelkräftiger Mann bequem in einer halben Stunde mit einer halb abgelösten Schuhsohle umgraben.

Allmählich bevölkert sich das Standardmobiliar in Girolatas ‚Biergarten‘. Bei einfachen Bewirtungsstätten denkt man unwillkürlich an Resopalkneipen mit Holz- oder gar Plastikstühlen. So aber ist das in Girolata nicht. Ganz und gar nicht. Das Mobiliar ist solide. Genauer gesagt, außerordentlich solide. Der Wirt hat Tische, Stühle und Bänke selbst aus Eukalyptusholz geschnitzt, und zwar sehr originell. Kein Tisch gleicht dem anderen. Jeder Stuhl wurde individuell gestaltet, und jede Bank zeugt von eigenem Design. Alles irre bequem. Der Künstler nutzte die natürlichen Gegebenheiten des Holzes so, wie das die Naturmenschen üblicherweise tun. Ausgehendes Mittelalter. Ernst gemeint. Kein Nostalgie-Gag. Wer nicht in der Lage ist, sich hier wohlfühlen, der sollte seinen Urlaub in Jesolo, Rimini oder Benidorm verbringen. Hier gibt es kein Radio, keinen Kassettenrecorder, keinen Fernseher, kein Bügeln und keine Nähmaschine, keinen elektrischen Strom. Primitiv wirkt das aber trotzdem nicht. Die alles andere als trübsinnig wirkenden Einheimischen nötigen den deutschen Bootstouristen Respekt ab. Keinem kam es in den Sinn, sich diesen Menschen gegenüber als etwas Besseres zu dünken.

* * *

$\lambda = 42^\circ 22' N$, $\varphi = 8^\circ 32,5' E$ lautet die Logbucheintragung von 19.00 Uhr am Sonntag, dem 14. Juni. Lambda und Phi stehen für geographische Länge und Breite. Walter hat die Koordinaten eingetragen, nachdem die Yacht in einem winzigen Naturhafen der Vogelschutzinsel Gargalo Anker warf und dann achteraus wie in eine Garage fuhr. Walters Lieblingsplatz. Vier- oder fünfmal war er schon da. Bei keinem Törn versäumt er einen Besuch.

Eberhard vertäut die Yacht an großen Eisenringen, die irgend jemand in den Fels gedübelt hat. Die anderen bauen derweil mit dem Schlauchboot und vielen langen Reserveleinen eine ‚Landefähre‘.

„Eilt euch e bissi!“ Walter weiß, warum er zur Eile drängt. Die Sonne geht gleich unter. Da werden sich die Möwen sammeln und ihre Übernachtungsplätze aufsuchen. Das Schauspiel will er sich nicht entgehen lassen. Bis zum Gipfel des Berges, den ein verlassener Wachturm krönt – eine vergessene Kanone zeugt noch vom Verteidigungswillen der inzwischen verstorbenen Pisaner – müssen 127 Höhenmeter überwunden werden. In Turnschuhen, denn Bergstiefel hat keiner im Gepäck. Dornige, stachelige Macchia und glasig scharfkantiger, roter Granit erschweren den Aufstieg auf dem nur mit Mühe auffindbaren Trampelpfad. Zum

Glück ist die Temperatur auf 27 °C gefallen. Im Schatten. Theoretisch jedenfalls, denn Schatten gibt es weder auf dem Segelboot noch im westkorsischen Gelände. Von ihrem tiefen Stand aus brennt die Sonne aber kaum noch, und außerdem weht etwa eine Stärke Wind. Da geht das ganz gut. Die Fotoapparate und Videokameras müssen auch alle mit. Logisch.

Die ‚Ondine‘ dümpelt bereits im Dunkeln, aber hier oben bei dem Wachturm scheint noch die Sonne. Zwei Finger breit schwebt sie über dem Wasser, als sich die Segler auf der Plattform vor dem Turm keuchend niederlassen. Tausende von Möwen und vor allem Lachseeschwalben schweben in großen Kreisen schreiend durcheinander. Wie ein überdimensionierter Mückenschwarm in Zeitlupe. Rot, wie die Feueresse eines Hochofens, gleitet die Sonne ins Meer.

Bevor es stockfinster wird, haben die Sonnenverabschieder noch etwa 30 Minuten Zeit für den Abstieg. Manfred filmt brütende Möwen. Eine soll ihn ganz komisch angeschaut haben. „Wie 'ne alte Bauersfrau mit 'nem weißen Kopftuch.“

Leseprobe 6 (Seite 96 - 102)

„Von 1012 auf 1004 mBar gefallen.“ Das sind 8 mBar. Hektopascal nennt man die heute, aber das wird man einem älteren Fahrensmann nicht mehr beibringen können. Wenn das Barometer mit 3 Hektopascal in der Stunde fällt, steht Sturm ins Haus. Ein mulmiges Gefühl in der Magengegend sollte man durchaus als angemessene Reaktion betrachten.

