

Hindernissegeln im März

Leseprobe 1 (Seite 7 - 15)

Man muss den Sturm lieben, und das Meer, sonst hat es keinen Sinn, sich im Winter mit einer Segelyacht im Mittelmeer herumzutreiben. Das Mittelmeer kann tückisch sein. Tückisch wie ein angeschossener Eber. Völlig unberechenbar. Besonders im Winter. Da bleibt man besser zu Hause. Außer, wenn man den Sturm liebt. Und das Meer. Aber das wurde ja bereits erwähnt.

Erhard Faber ist einer von denen, die das Meer lieben und sich zumindest vor Sturm nicht allzu sehr fürchten. Bevor er sesshaft wurde, hatte er die vorgeschriebene Zeit bei der Bundesmarine verbracht und sich danach noch zehn Jahre lang auf norwegischen Frachtern in der Welt herumgetrieben. Man darf mit Fug und Recht annehmen, dass er das Meer als seine zweite Heimat ansieht.

Auch Charly liebt das Meer. Er hält es jedoch auch ohne Sturm ganz gut aus, d. h. er braucht eigentlich gar keinen Sturm, um sich auf dem Meer wohlfühlen. Ihm genügen 2 bis 5 Windstärken, 23 °C warmes Wasser und eine Badehose. Aber um den nächsten Segelführerschein zu erwerben, fehlen ihm noch viele hundert Seemeilen. Und was ist zum Meilen-Schrubben geeigneter als ein Überführungstörn? Bedauerlicherweise werden die meisten Schiffe zu ihrem Sommereinsatzort gefahren, wenn's auf See etwas ruppig zugeht.

Als Charly Ende Januar erfährt, dass Erhard Faber Anfang März die Gin Fizz der Nautic Schule von Elba nach Brindisi überführen will, gibt es kein Halten mehr.

„Hast Du schon ‘nen Navigator?“ fragt er Erhard anderntags auf der Bootsausstellung in Düsseldorf, und Erhards „noch net“ stellt die Weichen.

Charly antwortet: „Wenn de einverstande bist, dann haste jetzt einen.“ Charly hat mal vor Jahren angefangen, Segelführerscheine zu sammeln, weil ihm die Besichtigung von Kirchenportalen und Kreuzgängen im Urlaub zu dröge war. Beim Segeln, so dachte er, braucht man sich nicht groß anzustrengen und kommt billig vom Fleck. Dass er in beiderlei Hinsicht irrte, begriff er erst so nach und nach. Aber da hatte er schon Blut geleckt. Segeln kann zur Knochenarbeit ausarten und erfordert, wenn man die Navigation erfolgreich betreiben will, ein gerüttelt Maß an Grips und Gewitztheit. Trotzdem machte dem großen Blondem die Sache mit der Zeit Spaß, und er brauchte nur noch einen einzigen Führerschein. Den Hochseeschein. Dann konnte er Emilio, dem Besitzer der Segelschule, vorschlagen ihn von Zeit zu Zeit als Urlaubsskipper anzuheuern. Charly ist beileibe kein Herkules, aber bei der Decksarbeit stand er immer seinen Mann. Die Navigation lag ihm natürlich mehr. Verzwickte Herausforderungen in Bezug auf Standortbestimmung oder Kursberechnung brachten ihn in Hochform. Er würde auf dem kommenden Segeltörn reichlich Gelegenheit finden, unter schwierigen Bedingungen den Kurs zu finden.

Mit Erhard zu segeln, ist ein Erlebnis. Erhard ist einer jener brummigen Seebären, die niemals in Panik geraten oder in Hektik verfallen. Immer das Ohr an der richtigen Wand, immer das Auge am richtigen Schlüsseloch. Und Fehler sind nicht dazu da, dass man sie macht, sondern allenfalls darüber schmunzelt, wenn sie von anderen begangen werden. Wenn Erhard Wache geht, dann kann man sich bedenkenlos in die Koje rollen. Bei Flaute oder Sturm. Selbst wenn's hagelt oder schneit. Wenn Sie jetzt aber denken, dass da ein Kleiderschrank mit ungehobelten Manieren durch die Lande stakst, dann liegen sie voll daneben. Der Chronist hat selten einen so höflichen, gebildeten, zuvorkommenden, hilfsbereiten, verständnisvollen Menschen mit rabenschwarzem Vollbart und schulterlangen schwarzen, leicht gewellten Haaren kennengelernt, wie Skipper Erhard. Knapp einsachtzig groß, schlank und drahtig. Als Crewmitglied von Odysseus hätte er weiland eine absolut glaubhafte Figur abgegeben. Dem Meer zollt er den gebührenden Respekt, aber vor Sturm fürchtet er sich nicht.

Damit ist auch kaum zu rechnen. Vermutlich wird die Überführung ein gemütliches Kaffeese-
geln, denn das Frühjahr ist außergewöhnlich mild. Rom meldet seit Weihnachten ununterbro-
chen Temperaturen um die 20 °C.

„Am sechsten ist Törnbesprechung“, ruft Erhard seinem Navigator in Spe noch nach, als man
sich trennt, „abends um sieben in der Nautic Schule. In Frankfurt.“ Damals hatte die in Wies-
baden ansässige Nautic Schule noch Zweigstellen in Frankfurt, Hanau und Darmstadt.

Die Törnbesprechung am 6. Februar verläuft völlig unromantisch. Manuela stellt die Crew-
listen zusammen: Erhard Faber fährt mit Charly Braun und Willy Vollmann von Elba bis
Brindisi, und Udo Westing bringt die Yacht zusammen mit Ralf Breithauer und Ernst Egon
Weidner nach Portorož. Dort geht der erste Unterrichtstörn am 1. April los. Bis dahin muss
die ‚Blue Shark‘ überführt sein.

„Sind drei Leute für so eine Elf-Meter-Ketsch nicht ‘n bisschen wenig?“ wird gefragt. Ketsch
nennt man einen Zweimaster, bei dem der Besanmast, also der hintere Mast, niedriger ist als
der vordere. Der Besanmast steht außerdem innerhalb der Konstruktionswasserlinie.

„Doch“, gibt Manuela etwas gequält zu. „Aber wir haben sonst noch niemand gefunden.“
Bewundernswert, wie sie es vermeidet, von Verrückten zu reden.

Drei Tage vor der Abfahrt überrascht Erhard seine beiden Mitsegler Charly und Willy mit
Gerold Herrmann. Manuela hat ihn in letzter Minute irgendwo aufgegebelt. Gott sei Dank! Zu
viert wird das alles viel leichter sein. Gerold kennt die See. Zwei Jahre bei der Bundesmarine
gewesen. Davon sogar vier Monate auf der Gorch Fock. Groß gewachsen, kräftig wie ein Bär,
rundes, gutmütiges Gesicht unter der Stirnglatze. Gerold dürfte genau die Ergänzung für die
Crew sein, die sich die anderen gewünscht haben.

„Unser Zug fährt am Freitag um einundzwanzig Uhr vierunddreißig ab Frankfurt“, erfahren
die Segler bei der letzten Törnbesprechung.

„Einundzwanzig Uhr Treffen auf dem Bahnsteig. Müsst ihr euch selber raussuchen! Ankunft
Livorno: Samstag um zwölf Uhr siebenunddreißig. In Piombino haben wir genau fünf Minu-
ten bis zum Tragflächenboot nach Portoferraio...“

„Das schaffe mer doch nie!“ wird eingewendet, aber Erhard kann seinen Mitseglern nichts
Günstigeres mitteilen. „Um vier Uhr fährt das einzige Boot nach Elba“, sagt er, und der Zug
kommt um fünf vor vier an. Ich kann’s net ändern.“

„Na ja“, nimmt man das zunächst einmal hin. „Des müsse mer dann sehn, wenn’s so weit is.“

* * *

Das Erste, was der Chronist am 26.02. vom Skipper sieht, ist ein großer Hund. Frau Faber
zerrt an der Leine eines neugierigen, dunkelbraun getupften Boxers. „Der Erhard sucht die
andern“, begrüßt sie Charly und nimmt wieder Tuchföhlung mit dem sattsam beladenen Ge-
päckwägelchen vor Bahnsteig 9 auf.

Erhard schiebt zwei Minuten später mit brummiger Miene an. „Gleich neun Uhr“, mosert er
los. „Vier Minute nach halb zehn fährt der Zug. Neun Uhr am Bahnsteig, hab ich gesucht.
Laut un deutlich.“

„Es is ja noch net neun“, versucht Charly den Unmut zu dämpfen, und wie zur Bestätigung
tritt Willy aus der Menge der Vorbeihastenden. Willy ist unschwer an seinem Fidel-Castro-
Bart zu erkennen. Außerdem schlottert ihm immer derselbe, etwas zu groß gekaufte, hellgrau-
hellblaue Anorak über den stets verwaschenen Jeans. Reden tut Willy nicht viel, aber lachen.
Vater und Mutter begleiten ihn, weil sein riesiger Seesack kräftigerer Arme bedarf, als Willy
vorweisen kann. Nicht dass er schwächlich wäre, aber kraftvoll wirkt er auch nicht gerade.
Außerdem begleitet ihn ein Freund, der sich in Reisedingen auskennt. „Wenn ihr dem
Schlafwagenschaffner zwanzig Mark gebt“, rät er, „dann braucht ihr euch um nix zu küm-
mern. Der hält euch fremde Leut aus ‘m Abteil, macht euch die Bette, bringt euch alles, was
ihr braucht und weckt euch auch rechtzeitig vor Genua, falls ihr verschläft.“

„Wo der Gerold nur bleibt?“ meldet sich Erhard wieder zu Wort, als alle begrüßt sind. Die Bahnhofsuhr zeigt nun erbarmungslos neun Uhr an. Digital. Neben der Tafel, die mit einem rasanten, blauen E und einem noch flüchtigeren, gelben C andeutet, dass es sich bei dem Liege- und Schlafwagenzug Italia Express Nr. 271 nach Roma Termini um einen Euro-City handelt.

„Ich hab gestern noch mal mit der Manuela telefoniert“, lenkt Charly Erhard von seinen Sorgen ab. „Du sollst Dir von dem Christian zeige lasse, wie mer ans Getriebe kommt.“

„Was soll dann der Quatsch?“ entrüstet sich Erhard. „Ich weiß doch, wo bei em Schiff des Getriebe is un wie mer drankommt. Hier schreib liewer mal die Telefonnummern auf!“

Dabei reicht er Charly einen Zettel, auf dem etwas hastig alle Nummern notiert wurden, unter denen Manuela, Emilio oder Mike, Emilios Sohn, außerhalb der Öffnungszeiten der Segelschule zu erreichen sein könnten. „Nur wenn was is.“

„... siwe Uhr ab Brindisi, halb elf ab Rom“, erklärt Willy den besorgten Eltern. „Mir sin am Sonntag um halb eins widder da. Zwölf Uhr fünfundreißich landet die Maschine.“ So ist es jedenfalls geplant.

„Mir bringe jetz des Gepäck ins Abteil!“ schlägt Erhard vor. Er wirkt sichtlich nervös, denn eine Elf-Meter-Ketsch bei Wintertage zu dritt durchs Mittelmeer zu schaukeln, das könnte auch bei ruhigem Wetter in Schinderei ausarten.

„... do unne werd er ja besser Wetter hawwe“, hört man noch Herrn Vollmann Sohn Willy ermuntern. Willy kann Aufmunterung gebrauchen, denn auf viel Hochseerfahrung blickt er noch nicht zurück.

Fünf Minuten vor Abfahrt des Zuges taucht Gerold auf. Ebenfalls zusammen mit Familienangehörigen und Freunden. Man hat ebenfalls gewartet. Am anderen Ende des Bahnsteiges.

* * *

„Es hängt alles davon ab, ob mir des Tragflächeboot kriege“, erklärt Charly seine Törnplanung. „Wenn’s fort is, dann müsse mer in Piombino üwwernachte, un morje kann mer womöglich nix einkaufe. Wenn mer awwer heut Abend noch wegkomme, dann hawwe mer viel Zeit. De Stromboli, Vulkano un vielleicht sogar de Ätna könne mer dann mache.“

„In Mailand hatte mer schon siebe Minute Verspätung“, wirft Gerold ein, und beißt herzhaft in sein labberiges Plastikfrühstück. An sich hatten die jeweiligen Muttis ja alle mit sichtlich wohlgemeinten Fresspaketen ausgestattet, aber auf unerklärliche Weise wurden die Vorräte vorzeitig alle. Der letzte Bissen sah nicht einmal die Schweizer Grenze. Was heißt ‘Schweizer Grenze’? Schon beim Verlassen Hessens war nicht mehr viel da. So musste der Schaffner eben bemüht werden, als der Zug mit gleichmäßigem Rauschen und eintönigem Deremderem, Derem-derem die Poebene durchquerte.

„Die hawwe die Schiene net zusammegeschweißt“, sagt Willy, und Erhard knurrt: „Brauchste de Kaffee wenigstens net umzurührn.“ Aber Gerold heitert ihn mit einem fröhlichen: „Hier können Sie Bananen essen, ohne zu kauen“, wieder auf.

„Sach emal, warum sachste dann eigentlich immer Sie zu uns?“ fragt Willy, und Gerold meint, dass er sich nicht so schnell daran gewöhnen könne, Leute zu duzen, die er gerade erst kennengelernt habe. Daraufhin beschließen die anderen, dass sie zu dem Gerold ‚Du‘ und zu dem Herrmann Sie sagen. In Zweifelsfällen haben sie sich mit: „Herr Herrmann! Sagen Sie doch bitte dem Gerold...!“ oder „Gerold! Sag dem Herrmann, er soll gefälligst...!“ beholfen.