„Wie isses? Wolle mer trotzdem auslaufe?“ Man befindet sich im Hafen von Calvi.

Die Azubis befürworten eifrig. Sie wollen keinen Schönwetterführerschein. Wenn sie den Stempel kriegen, dann soll es auch mal richtig geblasen haben.

Schon beim Verlassen des Hafens weht den Seglern die Gischt ins Gesicht. Wie wird so ein Sturm erst auf hoher See aussehen? Das Barometer fällt weiter. Abends ab sechs mit 3 mBar in der Stunde. Der Wind legt ständig zu, und die Wellen werden höher und ruppiger. Mistral in voller Blüte. Egal ob mBar oder Hektopascal.

„Das hat keinen Zweck“, entscheidet Walter, als die ‚Ondine‘ schließlich mit Sturmfock und zwei Reffs im Groß gegen den Nord-Nord-West anknüppelt. Der Wind kommt ziemlich genau von vorn. Mit Kreuzen kann die Yacht ein paar jämmerliche Meilen in der Stunde gutmachen. Um auf diese Weise bis St. Tropez zu kommen, müsste man zwei volle Tage rechnen. Mindestens. Das wäre sinnloser Heldenmut. Wenn die ‚Ondine‘ jedoch jetzt wieder in den Hafen von Calvi einläuft, kann das als ehrenrührig ausgelegt werden. Was tun? Franz ist mit seiner Kirk kurz vor der ‚Ondine‘ ausgelaufen. Wenn der durchhält, dann ist Walters Crew blamiert.

„So blöd' is der Franz net“, sagt Walter. „Ich kenn ihn.“

Um halb neun am Abend liegt die ‚Ondine‘ wieder in Calvi. Kein Franz da.

„Jetzt habt ihr euern Sturm gehabt“, sagt der Skipper. „Langt's euch?“

Eigentlich war es gar nicht so schlimm. Nur ausgeschlafen hätte man sein müssen. Und immer gegenan knüppeln ist auch weniger motivierend als wenn der Wind aus einer günstigeren Richtung weht. Den Rückweg empfand man im Vergleich zu dem Anknüppeln schon fast als Erholung. Morgen hat der Wind vielleicht ein bisschen gedreht. Morgen wird's gepackt. Bestimmt!

Nachdem das Schiff vertäut und das Ölzeug zum Trocknen aufgehängt ist, geht die Crew essen. In Calvi City. Direkt auf dem Marktplatz. Bei dieser drückend schwülen Hitze sitzt man natürlich im Freien. Kein Lufthauch geht. Wenn jemand hier einem Nichtsegler erzählen würde, dass 20 Kilometer weiter die Hölle tobt – Walter sagt: „Wellen so hoch wie ein Zweifamilienhaus anrollen“ – dann würde der antworten: „Ihr spinnt.“

„Alles roger, I tell you.“ Herwig Altensteins diesjähriger Standardspruch hallt quer über den buckeligen, von altherwürdigen Kaschemmen umstandenen Kopfsteinpflasterplatz. Obwohl der von den ‚Ondine‘-Seglern okkupierte Tisch, wie alle Tische auf diesem Platz und in den Kneipen drin, vollständig belegt ist, passt Herwig mit seiner Crew noch dazu. Bei Bedarf kön-

nen Segler auf die Hälfte schrumpfen. Horizontal. Zwei oder drei weitere Crews von der Nautic Schule tragen ebenfalls zur Fülle auf dem Platz bei, und manche Touristen nagen auf den Stufen der Kirche oder des Rathauses an ihrer Pizza.

Herwig, auch so ein verrückter Segler wie Walter, erzählt mit glasigen Augen, dass sie beim Ablaufen von der Welle einmal sogar fast zehn Knoten geschafft haben.

„Da draußen ist die Hölle los.“

„Ich weiß“, sagt Walter, „mir sin auch grad widder reikomme.“

„Übrigens“, fährt er dann fort, „habt ihr was vom Franz gesehe?“

Nein. Vom Verbleib der Kirk kann keiner berichten. Wollen hoffen, dass alles gut geht. Walter ist zuversichtlich, denn die Kirk segelt bedeutend schneller als die anderen Schiffe, und der Franz ist kein Anfänger.

* * *

Um fünf Uhr in der Frühe des 17. Juni sieht die ‚Ondine‘ geschäftige Morgenhektik. Man nimmt sich nur wenig Zeit fürs Frühstück. Dann wird alles Bewegliche doppelt festgezurt. 1003 Hektopascal. Der Luftdruck bleibt konstant. Um halb sechs läuft die ‚Ondine‘ aus. Diesmal wird die Sache durchgezogen! Eisern.