* * *

Leseprobe 2 (Seite 25 - 41)

Gegen drei wedelt Christian mit einer Dose Getriebeöl herum und sagt: „Des werd’s unterwegs net brauchn. Duht’s euch nur mit belasten. Des Getriebe is ganz neu.“ Er packt die Dose

in seinen VW-Bus. An diese Szene werden sich die Segler später besonders schmerzlich erinnern.

Nachdem Willy einen Blick in das Drahtgewurstel hinter der Schalttafel geworfen und die Blende voller Entsetzen wieder zugeschraubt hat, lässt sich Erhard die Funktionen der Anzeigergeräte im Cockpit und beim Niedergang erklären. Bei den meisten geht das ganz schnell, denn sie sind kaputt. Christian leitet die Erklärungen dann mit den Worten ein: „S’duht mer ja selwer leid, oawer...“ Niedergang nennt man übrigens das Treppchen von der Plicht (= Cockpit = Aufenthaltsplatz an Deck) zur Pantry (= Messe = Aufenthaltsraum unter Deck).

Den dicksten Hammer setzt er mit der Behauptung hin: „Dass der Windmesser nix oazeigt, des macht fei gaaar nix. Da werd’s noch froh sein, wenn’s net wisst’s, wie stark’s blast.“

Als er lange genug an dem Funkpeiler herumgebastelt hat, kommt er mit den Worten: „I muss euch eine betrübliche Mitteilung machn, ...!“ Diesmal lässt Erhard die Sache aber nicht durchgehen, denn den Funkpeiler wird man unterwegs dringend brauchen. Der „Reparateur“ versucht, die Überführungscrew mit allerlei Mätzchen auszutricksen – inklusive angeblich durchgebrannter Sicherung –, aber Charly gibt nicht eher Ruhe, bis er zumindest die Morsezeichen E L B vom nahegelegenen Sender hereinbekommt.

„Wo is’n der Kopfhörer?“ will Charly wissen, und Christian rückt wieder mit einer betrüblichen Mitteilung heraus. „Mensch“, wird der Navigator in Spe jetzt grob: „haste mal ohne Kopfhörer e Funkpeilung gemacht, wenn der Motor läuft?“ Aber der Österreicher ist durch nichts zu beeindrucken. Er lässt seinen Unmut über die anspruchsvollen Quengler in der Behauptung los: „I wann Zeit ghabt hätt, die paar Meiln bis Portorož, die hätt i die Yacht scho alleins nuntergfaahrn.“ Das wagen die Überführungssegler zu bezweifeln. Auch Charly gibt zu, dass er stark beeindruckt ist. Zumindest hat es ihm die Sprache verschlagen.

Es gibt zwei Arten von Funkpeilern. Der Handfunkpeiler ist mit einem Kompass kombiniert. Handfunkpeilungen führt man an Deck aus, wo Schiffsmagnetfelder gering sind. Man kann die Richtung zum Sender direkt auf magnetisch Nord bezogen ablesen, sobald man den Pieps-ton im Kopfhörer nicht mehr hört. Bei fest installierten Funkpeilern bezieht sich die Peilrichtung auf die Schiffskiellinie. Die Ablesung muss mit dem Kompasskurs addiert werden, damit man den Winkel zum Peilsender erhält. Wenn’s zu viel wird, zieht man 360° ab. Warum der „Schiffsreparateur“ den Handfunkpeiler fest installierte, noch dazu in der Nähe des Lautsprechers, wird für alle Zeiten ein Rätsel bleiben. Ein gutes Licht auf seine Fähigkeiten wirft das jedenfalls nicht. Lautsprecher werden mit starken Magneten ausgestattet, und ein Kompass in der Nähe zeigt dann immer genau zu dem Lautsprechermagneten hin und behautet, da sei Norden.

Erhard fängt nun endlich an, massiv zu drängen. Auch er ist inzwischen davon überzeugt, dass an der ‚Blue Shark‘ um so mehr kaputt geht, je länger der „Fachmann“ auf das Schiff losgelassen wird. Die Wanten sind alle neu. Wanten sind Stahlseile, mit denen der Mast in seiner Lage gehalten wird. Manche der Wanten sind sogar mit Splinten gesichert. Fast alle Relingstützen stehen gerade. Der Mast steht gerade. Der Großmast jedenfalls. Der Besanmast hat ‘nen leichten Schlag nach schief. Aber auf kurzen Strecken ist das ohne Bedeutung. Nur wenn man beispielsweise den Atlantik überqueren wollte, dann würde man ohne Gegensteuern in Brasilien landen, statt in New York.

„Was ist mit den Segellatten vom Besan?“ will Erhard wissen. „Machste die noch rein oder solle mer e paar Äst wo abschneide?“ Dass die Segellatten fehlen, ist bisher noch keinem aufgefallen. Dafür gibt der „Spezialist“ aber unumwunden zu, dass man das Reff im Besan in Ordnung zu bringen versucht hätte, jedoch leider, leider... Es hängt jämmerlich schief herunter. Keine 30 Zentimeter über dem Lümmellager beginnend und fast mit der Baumnock abschließend. Die dazu passende Windstärke muss Rasmus erst noch erfinden. Baumnock nennt der Segler das Ende des Segelbaumes und mit Lümmellager bezeichnet er die frei bewegliche Befestigung des Baumes am Mast. Rasmus ist der hauptsächlich für den norddeutschen Raum zuständige Gott des Windes, der aber auch gelegentlich im Mittelmeer bemüht wird.

Die anderen Segel sind alle in Ordnung. Um präzise zu sein: Sie sind völlig neu. Christian und Mike ziehen sie der Reihe nach hoch und packen sie dann wieder weg. Christian bündelt schließlich die Fock an der Backbordreling fest und meint, die aufzuräumen hätte er jetzt keine Lust. Die könnte man im Prinzip immer so rumhängen lassen. Charly ist dagegen, zumal auch der Anker nur auf dem Vorschiff festgebündelt ist. „Das is normal“, beteuert die Fachkraft. „Des wird immer so gmacht.“ Bündeln bzw. festbündeln kommt von Bündel. Bündel waren ursprünglich kleine, kurze Leinen, mit denen die Segel nach dem Reffen beigegeben wurden, damit der Wind keine Taschen herauswehen kann, was die Windangriffsfläche wieder vergrößert hätte. Inzwischen nennt man jede kurze, dünne Kordel ein Bündel.

Vor dem Siegeszug der Rollfock hatte eine Yacht neben dem Großsegel (dem Hauptsegel am Großmast) in der Regel noch mehrere Vorsegel. Das gebräuchlichste war das mittelgroße, die Fock. Das kleinste hieß Sturmfock und das größte Genua.

„Bei mir aber nicht“, hängt sich Charly in die Diskussion und verstaut mit Gerolds Hilfe den Anker im dafür vorgesehenen Kasten. „Der wird außerdem noch zugebunden“, äußert er schroff. „Ich hab zu oft erlebt, dass irgendwas Unvorhergesehenes passiert is. Dann musst du plötzlich eingreifen, und der Kram ist Dir im Weg.“ Wenn es nach ihm ginge, würde auch die Fock noch ordentlich aufgeräumt, aber Erhard meint, es sei schon genug Zeit vertrödelt worden.

Charly sieht das ein, denn er will noch bei Tage eine Deviationstabelle erstellen und, falls es möglich ist, auch eine Funkbeschilderung. Peilscheibe und Vordrucke liegen auf dem Kartentisch bereit. „A Deviationstabelle braucht's net“, mischt sich nun Christian wieder ein. Er schwört Stein und Bein, dass der Kompass exakt anzeigt. „Überhaupt keine Ablenkung“, versichert er mehrfach und deutet auf einen gelben Zettel, der an der Scheibe vorm Kartentisch hängt. Die höchsten Werte belaufen sich auf unwesentliche 1,5 Grad. Woher er das weiß, ist indessen nicht zu erfahren. Genaugenommen kann er das gar nicht wissen, denn die Yacht liegt seit ein paar Monaten an der gleichen Stelle, und zwar in einem Hafen, der wegen seiner eisenhaltigen Umgebung nicht nur Portoferraio genannt wird, sondern auch laut Seekarte als äußerst magnetfeldträchtig bekannt ist. Da könnten sich durchaus, zumindest auf zwei in 180 Grad zueinander stehenden Kursen, für einige Zeit unliebsame Deviationen eingeschlichen haben. Aber die Segler wollen jetzt weg. Willy und Gerold haben das Schiffsinnere bereits auf Hochglanz poliert.

Das mit der Deviation ist im Prinzip harmlos, kann aber unangenehm werden, wenn Unvorhergesehenes eintritt. Eines der wichtigsten Navigationsgeräte an Bord einer Segelyacht ist der Magnetkompass. Leider zeigt er nicht genau nach Norden. Ursache dafür sind die sogenannten Kompassfehler. Der eine wird Missweisung genannt. Die Missweisung, MW abgekürzt, entsteht, weil der magnetische Nordpol nicht mit dem geographischen identisch ist. Bilden beide Pole vom Schiffsort aus gesehen einen messbaren Winkel, dann muss die Kompassmessung um die Missweisung berichtigt werden, damit die Schiffsort- oder Kursberechnungen auf geographisch Nord bezogen werden können. Die Deviation, Dev. oder Abl. abgekürzt, entsteht durch bordeigene Magnetfelder, die vom Motor, dem Anker, den elektrischen Geräten, insbesondere Lautsprechern usw. ausgehen können. Um die Deviation rechnerisch berücksichtigen zu können, erstellt man eine Deviationstabelle. Dabei hat sich die Peilscheibe, mit der man den Winkel zwischen Kiellinie und gepeiltem Objekt misst, als besonders hilfreich erwiesen. Wenn Charly fürs erste Mal in 20-Grad-Schritten die Deviationen bestimmen könnte, würde das viele Unsicherheiten aus der Navigation des Überführungstörns nehmen.

Wenn der Navigator den Kurs in der Karte „absetzt“, zeichnet er Verbindungslinien vom Ausgangsort zum Zielort in die Karte, liest an einem Winkelmess-Dreieck den Kartenkurs (KaK) ab und rechnet diesen dann unter Berücksichtigung der Missweisung und der Deviation in den Kompasskurs (MgK) um. Müssen noch Wind- oder Stromversatz berücksichtigt werden, wird der Kartenkurs zum KüG, dem Kurs über Grund.

Bei der Funkpeilung ist darüber hinaus noch die Ablenkung der Funkfeuer-Signale durch bordeigene Störquellen (Mast, Baum, Wanten usw.) zu berücksichtigen, wozu der Navigator, ebenfalls mit Hilfe der Peilscheibe, eine Funkbeschießungstabelle anfertigt.

Christian hat inzwischen herausgefunden, dass man ihn loswerden will und räumt seinen Krempel zusammen. Die ‚Blue Shark‘ nimmt zusehends ein freundlicheres Aussehen an. Endl...

Kurz nach drei schleppt der Österreicher ein funkelnagelneues Batterieladegerät in die Pantry. Erhard erschrickt. „Haben die Batterien am Ende auch eine Macke?“

„Naaa“, sagt Christian. „Dees neet. Aber ich hab euch eine andere, eine ganz eine betrübliche Mitteilung zu machen. I find die Papiern nimmer. Gestern warn ‘s noch da. Heut san ‘s weg. Ihr könnt ‘s mi totschlag’n un auf’n Kopf nauf stell’n. I find sie net.“

Sonntag Nachmittag. Behörden zu. Extrem lange Gesichter. Wenn Erhard und seine Mitsegler den „Schiffsreparateur“ nicht bald los sind, dann versenkt der ihnen am Ende noch die Yacht. Erhard macht ihm und Mike die Heimreise schmackhaft, indem er auf die letzte Fähre hinweist, die in einer Stunde Elba verlassen wird. „Könnt sein, dass i ‘s im Büro von der Werft hab liegn lassn“, gibt der Unglücksrabe den Angeschmierten noch einen Tipp mit, und Mike sagt, sie sollten nach Signore Nilo fragen. Dem Gewerkschaftsboss. Der sei der einzige auf der Werft, der ein wenig Deutsch spreche.

Auf diese betrübliche Mitteilung hin setzen sich die vier Überführungssegler erst einmal in die Pantry und machen Bestandsaufnahme. Charly und Willy köpfen eine Flasche Roten und die beiden Antialkoholiker leeren gemeinsam eine große Cola. Vor morgen früh ist an Auslaufen nicht zu denken, denn in einem so bürokratieversessenen Land wie Italien ohne Behördensegen auszulaufen, wäre mehr als grob fahrlässig.

Erhard berichtet kurz, dass das meiste okay sei. Fahren kann man mit der Yacht schon. Der Motor ist vielleicht ein bisschen ausgeleiert, aber an sich gesund. „Zu viel im Leerlauf gefahrn“, vermutet er. „Das geht auf die Lager.“

„Warum im Leerlauf?“ fragt Charly.

„Das hat mer bei Eignerboote oft“, sagt Erhard. „Die lasse als de Motor im Leerlauf mitlaufe, damit genug Strom für de Eisschrank da is, un des Bier net so warm wird. Für die Lager vom Motor is des Gift. Deshalb hat ja auch jemand de Eisschrank abgeklemmt.“

Die Tanks sind voll. Gerold hat den winzigen Wassertank gefüllt und Diesel 20-literweise von der Tankstelle beim Supermarkt herangeschleppt. Die Bilge stinkt nicht, und die Toilette ist, von einer nicht mehr ganz funktionierenden Dichtung abgesehen, leidlich in Schuss.

Willy winkt auf die Frage nach der Elektrizität ab, bestätigt aber, dass die Positionslampen brennen. Immerhin etwas. Und Charly? „Also die Seekarte sin komplett un die meiste auch ganz neu“, rapportiert der Angesprochene. „Werkzeug okay, Signalmittel ganz neu, könnte paar Rakete mehr sei, awer ‘s geht. Rettungsringe neu. Feuerlöscher okay.“

„Na ja, dann müsste mer doch zurechtkomme.“

„Haste Dir mal de Handpeilkompass angeguckt?“ fragt Charly und hält Erhard die Leihgabe aus dem Deutschen Museum unter die Nase. „E Luftblas drin“, sagt er, „mit der könntste ‘s e Woch unner Wasser aushalde.“

„Ablese kann mer ‘n awwer“, wendet Erhard ein, und Charly kontert: „Dann darfst Du das bei schwerer See mache“, woraufhin Erhard ein schiefes Gesicht zieht.

Aber das ist nicht ernst gemeint, denn schwere See ist diesmal nicht zu erwarten. Es sieht alles so friedlich aus. Der mildeste Winter seit Menschengedenken.

* * *

Montag Morgen stehen Erhard und Charly Punkt acht Uhr im Büro der Werft.

„Signore Nilo, prego?“

Mit einer weitschweifig nichtssagenden Geste werden sie darüber informiert, dass sich Signore Nilo irgendwo auf dem Werksgelände aufhalte. Das Werksgelände ist jedoch riesengroß. Ob man ihnen nicht einen Tipp...?

„Si! Signore Nilo guidare oder so uno Alfa Romeo. Si!“

Alfa Romeo ist natürlich eine große Hilfe, denn etwa die Hälfte der Werftarbeiter fährt Fiat. Also stöbern die Hilfesuchenden zwischen aufgebockten Yachten, rassigen Motorbooten und – was die Haupteinnahmequelle der Werft zu sein scheint – Fischerbooten herum, um sich schließlich zu fragen, ob dieses alte, verbeulte Vehikel undefinierbarer Farbe zwischen olivbrunne und khaki einem Gewerkschaftsboss wohl anstünde. Die positive Entscheidung erweist sich indessen als richtig, denn nach Durchqueren mehrerer Hallen für Zimmerleute, Schreiner, Schmiede, Schlosser und Dieselmotorklempner stehen sie vor dem Gesuchten.

„Papiere? No. Quästo Papiere?“

„Unsere. Also das Constituto und die Taxe. ‚Blue Shark‘.“

Der Autor versteht durchaus, dass der Leser wissen möchte, was ein Constituto ist. Das aber ist schwer zu sagen. Genaugenommen ist ein Constituto ein italienischer Behördenblödsinn, den man in anderen Ländern noch nicht eingeführt zu haben scheint. Anderswo ist es meistens anders. In jedem zivilisierten Land der Erde geht der Skipper nach der Landung, ggf. zusammen mit seinem Navi, zur Kapitanerie und legt die Schiffspapiere, aus denen die Maße des Schiffes für die Berechnung der Hafengebühr hervorgehen, u. U. die Versicherungspolice des Schiffes sowie die Crewliste mit den Passnummern vor. In der Regel machen sich die Beamten Kopien, berechnen und kassieren die Hafengebühr und helfen mit Auskünften über dies und jenes aus. In Italien gibt es keinerlei Hilfe, dafür aber den Schrei nach einem Papier, dessen Sinn dem Autor während des gesamten Törns und auch danach verborgen blieb.

„No!“ Signore Nilo kann sich auf das Ansinnen der komischen Deutschen keinen Vers machen. „Haben Sie schon gefragt in die Capitaneria?“

„No.“

„Vielleicht die können haben Kopie. Oder machen neue Papiere.“

Nun ja, dann muss man sich wohl etwas einfallen lassen.

* * *

Bis zur Hafenmeisterei von Portoferraio sind es höchstens zwei Kilometer. Allenfalls drei. Aber bestimmt nicht mehr als eine halbe Stunde. Wenn man trabt. Wenige Minuten nach neun Uhr werden Erhard und Charly dort vorstellig, und die Herren Beamten kommen ihnen mit einer Freundlichkeit entgegen, die alle Vorurteile über den Haufen wirft. Es stellt sich aber bald heraus, dass Manuela schon früh am Morgen angerufen und den Sachverhalt erklärt hat. Sie weiß ihre Landsleute zu packen. Es läuft alles wie am Schnürchen.

Zunächst braucht man das Constituto. Dabei handelt es sich um ein DIN-A-4-formatiges Formular, in dem..., also das darüber Auskunft gibt, ... Je nun. Also, so genau weiß das niemand. Jedenfalls lässt sich ein Segelschiff nicht ohne dieses Constituto von der Stelle bewegen.

Um ein Constituto anfertigen zu können, benötigt man die Bestätigung, dass die Taxe ordnungsgemäß entrichtet wurde. Es weiß zwar auch niemand, wozu Segler eine Taxe brauchen, aber die beiden zeigen sich äußerst willig, denn sie wollen hier endlich weg.

„Wie bekommen wir dieses Zertifikat?“

„Prego?“

„Äm, äm, come recivere Taxe?“ stottert Charly mit Hilfe des Wörterbuches zusammen.

Der Hafengewaltige weiß sich jedoch zu helfen. Er winkt einen Azubi aus der Schar der seit einiger Zeit hinter der Theke feixenden Buben heran und faucht ihn auf italienisch an. Der Bub erklärt den Deutschen daraufhin in leidlichem Englisch, dass sie zur Dogana, zum Zollamt müssen, und wenn die Taxe entrichtet sei, sollten sie wiederkommen.

Das Zollamt ist zum Glück nur ein paar hundert Meter entfernt. Charly und Erhard finden es im Erdgeschoss eines Turmes, der das Hafentor der mittelalterlichen Stadtmauer stützt. Im anderen Türmchen hat sich ein Zeitungskiosk eingeknistet. Sommers gibt es da die Bild-Zeitung. Jetzt hängen nur ein paar Exemplare des Corriere de la Sera und der La Stampa herum. Der Zollbeamte, ein kleines Männchen mit dickem Bauch, großer Schirmmütze und wieselflinken Schweinsäuglein, liest gerade in einer. Publikumsverkehr scheint heute schwach zu sein.

Der Herr vom Zoll widmet sich den beiden Deutschen aber wenige Minuten nach ihrem Eintreten mit angemessener Höflichkeit, und er versteht ihr Anliegen relativ rasch, nachdem sie das aus dem Wörterbuch zusammengekratze: „Taxe pagare, prego! Barca vela!“ vernehmen ließen.

Charly muss das etwas zu professionell herausgebracht haben, denn der Beamte überschüttet ihn mit einem Wortschwall, mit dem selbst Eingeborene Schwierigkeiten gehabt hätten.

„???“

Erhard hält ihm die Schiffspapiere unter die Nase und versucht es mit Englisch. Dadurch muss bei dem Zöllner der Verdacht gereift sein, dass man ihn nicht versteht. Er saust, so schnell das die kleinen Beinchen vertragen, in ein Hinterzimmer und schleppt einen anderen Beamten an, der mit der Frage: „Quanto spazio di tempo? How long?“ Klarheit schafft. Jetzt sehen die deutschen Bittsteller wieder ratlos aus. „Also, mir brauche nur für verzehe Daach“, wird überlegt. „Un die annern müsse des Schiff in vier Woche in Jugoslawie abgewwe.“

„Quatro semana“, nicken die beiden eifrig und heben vier Finger. „Si, si. Quatro semana!“

Daraufhin erhalten sie mit einem verbindlichen „Prego Signori!“ ein stattliches Formular, das sie mit Hilfe des Wörterbuches entziffern und ausfüllen dürfen. Die meisten Angaben beziehen sich auf die Yacht und deren Besatzung. An den Stellen, wo die beiden Verständnisschwierigkeiten haben, schreiben sie irgend etwas hin, wovon sie glauben, dass sich Behördenvertreter drüber freuen. Dieses Schriftstück reichen sie dann bei dem kleinen Dicken, der mit seiner Zeitung auch ein gutes Stück vorangekommen ist, ein, und nun geht es zügig weiter.

Der Beamte schaut flüchtig über die Eintragungen, knallt einen riesigen Stempel auf die untere, rechte Ecke, kritzelt seinen Wilhelm drunter und erläutert dann den weiteren Werdegang.

„Posta! Pagare! Finito! Capitaneria!“

Die Deutschen bedanken sich mit einem zünftigen „Grazie!“ und verlassen rasch das Amt.

Auf der Post ist heute Zahltag. An die 20 Rentner vor ihnen. Erhard äußert ein nicht ganz salonfähiges Wort, und dann beginnen sie zu warten. Wer in diesen Gefilden segeln will, der braucht viel Gleichmut. Bis sie endlich drankommen, ist nicht einmal eine ganze Stunde vergangen, und bis sie die 7 000 Lire bezahlt haben und sich wieder auf der Capitaneria einfinden, ist die Uhr nur um anderthalb Stunden vorgerückt.

Der Hafenskapitän scheint recht zufrieden. Er blickt die Taxe, den Zahlabschnitt der Post und das in Entwicklung befindliche Constituto an, nickt beifällig und gibt alles zur endgültigen Erledigung dem englischsprachigen Lehrbuben. Der setzt sich sogleich an die Schreibmaschine – ein herrliches, altes Modell, wenn auch schon aus diesem Jahrhundert –, füllt Spalte um Spalte und sagt dann:

„Your passes please!“

Erhard zeigt seinen Pass vor, aber der Bub will alle sehen. Er braucht die Pässe der gesamten Crew, sonst wird das Constituto nicht lebensfähig.

Man beschließt, dass Erhard am Ball bleibt, damit wenigstens keine Zeit ungenutzt verstreicht und Charly zur Werft trabt. Zwei Pässe hat man ruck, zuck beisammen, aber Gerold fehlt.

„Wo is er dann?“ wird Willy, der gerade einen kräftigen, abgefahrenen Autoreifen in eine Plastiktüte steckt, gefragt.

„Er will versuche, noch e Axt zu bekomme.“

Es dauert eine geschlagene halbe Stunde, bis der Erwartete mit riesigen Schritten und einer noch größeren Axt naht. „Willste Bäume fällen?“ fragt Charly beim Anblick der Waffe, und Gerold versichert, dass das die kleinste Axt sei, die er überhaupt habe auftreiben können. So geht es, wenn das Wörterbuch keinen Unterschied zwischen Axt und Beil kennt.

Als Charly die Capitaneria mit hängender Zunge erreicht, studiert Erhard den frisch ausgehängten Wetterbericht. 7 Beaufort sollen draußen herrschen. Der englische Admiral Sir Francis Beaufort entwickelte 1806 die nach ihm benannte Skala als Anweisung, bei welchen Windphänomenen mit wie viel Tuch zu fahren sei. Bei 1 Windstärke fuhr man mit Vollzeug, bei 12 Beaufort ohne Segel. Weil weniger als kein Segel nicht geht, endet die Winddruck-Skala bei 12 Bft. Später wurden noch ganz andere Windgeschwindigkeiten gemessen, aber es hat niemand gewagt, die Skala bis 24 zu erweitern. Je ein Bft. mehr bedeutet Verdoppelung des Winddruckes pro Fläche. 12 Bft. entsprechen einer Windgeschwindigkeit von mehr als 117 km/h.

Charly kaut eine Weile auf dem Begriff ‚Temporali‘ herum. Schließlich fragt er den Kapitän-lehrling, als der Erhard endlich die Papiere aushändigt, was Temporali sind. Das englische Wort dafür kennt der Bub aber nicht. Statt dessen sagt er: „Bum, bum!“ und malt ein Zickzack in die Luft. Das kann aber gar nicht sein, denn dann hätte man ja im Umkreis von 200 Seemeilen nichts als Gewitter. Charly und Erhard beschließen, dass Temporali irgend etwas anderes sein muss. Temporärer Natur. Etwas, das vorübergeht.

Auf dem Weg zur ‚Blue Shark‘ werden die beiden vom Regen überrascht. Außerdem fegen ein paar kräftige Windstöße durch die Bucht. Wird sich doch nichts zusammenbrauen? Doch. Als Charly und Erhard beim Schiff ankommen, herrschen satte 6 Bft. im Hafen und in Bøen noch mehr.

Lange Gesichter. Was nun?

Leseprobe 3 (Seite 42 – 47 / 48 – 52 / 55 – 58 / 60 - 64)

Um 17.50 Uhr Weltzeit kommt der Wetterbericht. Für Elba gilt Zone 5; das Tyrrhenische Meer. 2 bis 3 °C werden prophezeit. Auch einzelne Gewitter. Und Schneefall. Ein Orkantief mit 12 Beaufort nähert sich der Straße von Bonifacio. Von der Meerenge zwischen Korsika und Sardinien trennen die ‚Blue Shark‘ keine 200 km Luftlinie.

Aus den Stationsmeldungen malt Charly eine Wetterkarte, die alles andere als fröhlich stimmt.

„Unner den Bedingunge laufe mir net aus“, sagt Erhard bedächtig, und Charly nickt zustimmend.

Irgendwie brachte man die Nacht herum. Zitternd und frierend. Hauptsächlich die alle zwei Stunden wechselnde Nachtwache fror, weil sie sich nicht in den Schlafsack verkriechen durfte, sondern sprungbereit sein musste, falls die ‚Blue Shark‘ wieder eine Attacke auf ihre Nachbarin versuchte. Nur einmal gab es einen dumpfen Schlag. Die Crew war sofort munter. Man schlief aber rasch wieder ein, als man erfuhr, dass Gerold bei seinem Kontrollgang an Deck ausgerutscht war. Glatteis.