Beim Passieren der Hafeneinfahrt begegnet man einem Hochseeschlepper, der sich in Calvi auf die Lauer legt. Bergeprämiën winken besonders bei schwerem Wetter. Um sieben Uhr flaut der Wind ab. Vielleicht noch vier bis fünf Beaufort, aber starke Dünung. Gegen Mittag schläft der Wind fast ein. Am Nachmittag segelt die ‚Ondine‘ stundenlang unter Fock und einfach gerefftem Groß. Abends gegen acht flaut der Wind noch weiter ab. Walter schleicht um die Segelkammer wie die Katze um den heißen Brei.

„Jungs“, fasst er sich schließlich ein Herz, „holt die Genua 'raus. Mir hänge jetzt den große Lappe 'nuff!“

Der Inhalt der Segelkammer fliegt ins Cockpit. Die Fock wurde gerade geborgen, da haut der Sturm den Seglern sieben bis acht Windstärken um die Ohren. In Böen neun oder gar mehr. Der Wahnsinn scheint auszubrechen. Ringsum brodeln die See. Selbst Walter ist blass geworden. Wenn die Crew sich ein wenig beeilt und das Vollzeug fünf Minuten eher aufzuhängen begonnen hätte, dann besäße die ‚Ondine‘ jetzt keinen Mast mehr.

„Das ist es, was das Mittelmeer seit ein paar Jahren so gefährlich macht“, doziert der Skipper. „Eben noch meinst du, der Weltfrieden bricht aus, und fünf Minuten später kämpfst du um dein Leben.“

Inzwischen wurde die Sturmfock vorgeheißt und das zweite Reff ins Groß gebunden. Auch gegen den Sturm knüppelt man weiter Kurs St. Tropez.

Alle Mann sind an Deck. Keiner möchte etwas verpassen. Nur Walter haut sich aufs Ohr. Er will in den frühen Morgenstunden, wenn sich nach aller Erfahrung die Müdigkeit wie eine wattierte Zwangsjacke auf die Übernächtigten senkt, ausgeschlafen sein. Um halb zehn Uhr glaubt Manfred, ein Leuchtfeuer ausgemacht zu haben. Steuerbord voraus. Tatsächlich, da ist etwas. Ein Festfeuer? Weiß.

„Zwei“, sagt Erwin plötzlich.

„Macht doch mal 'ne Peilung!“

Nach vielen vergeblichen Peilversuchen auf der wie bockig stoßenden Yacht, bei denen der Peilkompass mehr die Augenbrauen des Peilers in Mitleidenschaft zieht, als eine Peilstandlinie zu liefern, ist das Feuer geortet. 12°. Jetzt schnell umrechnen. Missweisung: - 1°, Deviation bei einem Kartenkurs von 295°: + 4°. Ergibt eine rechtweisende Peilung von 15°. Missweisung und Deviation müssen berücksichtigt werden, weil bei kleinen Winkelunterschieden große Fehler gemacht werden können. Der Magnetkompass wird nämlich durch die Missweisung, also den Unterschied zwischen dem geographischem und dem magnetischem Nordpol, scheinbar abgelenkt. Und mit der Deviation berücksichtigt man schiffseigene Magnetfelder, die von Motor, Anker, stromführenden Elektrokabeln usw. erzeugt werden. Wer Ablenkungen

von mehr als 1° rechnerisch nicht berücksichtigt, der betreibt keine gute Seemannschaft. Bei ruhiger See ist das schon ein geistiger Kraftakt, bei haushohen Wellen ein Kunststück.

„Das könnte Golfe Juan sein,“ brüllt jemand in die Finsternis. Auszuschließen ist das nicht. Da steht auf halber Höhe ein riesiges, hässliches Hochhaus. Bei der Abfahrt stach das richtig ins Auge. Das muss es sein. Ganz klar. Ist ja auch viel höher, als die Leuchtfeuer. Inzwischen sieht man noch mehr Lichter. Soll man den Skipper wecken und ihm sagen, dass Land in Sicht ist? Erwin meint, man solle noch ein wenig warten, bis keine Zweifel mehr bestehen. Der Rat erweist sich als äußerst vorteilhaft, denn zehn Minuten später fährt das „Hochhaus“ ungefähr 300 Meter an der ‚Ondine‘ vorbei. Eine riesige Autofähre.

Die Mannschaft muss weiterknüppeln. Jedem merkt man die Enttäuschung an. Wieder gegen den Starkwind ankämpfen, ohne zu wissen wie lange noch. Mit roher Muskelkraft die Ruderpinne am Ausschwenken hindern. Spätestens alle zwei Minuten haut ein Brecher übers Deck, und man wird von oben bis unten durchnässt. Ob es unter der Segelkleidung noch einen trockenen Faden gibt, weiß keiner so genau. Wahrscheinlich nicht. Die Hände sind längst klamm. Trotz hoher Tagestemperaturen ist es auf See bei Nacht und Sturm empfindlich kalt. Der Wind pfeift durch Ölzeug, Haut und Fleisch hindurch, so dass man glaubt, direkt an den Knochen zu frieren.