In der Morgendämmerung beginnt das Barometer plötzlich zu klettern. Um 7.30 Uhr steht es auf 1012 mBar. Es hat aufgeklart. Die Berge ringsum glänzen bis herunter auf 500 Meter in Neuschnee. Punkt acht haben die deutschen Segler wieder die Unterstützung Signore Nilos. Da sie nun ihn und sein Auto kennen, wurde er direkt am Werfttor abgefangen. Auch Signore Nilo ist der Ansicht, dass die ‚Blue Shark‘ nicht auf Grund sitzt, sondern sich in der Mooringkette verheddert hat. Mooring ist ein Tau, das an einem im Hafenbecken versenkten Betonklotz befestigt ist. Man kann die Mooringkette oder das Mooringtau, auch kurz Mooring genannt, zum Fixieren des Vor- oder Achterschiffes verwenden. Moorings werden gerne in Häfen installiert, die zum Ankern zu eng sind.

Mit Signore Nilos sowie zwei weiterer Werftarbeiter Hilfe, einer größeren Anzahl langer Leinen und vielen kräftigen Hau-Rucks gelingt es schließlich von einem etwas entfernter vertäuten Fischerboot aus, die ‚Blue Shark‘ zu befreien. Endlich können die Segler aufbrechen. Es ist Dienstag, der 1. März. 2 Tage Verspätung. Und draußen herrschen mindestens 7 Bft. Nach einem gemütlichen Kaffeesegelein sieht es inzwischen nicht mehr aus.

* * *

Zwanzig nach elf rundet die ‚Blue Shark‘ das Cap Vito, Elbas Ostkap, nach Sicht. Der Skipper und sein Navigator wechseln Blicke. Dann nickt Erhard bedächtig, und Charly setzt den Kurs auf Giglio ab: 145° MgK = KüG. 4 Bft, aber raue See. Verdammt raue See. Wenig später flaut der Wind ganz ab, aber die See bleibt grob. Seegang 5 notiert der Navigator.

12.35 Uhr. Wind: 1 Bft. SW. See: 4. Ein Gewitter vor der Yacht und eines hinter ihr. Das nördliche holt sie gegen zwei Uhr ein. Der Regen prasselt indessen nicht sehr stark, weil er mit Schnee durchsetzt ist. Charly flucht, und zwar außergewöhnlich gründlich. Es tropft auf seinen Kartentisch.

„Mach die Luke halt ‘n bisschen bei!“, rät Erhard, und Charly erwidert: „Das nutzt nix. Das Wasser kommt net durch die Luke.“

„Wo soll’s dann sonst her komme?“

„Weiß ich net. Sieht so aus, als ob ‘s aus ‘m Funkpeiler käm‘.“

Das anschließende Schweigen des Skippers deutet der Navigator als Geringschätzung seiner Wahrheitsliebe bzw. seines Urteilsvermögens. Er schmolzt ein wenig und kramt zwei Handtücher hervor, um die Karten vor völliger Durchtränkung zu schützen. Fortan verkriecht er sich, wenn es regnet oder schneit, bei der Kartenarbeit unter Frottee, wie weiland die Fotografen unters schwarze Tuch ihrer riesigen Holzkamera. Charly freut sich, wenigstens nicht locker gelassen zu haben, bis der Österreicher die Schwanenhalslampe überm Kartentisch reparierte. Aber die Karten könnten am Ende des Törns schon mal ein Bügeleisen vertragen. Mülleimer wäre natürlich angemessener.

Um 16.45 Uhr schreibt Charly ins Logbuch: KüG: 160°. Wind: 2 Bft., dreht von SW nach NW. Seegang: 3. Barometer: 1012 mBar. Heftiger Schneefall. Offenbar Kaltfrontdurchgang. Zehn Minuten später steht ein prächtiger Regenbogen vor dem blankgewienerten Firmament. Die Sonne strahlt. Man kann ohne Mühe Elba, Pianosa, Montechristo, Giglio und die Festlandküste erkennen.

Eigentlich müsste jetzt Vollzeug gesetzt werden. Aber mit dem inzwischen auf dem Pantryboden schlafenden Gerold ist nicht zu rechnen, und wie seefest die anderen sind, weiß man ja auch noch nicht. Als Gerold den Herrmann in die Heckkoje gebracht hat, kocht Erhard drei Fertigsuppen, legt Kekse, Schokolade und Dextro Energen für die Nacht bereit und lässt den Kurs auf Anzio absetzen.

Giglio passiert die ‚Blue Shark‘ gegen 19.00 Uhr bei heftigem Gewitter, aber nur wenig Regen. Es schneit hauptsächlich. Der Strahl des nahen Leuchtfeuers zittert, millionenfach von den Flocken reflektiert, durch die Nacht. Wie in einem Gruselfilm. Besonders gespenstisch sieht es aus, wenn der Strahl über die bizarren, schwarzen Felsen auf der Landseite huscht. Dazwischen Wetterleuchten und auch einzelne Blitze, deren Donner aber nur in der Ferne grollt. Die Wachhabenden können sich der Faszination leider nur wenige Augenblicke hingeben, denn bald kommt das Leuchtfeuer Giannutri in „Sicht“, das Charly für eine wichtige Standortbestimmung nutzen muss.

Die Positionsbestimmung versetzt ihn nämlich in die Lage, die bisherige Reisegeschwindigkeit zu ermitteln und daraus Hochrechnungen abzuleiten. Bis zur Insel Ponza sind es z. B. 120 sm. Bei 6 kn Fahrt bedeutet das 20, bei 4,5 kn Fahrt 30 und bei 3 kn Fahrt 40 Stunden.

Sie werden einwenden: „Was soll der Quatsch? Guckt doch einfach auf die Logge!“ Logge ist der Schiffstacho.

Im Prinzip haben Sie Recht. So macht man das in der christlichen Seefahrt. Ein Blick auf den Schiffstacho räumt alle Zweifel aus. Nur: Dazu muss man einen Schiffstacho haben.

Es wäre nun aber völlig falsch zu behaupten, die ‚Blue Shark‘ verfüge über keine Logge. Die ‚Blue Shark‘ kann eine piekfeine Logge vorweisen. Tiptopp in Schuss. Emilio – und angeblich alle Segler von Ruf – schwören auf das Gerät, das in einem aus edlen Hölzern gefertigten Kasten unter der Bezeichnung Walker-Log mitgeführt wird. Messing und schwarzer Lack. Das Genaueste, was überhaupt zu haben ist. Das Schiffmuseum in Bremerhaven wäre begeistert, wenn es so ein Prachtstück in der Vitrine hätte. Um das Tempo der Yacht zu ermitteln, schmeißt man einen Propeller an einer langen Kordel über Bord, und wenn der Propeller anfängt, sich zu drehen, dann kann man die zurückgelegte Distanz an einem an der Heckreling montierten Zeigerinstrument ablesen.

Natürlich ist es von Nachteil, wenn sich die Kordel bei stärkeren Kursänderungen um den Kiel, das Ruderblatt oder gar die Schraube wickelt. Man kann sich da Ärger einhandeln. Auf älteren Segelschiffen, so um die Wende früherer Jahrhunderte, da nahm man einen Hilfsmatrosen ausschließlich zur Bedienung des Schleppplogs mit. Aber da litt man auch weniger an Personalmangel. In der gegenwärtigen Situation den Fummel anzuwerfen, erschien dem Skipper und seinem Navigator unzweckmäßig. Später, wenn ohne Landsicht gefahren werden muss, dann wird man wohl nicht drum herum kommen, das Schleppplog zu benutzen.

Um 22.30 fällt die Kompassbeleuchtung aus. Einfach so. Wie das halt auf Schiffen dieser Art üblich ist. Natürlich flucht der Steuermann leise vor sich hin, besonders, weil es wieder zu schneien beginnt, wie an einem oberbayerischen Heiligabend. Aber zugleich findet man auch ein paar warme Worte für die Nautic Schule, weil die erste Taschenlampe, die Willy zur Beleuchtung der wichtigsten Navigationshilfe mit Tesaband am Besanmast festwurstelt, auf Anhieb brennt.

* * *

Auf Ischia kriegen Willy und Gerold den Einkaufszettel in die Hand gedrückt und Charly geht mit Erhard Behörden abklappern.

„Constituto?“

„Si!“ Erhard schiebt den in Elba mit Mühen erlangten Zettel über das grüne Linoleum des Schreibtisches, und das Bübchen auf der anderen Seite wiegt ratlos den Kopf. Ganz offensichtlich eine Angelegenheit für den Boss. Der Boss, ein arroganter Schnösel Anfang dreißig in elegant gewesener Uniform und exakt pomadisierte Frisur mag aber nicht, denn erstens versteht er diese Teutonen sowieso nicht und zweitens kann er sich einfach nicht von dem neuen Funkgerät losreißen, welches das Kommunikationsvermögen der Capitaneria seit einigen Tagen zu erweitern imstande wäre, wenn jemand mit dem Teufelszeug umzugehen verstünde. Ohne die Zigarette aus dem Mundwinkel zu nehmen, brabbelt Signore Hafenskapitän drauflos, und die Deutschen zucken mit den Schultern. Dann darf einer der Buben, weil er in der Schule Englisch hatte. Erhard und Charly verstehen aber auch nur mit Mühe sowie einer gehörigen Portion good will, dass das Constituto nicht in Ordnung sein soll.

„Yes“, sagt der Bub in dem ehemals sicherlich weniger schmutzigen Matrosenanzug und beweist den Seglern, dass die Capitaneria in Elba Giglio als Zielhafen eingetragen hat. Der Stempel von Giglio fehlt jedoch auf dem Constituto. Deutlich zu erkennen. „Here not Giglio!“

Das bedarf natürlich der Erklärung, denn wozu wäre ein Seeamt überhaupt da, wenn man dort so etwas nicht bemerkte?

„Also, wir hatten eigentlich vor... Ähm. We had the intention... äh, äh..., also: We convey the yacht named ‚Blue Shark‘ from Elba to Brindisi and we intended to stopover in Giglio...“, legt Charly sich ins Zeug. Aus dem offenmundigen Gesichtsausdruck des Azubis muss er indessen den Schluss ziehen, dass nichts verstanden wurde. Dafür ist den Deutschen aber ein gravierender Fehler bewusst geworden: Sie haben an der Gestikulation gespart, und das ver-

stößt gegen die Landessitte. Nach Ablage der Schiffspapiere und des Wörterbuches beginnt Charly erneut, diesmal aber keinen Zweifel lassend, wer „we“ ist, wie ein Segelschiff, also ein barca vela, aussieht, wo Elba liegt und wo Brindisi und welcher Tätigkeit man seit etlichen Tagen nachgeht.

„We“, hat er bereits mit zwingender Handbewegung mitzuteilen verstanden, und: „transportare barca vela from Elba to Brindisi!“

„E Giglio?“ lässt nun der Hafenmeister nicht locker, weil selbst er Charlys Ausführungen hat folgen können.

„Temporali!“ platzt Erhard dazwischen. „Molto temporali!“ Die deutschen Segler haben sich inzwischen davon überzeugt, dass temporali doch mit Donner und Blitz zu tun haben.

„Pericoloso!“ pflichtet Charly geistesgegenwärtig aus seinem Bundesbahnwortschatz bei, und Erhard beeilt sich zu versichern: „Molto pericoloso!“ In der Nachkriegszeit warnten Messingschilder unter den Fenstern der Eisenbahnwagen: „E pericoloso sporgersi“, es sei also gefährlich, sich hinauszulehnen.

Eine deutsche Schlafmütze mit Schirmmütze hätte möglicherweise an dieser Stelle gefragt: „Und da seid ihr gleich anderthalb Tage weitergesaust, anstatt den nächsten sicheren Hafen anzulaufen und die Sache in Ordnung zu bringen?“ Aber die italienischen Beamten denken anders. Sie haben Formulare, und wenn in jeder Spalte etwas steht, dann sind sie zufrieden. Damit die Spalten ausgefüllt werden können, kramt der Hafenmeister ein riesiges, schwarzes Buch aus einem der staubigen Aktenschränke, klappt es auf und beginnt, dummes Zeug zu fragen:

„Chi e capitano?“

Erhard tritt einen Schritt vor und legt seinen Pass auf den Tisch. Die anderen Pässe werden auch abgeschrieben.

„Welche Ladung?“

„No! Not cargo!“

Der Hafenmeister macht einen Strich.

„Wie viele Passagiere?“

„Not“, wehrt Erhard ab. „No passengers!“

Der Hafenmeister macht wieder einen Strich und ist danach verdutzt. Na ja, vielleicht hat er sich's nicht merken können. Es ist schließlich schon über eine halbe Stunde vergangen, seit die Germanen das letzte Mal erläuterten, dass sie die Yacht überführen. Also spulen sie den Spruch mit dem „barca vela transportare from Elba to Brindisi“ zum dritten Mal herunter. Da muss man einfach Geduld haben.

* * *

Capri, du traumhaftes Eiland aus kalkigem Fels in der Bucht von Neapel. Fischreiches Meer, mit Booten und Netzen, mit Fischern und einer Fischerstochter namens Bella Marie. Vermutlich ist es für einen Deutschen absolut unmöglich, sich der Insel ohne jenen Nachkriegsschlag im Sinne zu nähern. Sie wissen schon: „One by Capri...“ Siegel, Winkler, Schuricke, Torrioni.

Es gibt Hinweise darauf, dass schon der menschenscheue, römische Kaiser Tiberius, der seine letzten Lebensjahre auf Capri verbrachte, die Blaue Grotte besucht hat. Um 1300 spielte ein Fürst eine gewisse Rolle, den die Araber, damals Sarazenen genannt, als Büber in ein Kloster steckten, das er selbst gestiftet hatte. Im 18. Jahrhundert hielt man Gefangene auf Capri, weil man praktisch dachte und landschaftliche Gegebenheiten keinen interessierten. Heute nähren Touristen die Insel. Auch nicht viel besser. Politisch und wirtschaftlich hatte Capri nie eine nennenswerte Bedeutung. Die Insel ist einfach nur schön.

Die Crew hatte nach Verlassen der Capitaneria von Ischia die Yacht klariert – Diesel- und Wassertanks wurden in der Zwischenzeit von Willy und Gerold gefüllt –, hatte nach einem

Stadtbummel kurz aber gut zu Abend gegessen und die Leinen um 22.02 Uhr losgeworfen. Bei spiegelglatter See und sternklarem Himmel querte die ‚Blue Shark‘ die Bucht von Neapel. Voraus die langsam deutlicher hervortretenden Lichter Capris, achtern die allmählich im Zittern der minimal gekräuselten Wellen verschwimmende Helle Ischias; und backbord das märchenhaft glitzernde Lichtermeer Neapels, das sich, offenbar um die Reisenden für das garstige Wetter im Norden zu entschädigen, noch einmal leicht flimmernd auf der See spiegelte. Traumhaft. Nur wenn ein Frachter den Kurs der ‚Blue Shark‘ schnitt, geriet das Bild kurz in Bewegung.

Für Charly waren das vier Stunden voll unbeschreiblicher Faszination. Ein Erlebnis, das sich tief ins Gedächtnis gräbt und den Hochseesegler für alle Mühen und Strapazen entschädigt.

Als die ‚Blue Shark‘ um 2.05 Uhr die Hafeneinfahrt Capris passiert, sind die Behörden schon da. Ein Fiat mit zwei Uniformierten wartet ganz vorn auf der Mole. Offensichtlich hat der Hafenskapitän Ischias weder Kosten noch Mühen gescheut, den Empfang der Deutschen auf Capri zu organisieren. Man winkt die Yacht an einen Liegeplatz und fordert den Skipper auf, sogleich mitzukommen. Aus der Nähe sehen die Segler dann, dass die „Beamten“ aus zwei jungen Burschen bestehen, und denen sagt Erhard unmissverständlich, dass er jetzt müde ist und keinen Bock auf Formalitäten hat. Morgen früh ist auch noch ein Tag.

Punkt acht stehen die Bubis wieder auf der Pier. Penetrant wie Barackenkinder. Sie wagen sich zwar nicht an die Schnarcher in der Pantry, aber sie haben entdeckt, dass in der Heckkoje ein Einzelner wohnt. Gerold. Den löchern sie so lange, bis er die Nerven verliert und ihnen die Schiffspapiere aushändigt. Danach werden sie unverschämt. Mit Kennermiene studieren sie die Beschreibung der Yacht, der Ausstattung, der Segel, des Motors, des Schlauchbootes, der Heizung und des nicht vorhandenen Staubsaugers. Dann wollen sie die Pässe sehen und schließlich alle Führerscheine. Gerold gerät ins Flattern. Zum Schluss redet er nur noch mit den Händen. Von dem Gezeteren wacht Charly auf, betrachtet das Elend einen Augenblick und fängt ganz furchtbar an zu lachen. Das weckt den Skipper, der sich sofort in hohem Maße unwillig aus der Koje rollt, im Schlafanzug auf die Pier stelzt, und dem Unfug ein Ende bereitet.

„Neun Uhr!“ sagt er zu den inzwischen wieder etwas verunsicherten Bengeln und zerrt Gerold mit den Papieren unter Deck. „Nove ora in capitaneria!“

Punkt neun beginnt der Tragödie zweiter Teil. Der Skipper und sein Navigator stehen breitbeinig in der verräucherten Bude mit der Aufschrift: „Vietato fumare“ und werden vom Personal, einem mittelpassablen Hafenmeister und vier Azubis angefeindet. Wie Strafgefangene. Eisige Atmosphäre. Was wird der Kollege aus Ischia alles zu seiner Rechtfertigung zusammengelogen haben?

Fast eine Stunde lang blättert der Herr über den Hafen von Capri alles durch, was der Skipper an Papierzeug unterm Arm trug. Dann fragt er, ob sich die Führerscheinformulare letzthin geändert hätten. Die Deutschen wissen das aber nicht und behelfen sich zunächst einmal damit, dass sie geringfügig intelligenzreduziert dreinschauen. Auf eine vorlaute Frage Charly hin wird der Beamte konkreter und hält ihm ein dickes Buch unter die Nase, auf dessen Deckel „Documenti tedeschi“ steht. Seite 265 zeigt Kopien unausgefüllter, deutscher Segelscheinformulare. Links A-Schein, rechts BR. Alle 4 Seiten. Auf Erhards Dokument ist der Vermerk: ‚Für Yachten unter Segel und unter Motor‘ fett gedruckt, während des Italieners Vorlage die Stelle kursiv gesperrt zeigt. Die Deutschen können den maestro di documenti navale jedoch nach einiger Zeit davon überzeugen, dass die Buchstabenfolge die gleiche ist, und da er zwei Zeigefinger besitzt, ist er imstande, die Sache – wenn auch unter Mühen – nachzuvollziehen.

Es nutzte indessen nichts, dass der Skipper Charly zuraunte: „Net lache!“ denn der Aktendeckelhusar hinter der Theke hatte sie auf dem Kieker, und er hatte viel Zeit. Mindestens bis Mai. Ohne Übergang will er plötzlich wissen, wieso auf dem Constituto ein Stempel lacht, wo doch direkt darüber steht, dass da kein Stempel sein kann. Die Segler verstehen zunächst nicht,

was er will, aber dann steht unvermittelt ein relativ dicker Bub im Matrosenanzug in der Stube und fragt:

„What is the reason...?“ Er spricht leidlich Englisch und so erklären ihm die Germanen den Sachverhalt aus ihrer Sicht. Das übersetzt er rasch und gekonnt, und dann strebt die Fragerei einem neuen Höhepunkt zu.

Wem die Yacht gehört, will man wissen. Was die Segler in Brindisi wollen, wann sie in Elba abgefahren sind, wo die Yacht war, bevor sie nach Elba kam, ...?

In solchen Situationen muss man kreativ werden, sonst verplempert man viel Zeit. Erhards und Charlys Trick begann nach einer reichlichen Viertelstunde zu greifen. Er und Charly verwickelten den dicken Buben so intensiv in eine Konversation, dass die anderen gar nicht mehr dran kamen. Sie blättern allmählich ab. Kurz vor zwölf zog sich auch der Hafenmeister zurück, und dann schlug die Stunde der Überführungssegler. Der dicke Azubi nahm hinter dem Schreibtisch Platz und wandte sich dem Constituto zu. Man konnte ihn sogar überreden, den großen Stempel ganz links an den Rand zu drücken, weil voraussichtlich noch viel Platz für derartige Bürokrateneier gebraucht werden würde.

* * *

Leseprobe 4 (Seite 89 - 94 / 96 - 103)

„Charly“, sagt der Skipper, von Ahnungen geplagt, „probier doch mal de Funkpeiler aus. Hinner Messina brauche mer den dringend.“

In der Tat ist die Gelegenheit günstig wie selten. Man befindet sich mitten in einem Dreieck, das die Sender Punta Carena auf Capri (NP), San Vito lo Capo (LC) und Capo Vaticano (VN) miteinander bilden. Auf der Frequenz 296,5 kHz bekommt Charly sie klar und sauber herein. Alle drei Sender. Die Sendezeit stimmt, die Morse-Kennung und auch die Sendefolge. Alles tipptopp. Funkfeuerkennungen bestehen in der Regel aus zwei Morsezeichen, z. B. LI für Livorno. Da daaa da da, da da. Pause, da daaa da da, da da, usw. Punta Carena meldete sich mit daaa da, da daaa daaa da. Ist alles klar und deutlich zu erkennen. Nur die Peilungen hauen nicht hin, denn laut Funkpeiler liegen alle drei Sender im Südosten. Auf etwa 160°. Physikalisch gesehen ist das ein Wunder. Der Funkpeiler will dem Navigator weismachen, die Sender lägen alle hinter dem Lautsprecher des Weltempfängers.

Von Rechts wegen müsste man der Sache schleunigst nachgehen. Es steht jedoch zu vermuten, dass man auf noch mehr Murks stößt, wenn man die Schrauben lockert. Deshalb begnügt sich Charly damit, den Funkpeiler endgültig abzuschalten. Wieder ein Satz mit x. Jetzt muss nur noch der Kompass spinnen, dann ist die Crew der Blue Shark navigationsmäßig so blendend ausgerüstet wie weiland Odysseus. Und der hat auch nicht gleich nach 'm Krieg heimgefunden.

„Ich weiß auch jetzt, wie des Wasser uff de Kartetisch kommt“, überrascht Charly den Skipper mit einer weiteren Neuigkeit.

„Wie?“ Erhard ist ganz Ohr.

„Ei der Simpel, der den Funkpeiler montiert hat, der muss besoffe gewese sei. Der hat für jed' Schraub' fünf Löcher in die Deck' gebohrt. Jede Wette, dess der irgendwo durchgestoße is!“

Man sucht das Deck an der betreffenden Stelle ab und wird alsbald fündig. Drei der Stocherbohrungen haben das Deck der Yacht durchstoßen. Gemeinerweise genau unter der Griffleiste, wo sie kaum auffallen. Alle drei. Da Charly über ein gesundes Gebiss und kräftige Kaumuskeln verfügt, ist der Schaden alsbald behoben. Mit Kaugummi. Wenn die ‚Blue Shark‘ auch fürderbass so gepflegt wird wie bisher, dann muss das ein paar Jahre halten.

Gerold hangelt sich aus der Koje. Nach tagelangem Siechtum ließ ihn die Flaute genesen. Nun möchte er seinen Wolfshunger stillen und will auch für die anderen etwas mitbrutzeln. „Spiegeleier“, wünscht sich Erhard, und Gerold beginnt, in der Kombüse zu werkeln. Wenige Minuten später drückt er jedem einen Teller Undefinierbares in die Hand, behauptet, das seien

unfreiwillige Rühreier, hechtet an die Reling und geht alsbald wieder zu Bett. Die Küchendüfte waren zu stark für seinen Magen.

Sonnenschein und ruhige See sind nur von kurzer Dauer. Dank der großartigen Fernsicht grüßt der fast ebene Kegels des 926 Meter hohen Stromboli mit einer eindrucksvollen Rauchfahne herüber. Wahrscheinlich besteht sie zum überwiegenden Teil aus Regen, der auf der Lava verdampft.

Hinter Salina ziehen aber schon wieder dicke, schwarze Gewitterwolken auf. Darunter qualmen die blendend weißen Dämpfe der Fumarolen Vulcanos gleichmütig vor sich hin. Vor der tiefstehenden Sonne heben sich die bergigen Inseln dunkelgrau ab. Das Panorama könnte als Kulisse für einen Film aus sagenumwobener Vorzeit dienen, und es macht keine Mühe, sich noch ein paar Riesen und Titanen, ein paar Drachen und Zyklopen oder andere Ungeheuer hinzuzudenken. Urweltlich.

In der Steinzeit spielten die Liparischen Inseln eine bedeutende Rolle. Als Lieferant des glasartigen, messerscharfen Gesteins Obsidian. Mit dem Aufkommen der Bronze verloren die Inseln ihre Bedeutung. Aber nicht ganz. Lipari hat seit der Bronzezeit bei den vielen Eroberungen im Mittelmeer feste mitgemacht. In der Rolle als Opfer. Diese Rolle kann man natürlich nur spielen, wenn es etwas zu holen gibt. Es waren zwar keine Reichtümer mehr wie der Obsidian, aber doch begehrte Waren. Zum Beispiel besonders edle Keramiken, Mandeln, getrocknete Früchte, ein besonders guter Wein, den man heute Malvasiawein nennt und Fische. Thunfisch, Schwertfisch und Langusten gab es in bester Qualität und in großer Menge. Jahrtausende lang. Wer einmal am Reichtum geschnuppert hat, der setzt Himmel und Hölle in Bewegung, um seinen Lebensstandard zu halten. Die Liparischen Inseln versorgten die Gourmetrestaurants von Sizilien bis Rom mit Fisch. Da kam schon einige Penunze auf die Inseln. Heute scheint das alles Mangelware geworden sein. Jedenfalls kommt zu diesem Schluss, wer die Preise auf den Speisekarten nach den Gesetzen der Logik interpretiert.

Mit der Tankstelle in Lipari scheint etwas nicht zu stimmen. Ein Mann steht wild gestikulierend vor der Säule. Erhard schließt aus den Armbewegungen auf unzureichende Wassertiefe, was aber laut Karte gar nicht sein kann.

„Guck mal aufs Echolot!“ wird Charly gebeten.

„Zwei Meter!“ meldet er entsetzt, und Erhard reißt angesichts der 1,90 m Tiefgang das Rad der ‚Blue Shark‘ herum.

„Verdammt!“ knurrt er, als die Yacht wieder in ausreichender Wassertiefe dümpelt. „En Uffsitzer hätt uns jetzt grad noch gefehlt. Da muss dene en Sturm ganz schön Sand in de Hafe geschwemmt hawwe.“

„Was jetzt?“ fragt Charly. „Mir brauche dringend Wasser un Diesel.“ Lange Gesichter.

Um 20.40 Uhr machen die Segler an einer der großen, neuen Fähranlegestellen fest, weil gleich auf der anderen Straßenseite eine Esso-Tankstelle winkt. „Dann müsse mer de Sprit halt kanisterweis hole“, sagt Willy und drückt Gerold, dem Wiedergenesenen, den anderen Kanister in die Hand.

* * *

„Ohne Sprit fahr' ich net durch die Straße von Messina“, entscheidet Erhard kategorisch, „un de Wassertank is auch so gut wie leer.“

Kein Wunder. Wer nicht stinken will, muss duschen. Und weil so ein alpenländischer Schlauberger der ‚Blue Shark‘ einen falschen Tank eingebaut hat, können immer nur ein paar Liter Süßwasser gebunkert werden. Im Dieseltank schwappen, wenn er voll ist, 90 Liter. Laut Beschreibung in den Schiffspapieren. Da der Motor bei 1800 Umdrehungen in der Stunde etwa drei Liter braucht, ist der Tank nach zehn Stunden immer noch mehr als halb voll. Die Verbissenheit, mit der der Skipper bei jeder Gelegenheit nachtanken lässt, hat einen besonderen Grund, nämlich folgenden. Saugt ein Dieselmotor Luft an, geht ihm die Dekompression verloren. Er lässt sich dann nicht mehr ohne größeren Aufwand starten. Damit das nicht passiert,

sollte man den Tank nie leerfahren. Bei einem Segelschiff kann aber schon durch die Krängung, also die Schiefelage, Luft in die Dieselleitung geraten, und zwar lange, bevor der Tank leer ist. Deshalb tanken verantwortungsbewusste Skipper bei jeder sich bietenden Gelegenheit nach.

„Charly“, strahlt der Skipper jovial, „lass Dir was eifalle!“ Damit ist für Käptn Faber der schwierigste Teil der Angelegenheit erledigt. An sich hätte man den gesamten Törn mit einer einzigen Tankfüllung bestreiten können. Aber nachdem der Österreicher in Elba den an sich viel zu großen Wassertank so genial eingebaut hat, dass sich nur zehn Prozent seiner Kapazität nutzen ließen, argwöhnte Erhard auch bei dem Dieseltank Schlimmes, und wollte lieber zweimal zu viel als einmal zu wenig getankt wissen.

Charly wechselt seine völlig durchnässte Kleidung gegen halb durchnässte und vergräbt sich in die Navigationsunterlagen. Der Gezeitenstrom in der Meerenge kann angeblich Ärger machen, wenn man ihn falsch berechnet. Also rechnet Charly wie der Teufel: Anschlussort ist der Leuchtturm Punta Pezzo am nördlichen sizilianischen Ufer der Straße von Messina. Der Südstrom beginnt viereinhalb Stunden nach Hochwasser Gibraltar, Anfang März also mittags und um Mitternacht. Drei Stunden später erreicht der Strom mit 3 Knoten seine höchste Geschwindigkeit. In Knoten (kn) gibt man nicht nur die Geschwindigkeit eines Schiffes an, sondern auch die Geschwindigkeit einer Strömung. Ein Knoten ist eine Seemeile pro Stunde. Eine Seemeile (sm) entspricht 1,852 km.

Nun galt die Wasserstraße zwischen Italien und Sizilien schon im Altertum als nicht ganz hasenrein. Der vagabundierende Odysseus soll sich jedenfalls wegen Scylla (auf der Festlandseite) und Charybdis (am sizilianischen Ufer) ganz schön in die Hosen gemacht haben. Bis 1783 ein Erdbeben die berühmtesten Felsen umwarf, muss die Benutzung der Straße von Messina ein äußerst verlustreiches Unterfangen gewesen sein. Aber auch in der einschlägigen Literatur der Gegenwart wird sie noch als gefahrenträchtig beschrieben. Für kleinere Segelyachten jedenfalls. Deshalb will Erhard die Passage keinesfalls in der Nacht riskieren.

„Um fünf vor zwölf kentert der Strom“, hat Charly gegen 22.00 Uhr aus seinen Unterlagen zusammengerechnet und noch fünfmal überprüft. „Wenn mir in Milazzo Wasser und Diesel kriege und um acht aus Milazzo auslaufe, dann komme mer grad richtig“, sagt er.

„Du glaubst doch net, dass morgens um acht einer an der Tankstell’ bedient“, wird eingeworfen, und so beschließt man, sich ein paar Stunden aufs Ohr zu hauen und nachts um 3.00 Uhr auszulaufen. Der Zeitplan lässt den Seglern keine andere Wahl.

Draußen ist es natürlich wieder ungemütlich geworden. Aber die Segler haben Glück. Die 6 Windstärken, die sich in der Düse zwischen Lipari und Vulcano bis auf 8 Beaufort verstärken, blasen aus Westen. Die Sturmfock genügt, um die ‚Blue Shark‘ in der schwer daherrollenden See Höchstgeschwindigkeit laufen zu lassen.

Im Morgengrauen lässt der Regen nach. Die Sicht wird besser. Gegen 7.00 Uhr liegt die mit ihren Schornsteinen, dem Industriehafen und den Sendemasten nicht unbedingt einladend wirkende Stadt Milazzo in Sichtweite. Große Schiffe im Hafen und ein riesiger Frachter auf Reede.

Milazzo war schon immer der Hafen, der die Liparischen Inseln mit Sizilien verband. Sizilien wurde nicht von Italien aus besiedelt, was nahegelegen hätte, sondern von den Griechen. Die ersten kulturellen Impulse im Mittelmeerraum gingen von Anatolien aus. Sizilien bildete lange Zeit den westlichsten Vorposten der bekannten Welt. Die Insel erlebte mehrere Einwanderungswellen, bevor sich die jeweiligen Machthaber über das wirtschaftlich wenig ergiebige Land hermachten. Zur Zeitenwende waren die Sizilianer bereits ein klassisches Mischvolk. Und Mischlinge sind bekanntlich sehr anpassungsfähig und flexibel. Es hat also durchaus seine Berechtigung, wenn die Sizilianer nicht mit den Italienern in einen Topf geworfen werden wollen, auch wenn sie heute zu Italien gehören. Der in Syrakus lebende Mathematiker und Bastler Archimedes wollte die Landwirtschaft ankurbeln und konstruierte Gerätschaften, mit denen man Wasser in die Höhe pumpen kann. Er muss wohl Erfolg gehabt haben, denn

später wurde Sizilien die Kornkammer des römischen Imperiums. In der Nähe des Ätna ist der Boden recht gut gedüngt, denn der Vulkan spuckt Mineralien aus.

Weltpolitisch bedeutend wurde Sizilien erst, als die Wikinger das Heft in die Hand nahmen. Normannen hießen sie da, und der bekannteste Spross ging als Friedrich II in die Geschichte ein. Kaiser des Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nationen. Er sprach kaum Deutsch, dafür aber fließend Arabisch und angeblich ein halbes Dutzend weiterer Sprachen. 1282 tritt Sizilien noch einmal aus der Anonymität. Eine Revolte in Palermo gegen die (napolitanischen) Anjou fand unter der Bezeichnung ‚Sizilianische Vesper‘ Eingang in die Geschichtsbücher.

Aus historischer Sicht ist es keineswegs zwingend, dass sich in Sizilien die größte und abscheulichste Verbrecherorganisation der Welt entwickelt hat, aber die Mafia fällt einem heutzutage als erstes spontan ein, wenn von Sizilien die Rede ist. Milazzo spielte in der Geschichte des Landes keine nennenswerte Rolle. Als schön wird die Stadt auch niemand bezeichnen wollen. Das einzige, was dem Autor von Milazzo im Gedächtnis haften blieb, ist eine Pizzeria, die mit dem Slogan warb: „Deutsche Pizza!“ Offenbar schmeckt die besser als die italienische.

Als die ‚Blue Shark‘ gegen 8.30 Uhr an einer schwimmenden Tankstelle im Fischereihafen festmacht, regnet es in Strömen. Es ist kaum jemand unterwegs. Kurz vor neun lässt der Regen nach. Ein älterer Herr eilt auf die Tankstelle zu und nestelt am Schloss des mit langen Stahldornen bewehrten Zuganges zum Schwimmsteg. In nahezu perfektem Jürgen-von-Manger-Deutsch fragt er: „Äh, äh, wollense auch Wasser oder nur Diesel?“

Die Segler sind nicht lange verblüfft, sondern hängen die Schläuche in die Tanks und reichen die Reservekanister auf die Plattform. Sie werden bis zur Halskrause gefüllt.

„Bei Bochum gearbeitet“, beginnt derweil der Tankwart zu plaudern, „Hattingen“, präzisiert er, und die Deutschen nicken artig, dass das angesammelte Wasser aus den Kapuzen läuft. Der Schwager schafft jetzt noch in Berlin. „Deutschland“, sagt er, und die Augen glänzen. Wenn es ihn nicht zu den Enkeln getrieben hätte... Eine tüchtige Abfindung von der Heinrichs-Hütte hat ihm den Abgang versüßt. Seitdem lässt er nichts mehr auf die Deutschen kommen – und bedient sie sogar bei Regen auf das Vorzüglichste. So hat auch das Führen von Flaggen auf See einen tieferen Sinn.

Die Teutonen bedanken sich wortreich – und mit einem stattlichen Trinkgeld –, wenden die ‚Blue Shark‘ und verlassen dann schleunigst den windgeschützten Hafen. Nicht, dass es im Hafen von Milazzo windstill gewesen wäre. Weiß Gott nicht. Aber gegen die 9 Bft., die sie da draußen empfangen, ist es hier drin schon recht ruhig.

Der Wind bläst hauptsächlich aus Nord. Ideal, wenn man an Siziliens Nordküste entlang nach Osten will. Charly und Willy heißen Sturmfock und Besan und dann kommt man zügig voran. Auch als es auf acht und später auf 7 Bft. abflaut. Die Chancen, die Straße von Messina doch noch zu einem günstigen Zeitpunkt zu erreichen, bessern sich. Bei halbem Wind macht sich das Fehlen der Segellatten nicht so sehr bemerkbar, wie auf Am-Wind-Kursen.

Kurz vor der Einfahrt in die Straße von Messina frischt der Wind wieder auf. Satte 9 Bft. Charly und Willy bergen das scheußlich killende Besansegel und Erhard knüppelt unter Sturmfock weiter. Von killen spricht der Segler, wenn die Segel flattern. Gerold bedient die Fische. Sein Magen killt wieder.

Charly und Willy müssen zur Beobachtung aufs Vorschiff, weil das Meer extrem schmutzig ist. Plastikkrum in Hülle und Fülle. Baumstämme, Kisten, Gabelstaplerpaletten und sonstiger Sperrmüll. Per Handzeichen wird Erhard auf die Gefahren aufmerksam gemacht, und er steuert die ‚Blue Shark‘ brav um jedes größere Stück Dreck herum.

Um 13.05 Uhr, also 1 Stunde und 10 Minuten nach Kentern des Stromes, hat man den riesigen Hochspannungsmast auf dem flachen, in eine Sandbank auslaufenden Ufer des Capo Peloro querab. Dort muss früher die Charybdis gestanden haben, die den alten Trojakämpfer aus Ithaka sechs Gefährten kostete.

Der Wind bläst exakt aus Nord. Besser kann es gar nicht laufen – außer, dass mal wieder ein weltuntergangsmäßiger Wolkenbruch niedergeht. Man kann die Ufer gerade noch erkennen. Durch den Regenschleier sieht man außerdem einen hoch aus dem Wasser ragenden, also offensichtlich leeren Frachter auf die Einfahrt zusteuern. Mit dem legt man sich besser nicht an, denn mit der Vorfahrt ist das so eine Sache. Bisher hat etwa jeder zweite das Wegerecht der ‚Blue Shark‘ respektiert. Mit den anderen hat sich der Rudergänger dahingehend geeinigt, dass er ihnen den Vortritt ließ.

„Allzu weit dürfe mir uns net nach steuerbord abdränge lasse“, mault der Navigator. „Im Seehandbuch wird dringend vor nem Bereich gewarnt, der so ungefähr dreihunnert Meter an der sizilianische Küste entlangläuft. Solle gefährliche Strudel dabei sei. Besonders, wenn der Strom kentert.“

* * *

Leseprobe 5 (Seite 109 - 115)

Gegen 18.00 Uhr flaut der Wind ab. Nur noch 7 Beaufort. Auch der Regen lässt nach. Die Wolkendecke reißt auf und gibt den Blick auf ein überwältigendes Bild frei. Die Berge tragen Puderzucker bis auf etwa 800 m herab. Der einzige Sonnenstrahl des Tages fällt grell auf ein Schloss und reißt es aus seiner wolkenverhangenen Umgebung. Wie im Märchen. Die Segler spüren die Kälte kaum.

Es wird rasch dunkel. Taormina kommt in Sicht. Der hintere Teil der Stadt zieht sich den Hang des Monte Tauro hinauf. Wie eine fette Spinne liegt die Innenstadt im Netz und streckt vereinzelte Lichterschnüre aus. Man denkt unwillkürlich an lange, dünne Beinchen. Von deren Enden gehen wiederum sternenförmig Lichterketten aus. Vororte vermutlich. Die höher gelegenen im anheimelnd gelben Licht der Natriumdampflampen, die älteren, näher zum Meer hin, in kaltem Neon.

Auch oben auf dem Berg sieht man ein paar Dörfer. Mit zunehmender Höhe seltener. Ein gelegentlicher Blitz erleuchtet die Szene. Weiter im Süden schläft der Ätna träge vor sich hin. Einzelne Autoscheinwerfer verraten die Serpentina der Gebirgsstraßen. Dann rollt das Gewitter den Hang herunter. Regen, Hagel und Graupelschauer. Man sieht die Regengardinen, wenn sie ein Blitz anstrahlt. Die Segler genießen das mit „grandios“ etwas unzureichend beschriebene Schauspiel von der rasch dahinschießenden ‚Blue Shark‘ aus. 20 Grad wärmer, und der heutige Tag wäre ein Fest geworden.

Um 23.10 Uhr strengt sich ein Blitz besonders an und legt die Elektrizitätsversorgung der gesamten Küste lahm. Inklusiv Leuchfeuer. Auf mehrere Meilen jedenfalls. Weiter südlich gibt es noch ein paar helle Flecken.

Der Navigator flucht, wie man es selten zuvor von ihm gehört hat. „Fahr zwohunnert-zwölf Grad!“ weist er den Steuermann an und saust an den Kartentisch. Nach einer Viertelstunde glaubt er sicher zu sein, dass man bei dem jetzigen Tempo Catania gegen Mitternacht erreichen wird, und man beschließt, nach halb zwölf Kurs auf die nächste größere Lichteransammlung zu nehmen. Falls bis dahin der Strom wieder fließt und die Lampen wieder brennen.

„Wenn mir des rot-weiße Wechselfeuer auf em Kirchturm finde, dann is die Hafeansteuerung ganz einfach“, lässt sich Charly um halb zwölf vernehmen.

„Siehst Du hier e Wechselfeuer?“

Nein. Sieht Charly nicht. Die anderen auch nicht.

„Das muss aber da sein“, beharrt der Navigator störrisch, „weil das das wichtigste Ansteuerungsfeuer für den Flughafen is, un die werde ja wohl e Notbeleuchtung anknipse, wenn wo der Blitz einschlägt.“

Offenbar knipsen die aber nicht. Es dröhnen auch schon seit einiger Zeit keine Flugzeuge mehr mit ausgefahrenen Landeklappen und Fahrwerken über die ‚Blue Shark‘ hinweg.

„Is doch ganz einfach“, mischt sich der Skipper ein. „In dem ganze Kaff gibt’s nur ein große Kirchturm. Der wird’s ja dann wohl sei.“

Mangels einer anderen Wahl geht der Navigator bei der weiteren Navigation von dieser Annahme aus, und so tuckert die ‚Blue Shark‘ alsbald genau auf die Hafeneinfahrt von Catania zu. Die Anlagen sind in der funzeligen Notbeleuchtung schwach zu erkennen. Es bedarf nur einer Dreiviertelstunde Zeterns und Fluchens, bis das Schiff im Yachthafen vertäut ist.

* * *

Catania entstand ebenfalls als griechische Kolonie. Es wurde 1669 und 1693 zu großen Teilen von Erdbeben und von Lavaströmen aus dem Ätna zerstört. Danach baute man Catania in reinem Barockstil wieder auf. Catania war immer ein wichtiger Handelsstützpunkt und ist es bis heute geblieben. Einen dicken Aufschwung erlebte Catania zur Zeit der Normannen, weil die ihr seefahrerisches Können und Wissen in den Handel mit einbrachten.

In Catania fängt der Tag grau an. Bewölkt und nicht sonderlich warm. Ausschlafen dauert bis 10.00 Uhr. Dann das übliche Prozedere. Erhard und Charly gehen zur Capitaneria, Willy und Gerold versorgen die Yacht und ergänzen die Küchenvorräte.

Catania scheint in der Tat ein sehr wichtiger Handelshafen zu sein, denn auf dem fußballfeldgroßen Parkplatz hinter dem schwer bewachten Hafentor stehen Lastzüge aus Rom, aus Mailand, aus München, Hamburg und Kopenhagen. Offenbar lohnt sich der lange Autotransport für eine Reihe von Gütern. In der rund um die Uhr geöffneten Bar palavern Lastzugfahrer, See- und Schauerleute in einem eigenartigen Fern-Schnell-Gut-Esperanto. Die Verständigung bereitet offensichtlich keine Probleme.

Vor dem Yachtclub spendet ein Hydrant Wasser. Diesel gibt es nicht, d. h. so genau weiß das keiner. Zumindest ist niemand da, der ihn ausschenken könnte. Morgen vielleicht, oder übermorgen. Die nordeuropäische Witterung hat die Segler vergessen lassen, dass sie im Lande des Schlendrians reisen. Gleich nachher, demnächst, irgendwann einmal oder nie sind nur verschiedene Interpretationsmöglichkeiten für das mediterrane „Vielleicht morgen“. Den Seglern sitzt jedoch ein Flugticket im Nacken, und sie haben noch mehr als 250 Meilen zu versegeln.

„Passporti prego!“ faucht ein streng blickender Sizilianer, dessen Uniformjacke über der Wölbung spannt und dessen Lockenschopf nicht ganz unter die schief sitzende Schirmmütze passt. Erhard schiebt ihm die Papiere hin. In der Dreiviertelstunde, die er und Charly warten mussten, konnte er sie in Ruhe vorsortieren.

„Ora di arrivo?“

„Una ora“, sagt Erhard und hebt den rechten Daumen. Dem speckbäuchigen Beamten bleibt der Mund offen stehen. „Una ora?“ wiederholt er ungläubig und blickt die beiden Deutschen an, als wolle er sie fressen.

„Si“, beteuern die geflissentlich und untermauern ihre wahrheitsgemäße Behauptung durch bekräftigendes Nicken sowie Heben je eines Daumens.

Der Dicke schnappt nach Luft. Ein stämmiger Frachterkapitän, der unmittelbar hinter den Seglern in der Schlange wartet, versucht zu vermitteln: „When did you come in?“ und man antwortet ohne Arg und Scheu: „One o’clock last night.“

Der Kapitän übersetzt, und dem Beamten schwillt die Zornesader. Weiß der Himmel, warum. Offenbar kann man denen den größten Blödsinn erzählen, wenn er nur in ein vorgegebenes Schema passt. Dafür darf man denen gewisse andere Dinge nicht sagen. Wenn man nur wüsste, welche.

„Quando partenza?“ geht die Inquisition weiter.

„Bis mer alles erledigt hawwe, isses siewe. Dann haue mer uns noch drei Stunde aufs Ohr“, rechnet Erhard halblaut und sagt dann: „Dieci ora!“

„La notte?“ fragt der Beamte noch ungläubiger als zuvor, und als beide nicken, schmeißt er den Kugelschreiber auf die Dielen des quietschenden Fußbodens, dass das Schreibgerät in vier Teile auseinanderspritzt. Dann springt der Leporello auf, schleudert den verdutzten Bittstellern einen geharnischten Redeschwall ins Gesicht und watschelt aus dem Raum. Die deut-

schen Segler haben ihn nie wiedergesehen. Sie haben auch nie erfahren, was den verlotterten Speckbullen erzürnte.

Nach Überwinden ihrer Verblüffung diskutieren Charly und Erhard mit dem Frachterkapitän hinter ihnen und zwei weiteren Handelsschiffen den Vorfall. Aber deren Italienisch umfasst auch nicht so viele Vokabeln, dass sie sich einen Vers auf den Wutanfall des Spaghettidompteurs machen können.

Es dauert mehr als eine Stunde, bis wieder ein Uniformierter den inzwischen stark verräucherten Raum betritt. Ein schwächtiges, nahezu pausenlos an einer Zigarette saugendes Männchen, an dessen Uniform zwei Knöpfe fehlen. Das Gewand hätte sowieso in die Wäsche gehört. Schon vor Jahren. Diese Schießbudenfigur – ein Requisiteur hätte sie nicht treffender aus seinem Fundus ziehen können – nimmt nun betont umständlich hinter dem Schreibtisch Platz und beginnt das Theater von vorn. Charly und Erhard haben sich, zusammen mit den Kapitänen, überlegt, ob sie vielleicht andere Zeiten nennen sollen, aber sie wissen nicht, was genehm ist. Also bleiben sie bei den ursprünglichen Angaben.

Der etwas verlotterte Beamte schaut die beiden nach Anhörung der Fakten mit glanzlosem Blick an, steht auf, steckt die zur Handhabung der Zigarette nicht benötigte Hand in die Tasche und schlendert hinaus.

Leseprobe 6 (Seite 129 - 133)

Samstag, der 12. März. In 11 Tagen zwei Meere durchpflügt: Das Tyrrenische und das Ionische. Unmittelbar vor der ‚Blue Shark‘ liegt das Adriatische. Sie braucht nur noch den imposanten Leuchtturm Santa Maria di Leuca direkt vor ihrer Bugspitze zu runden und dann Kurs auf Brindisi zu nehmen.

Das Hoch hat sich weiter ostwärts verlagert und beschert den Reisenden traumhaftes Wetter: Wolkenlos blauen Himmel, spiegelglatte See, angenehme 15 °C und totale Windstille. Zum ersten Mal auf dem Törn richtiges Urlaubswetter. Da die ‚Blue Shark‘ bei 1800 Touren 6 Knoten läuft, dürfte sie die restlichen 70 sm bis zum Abend spielend schaffen. Morgen früh um 7.00 Uhr sitzen alle in der Maschine nach Frankfurt, und dann lachen sie über vergangene Unbill.

In den letzten Tagen konnte Gerold seine Kameraden spürbar entlasten. Auch jetzt tuckert er die ‚Blue Shark‘ mit gesundem Eifer durch die bleierne Flaute. Schon seit 6.00 Uhr. Wenn die See schläft, läuft die Maschine einigermaßen ruhig, und auch die Kupplung lässt den Jockel nur selten aufheulen. Etwa ein- bis zweimal in der Stunde.

Um 8.10 Uhr ist Cap Leuca (in kriminell 200-Meter-Abstand) gerundet und der Kurs auf Brindisi abgesetzt. Charly packt gerade seinen Fotoapparat weg, als die Maschine wieder zornig losjault. Wie gewohnt, reißt Gerold den Hebel in den Leerlauf und tastet sich danach erneut an die vorgeschriebenen 1800 Umdrehungen pro Minute. Hundertmal geübt. Zeitweise alle 20 Minuten.

Diesmal geht es aber irgendwie nicht.

„Was is dann da owe los?“ ruft Erhard aus der Pantry, wo er sich soeben mit seiner Matratze vertraut gemacht hat.

„Die Kupplung greift net mehr!“ wird geantwortet.

„Musste ganz vorsichtig reinschiewe!“

„Weiß ich auch.“

„Dann mach’s doch!“

„Probier’s selwer!“

Und nun wird das Malheur offenbar. Die Einheit aus Kupplung und Getriebe will nicht mehr – Schiffe brauchen kein Schaltgetriebe, weil das Wasser dämpfend wirkt. Das Getriebe ist nun endgültig bockig. Zum vierten Mal schieben die Segler den Niedergang in die Kombüse und helfen Erhard, sich mit einer Taschenlampe bewaffnet bäuchlings am Motor vorbei zum Getriebe vorzuarbeiten.

„Kannste Spiegeleier druff backe“, ist das Erste, was man vom Skipper hört. „Wenn mer wenigstens de Ölstand messe könnt!“ Die Klage ist nicht neu.

„Hängt Vollzeug hoch, damit kei Zeit verlore geht, wenn Wind kommt!“ ordnet der Skipper an und fügt hinzu: „Guckt auch mal, ob vielleicht doch wo e Dos Getriebeöl rumfährt!“

Nachdem alle Segel hängen wie zu schlaff geratene Biedermeier-Gardinen, schärfen Charly und Erhard dem Gerold ein, dass er zunächst einmal jeden Lufthauch nutzen soll, um die Yacht von der Küste wegzubringen. Dann wird das Schiff umgegraben. Willy fahndet unter Tage und Charly in der Backskiste nach Dosen mit öligem Inhalt. Nichts. Kein Getriebeöl.

Dafür stinkt die Genua, dass man nach einiger Zeit mit einem Reibeisen statt einer Luftröhre ausgestattet zu sein glaubt. Der aus Krepppapier und Tesaband nach Landessitte konstruierte Verschluss eines der Reservekanister hatte den Belastungen nicht standgehalten und an die 2 Liter Diesel in die Backskiste schwappen lassen. Eine der völlig neuen Reserveschoten fühlte sich glitschiger an als ein Aal.

Während sich Erhard unter Zuhilfenahme des reichhaltigen Bordwerkzeuges sowie einer stattlichen Anzahl seeerprobter Unmutsäußerungen um das Getriebe abmüht, versuchen die anderen, mit den klassischen Methoden des Segelns voranzukommen.

„Da drauße kräuselt sich’s Wasser!“

„Un wie willst du hinkomme?“, ist zum Beispiel ein typischer Dialog. Indessen herrscht weiter draußen reger Schiffsverkehr, den man besser meiden sollte, denn wenn sich unter den Frachterkapitänen auch nur ein einziger befindet, dem das Schicksal einer manövrierunfähigen Segelyacht schnurz ist, dann haben die deutschen Überführungssegler schlechte Karten – und ihre bisherige Erfahrung lässt vermuten, dass nicht wenige Frachterkapitäne sich einen Dreck um die Nöte ihrer Mitmenschen zu scheren geneigt sind. Also kreuzen sie stundenlang zwischen Küste und Fahrwasser gegen einen kaum spürbaren Windhauch aus NNE.

Es werden die ausgefallensten Vorschläge diskutiert. Unter anderem versucht man es auch im Rückwärtsgang. Ohne Erfolg. „Bis Brindisi schaffe mer ‘s heut net mehr“, lässt sich der Skipper am späten Vormittag vernehmen. „Guck doch mal nach, Charly, ob mer mit der Abendbrise en Hafe erreiche könne!“ Charly hat sich die Frage auch schon gestellt und kann sie aus dem Stegreif beantworten:

1. Der nächstgelegene Hafen heißt Otranto.
2. Der Hafen ist, bis auf eine schmale Fahrrinne, versandet.
3. Die Fahrrinne markieren zwei Feuer in Linie.

Gegen 22.45 Uhr passiert die ‚Blue Shark‘ die Hafeneinfahrt von Otranto. Das Unterfeuer brennt, das Oberfeuer nicht. Muss noch erwähnt werden, dass der Wind, soweit vorhanden, nicht besonders günstig stand? Nun, den Pechvögeln wurde Hilfe zuteil. Kurz hinter der Hafeneinfahrt überholt sie ein Schnellboot der Guardia Civil. Sie folgen ihm in der Hoffnung auf einen geeigneten Liegeplatz, und dass das allen Beteiligten unbekanntes Anlegemanöver auf Anhieb gelingen möge. Eine zweite Chance wird es nicht geben.

Der humpelnde Skipper

Leseprobe 1 (Seite 143 - 157)

Die erste Törnbesprechung gab nicht viel her. Man stellte sich kurz vor, Manuela kassierte die noch ausstehenden Törngebühren, der Skipper erläuterte die ins Auge gefasste Route, und man ging wieder auseinander. Kein gemütliches Beisammensein, kein gegenseitiges Beschnuppern, keine Prahlereien, wie man damals oder seinerzeit diesem oder jenem Sturm trotzte. Der Chronist, Helmut Braun, genannt Charly, trank sein erstes Bier an diesem Abend zu Hause. Um halb zehn.

Charly strebt den Segelführerschein C an, der den großen Blondem berechtigt, Sportschiffe auf hoher zu befehlen. Normalerweise ist Charly recht vorlaut, aber bei den Regattaseglern aus Mainz, so hat er sich vorgenommen, will er viel lernen. Und da hält er schon öfter mal den Mund. Manchmal sogar, wenn's noch so gut gepasst hätte.

Fünf der sieben Crewmitglieder waren Regatta-Segler aus dem Segelclub Nautic Life. Lorenz, der Skipper, seine Frau Beate, Georg Solbach und seine Frau Beate sowie der Benjamin der Crew, Markus Brenningen. Als weitgehenden Neuling musste man nur den Motorbootfahrer Werner Gundlach einstufen. Er wollte mal sehen, wie es bei den Wassersportlern zugeht, die immer mit so langen Stangen und gelegentlich auch weißen Tüchern an den Stangen durch die Fluten dümpeln, die er bisher stets schnittig mit seinem Motorboot durchpflügte.

„Am vierte Mai“, hatte Lorenz beim Auseinandergehen gesagt, „des is an Himmelfahrt, da sehn mer uns abends um siwwe im Bootshaus vom Biebricher Ruderverein!“

Eigentlich machte Lorenz keinen kurzangebundenen Eindruck, und beim Segeltörn später erwies er sich auch als ganz normaler Mitteleuropäer, der den schönen Dingen des Lebens so zugetan ist, wie alle Genussmenschen. Groß, kräftig aber ohne jedweden Bauchansatz, Dreitagebart, kurze Haare, wohlwollendes Lächeln, kantig wie van Gogh auf einem späten Selbstbildnis, Beamter bei einer Wiesbadener Behörde, Motorradfahrer und Segler. Außerdem lässt er gerne Drachen steigen, weil das auch mit Wind zu tun hat. Als Plappermäulchen würde ihn wohl niemand bezeichnen. Warum das alles am ersten Abend so stillos über die Bühne ging, hat man nie erfahren.

Am 4. Mai, bei der gemütlicheren Törnbesprechung im Biebricher Bootshaus, einem hohen, leeren Raum mit dem Charme eines Bahnhofswartesaales dritter Klasse, wartete eine Überraschung auf die Crew: Der Skipper trug Gips. Am rechten Fuß. Von den Zehen bis zum Knie. Zwei funkelneue Krücken lehnten hinter ihm an den rauchgetränkten Paneelen einer ehemals protzigen Wand.

Lorenz grinste schief. Bei jedem Neuankömmling. „Es is noch net alles verlor“, beschwichtigte seine ihn ständig umsorgende Eehälfte. „In zehn Taache soll er en Gehgips kriegen.“ Das wird vier Tage vor dem Auslaufen der ‚Blue Shark‘ sein, dem Schulschiff der hessischen Nautic Schule. Das ständige „Wie haste dann des fertiggebracht?“ förderte die Information zutage, dass Lorenz zu Hause bei Bastelarbeiten auf dem Weg zum Werkzeugkasten von einem Podest unbedeutender Höhe gesprungen und so unglücklich gelandet war, dass drei Zehen brachen. Ein faustgroßer Bluterguss im Bereich des Knöchels sowie eine Reihe weiterer, schmerzhafter Blessuren machten umfangreiche medizinische Versorgung – und ein paar Krücken – unentbehrlich.

Beate Schröder, Lorenz' ‚bessere Hälfte‘, ist einen Kopf kleiner als ihr Mann und fällt schon von weitem durch ihre blonde Löwenmähne auf. Mit resolut lässt sie sich treffend beschreiben. Praktisch und stets zupackend veranlagt, fährt sie ihr eigenes Motorrad, und zwar auch ein großkalibriges, weil ihr die Rolle des Klammeraffen nicht liegt. Sie übernimmt das Reden für ihren Mann mit. Ob der gemeinsame Sohn mitreden darf, weiß man nicht. Er lebt schon außer Haus. Erstaunlicherweise verstehen sich Beate und Lorenz bestens.

Die Unsicherheit, ob der Törn in der vorgesehenen Weise würde durchgeführt werden können, ließ auch diesmal keine fröhliche Stimmung aufkommen. Man verteilte die Aufgaben,

legte fest, wer Dextro Energen und Schokolade, wer Wäscheklammern und Müllbeutel, wer Bändsel und Geschirrhandtücher mitzubringen habe und würgte zwei kleine Bier und drei große Cola in sich hinein. Nur Lorenz blieb beim Bier. Er war vom Chauffieren seines Automobils suspendiert.

Beim Verabschieden fragte Charly den Skipper noch: „Bringst Du de Sextant un die Peilscheib' mit, oder soll ich mich drum kümmern?“

„Ei wart emal“, antwortete Lorenz. „Die Manuela hat gestern gesacht, der Sextant wär schon eingepackt, un die Peilscheib is kaputt.“

Rosige Aussichten. Da bleibt Charly wohl nichts anderes übrig, als seine alte, vor Jahren einmal aus Plexiglas, Messingschrauben und Schweißdraht zusammengebastelte Peilscheibe vom Dachboden zu holen und wieder aufzumöbeln.

Das wird ein Törn!

Ein Segeltörn an der jugoslawischen Adria-Küste entlang. Von Portorož (im Golf von Triest) bis nach Trogir (nahe bei Split) und zurück. Mit einem – günstigstenfalls – humpelnden Skipper, fünf zwar vortrefflichen Seglern, aber Hochsee-Neulingen, zwei davon BR-Prüflinge, und dem Navigator und Berichterstatter Charly Braun, der den Hochsee-Schein erwerben will.

Eine Peilscheibe ist eine kreisrunde, in 360° unterteilte Scheibe, die auf dem Schiff fest installiert wird, und zwar in Kiellinie. Das bedeutet, die Null zeigt zum Bug und die 180 zum Heck. In der Mitte ist ein Peilstab, über den man Landmarken anpeilt und die Gradablesung zusammen mit der Urzeit im Logbuch festhält. Peilt man zwei Land-Objekte in Linie, kann man die Peilung als Standlinie in die Karte einzeichnen, und hat damit schon einen halben Standort. Im Prinzip kommt man bei der Navigation heute ohne diese alte, aber pfiffige Peilscheibe aus. Wer jedoch den C-Schein erwerben will, der muss dem Prüfer beweisen, dass er mit allen Navigationsmitteln vertraut ist, auch mit den altmodischsten.

Man hat beschlossen, mit Privatwagen zu fahren, denn die Bahnfahrt ist nicht viel billiger. Außerdem müsste man fünfmal umsteigen und wäre fast doppelt so lange unterwegs. Es gibt noch zwei weitere Vorteile: Man kann die Lebensmittel aus Deutschland mitbringen, was beim Verproviantieren der Yacht Zeit spart, und Manuela kann den Seglern eine Unmenge zusätzlichen Gepäcks aufhalsen.

Damit hat es folgende Bewandnis: Jochen Scharff, ein ehemaliger Nautic-Schulen-Skipper und Clubkamerad der Regatta-Segler, rüstet in Portorož seine Yacht für eine Weltumsegelung aus. Einhand, wie er stolz zu betonen pflegt. Muss im September fertig sein, denn er will, zusammen mit Lorenz, die Transatlantik-Regatta von Gran Canaria nach Barbados gewinnen, und weil der Startschuss in Las Palmas am 25. November fällt, und er bis nach Gran Canaria noch 2200 sm (Seemeilen; das sind ca. 4000 km!) zu versegeln hat, muss sein Schiff jetzt bald ins Wasser.

Das Boot in Deutschland auszurüsten verbietet sich wegen der hohen Steuern. In Jugoslawien ist bedauerlicherweise sehr vieles nicht zu haben. Manuela und Emilio, die Inhaber der Nautic Schule, besorgen deshalb alles, was Jochen benötigt und geben es den Crews mit, sofern die noch Platz für zusätzliches Gepäck haben. Diesmal ist ein Teil der Windfahnensteuerung dabei, ein Batterieladegerät und viel Zubehör aus Edelstahl. Jochen wird sich freuen.

Der Einhandsegler wäre nämlich recht bald überfordert, wenn ihm zum Führen der Yacht nicht spezielle Hilfsmittel zur Verfügung stünden. Einer seiner wichtigsten stummen Diener ist die Windfahnensteuerung. Sie hält die Yacht stets in dem einmal eingestellten Winkel zum Wind. Bei Winddrehung läuft die Yacht allerdings aus dem Kartenkurs, weshalb der Standort besonders häufig und sorgfältig überprüft werden muss.

Die Autofahrt beginnt mit Tücken. Charly holt Werner am Morgen des 14. Mai – Pfingstsonntag – zum vereinbarten Zeitpunkt in Sachsenhausen ab. Beinahe pünktlich. Vielleicht nicht genau auf die Minute, aber doch recht früh. So gegen halb fünf. Die halbe

Stunde Verspätung hat er nicht zu verantworten, denn wie sollte er ahnen, dass Sachsenhausen an Pfingsten verrückt spielt? Schießbuden auf den Straßen. Karussells und Würstchenbuden. Eisstände, Tombolas und Bierzelte. Natürlich alles geschlossen. Mit Zeltplanen verhängt, oder mit soliden Rollläden. Am Dienstag nach Pfingsten wird das traditionsreiche Fest des Wäldchestages begangen werden, und da gehört es ganz einfach dazu, dass die meisten Straßen gesperrt und die verbliebenen zu einem Geist und Seele zermürenden Verbund von Umleitungen aneinandergesetzt werden. Wer da unversehens hineingerät, sollte eigentlich damit prahlen dürfen, für das Zurechtfinden nicht mehr als 30 Minuten benötigt zu haben. Ein Lob wäre durchaus angebracht gewesen.

Statt dessen zieht Werner eine Brutsch, wenn auch kaum merklich. Werner ist immer in Aktion. Ein Mann der Tat. Mittelgroß, braunes, strähniges Haar, zupackend. Er hält sich nie mit langen Diskussionen auf, sondern strebt bei allem was anfängt, zu einem raschen, positiven Ergebnis. Zuspätkommen gibt es bei ihm nicht. Egal ob man Eile hat oder nicht.

Der übertriebenen Eile hätte es auch gar nicht bedurft. Es gibt an diesem Morgen keinen einzigen Stau auf der Autobahn und nahezu keine auf der linken Fahrspur herum dösenden Sonntagsfahrer. Hinter Nürnberg geht es an sich auch zügig weiter. Auf den ersten 30 Kilometern jedenfalls. Dann setzt Nieselregen ein. Ganz harmloser Nieselregen. Die Fahrbahn nimmt einen feinen, seidigen Glanz an. Bis Ingolstadt verstärkt sich der Glanz zu einem handfesten Sauwetter, und auf der Osttangente Münchens kann man von einem ausgewachsenen Regenguss sprechen. Hochglanz.

Die Schauertätigkeit ebbt danach keineswegs ab. Als man auf der Tauernautobahn die 27,- DM Maut zum Būdchen hinüberreicht, werden Hand und Geld trotz des Daches über der Zahlstelle nass, und auf dem Wurzenpass bedarf es eines tüchtigen Anlaufes, um die 20 Meter bis zur Wechselstube im Platzregen zu überwinden.

Eigentlich war beabsichtigt, ein paar Hundertmarkscheine in jugoslawische Währung umzutauschen, denn schließlich braucht man für die Autobahngebuhr (umgerechnete 1,50 DM) sowie die Tankstellen ein paar Klimpergroschen in Landeswährung. 492000,- Dinare sind laut Aushang 100 Deutsche Mark wert.

Charly stutzt jedoch, als er in der Schlange nebenan jemanden sagen hört: „Woas? Net amol fumfhunderttausend kriegst hier? Des is doch Bschiss! In Jugoslawien zahlt Dir jeder Tankstellenheini fumfhundertfuchzichtausend für aan Blauen!“

Der Chronist stopft rasch die anderen Scheine wieder in die Tasche und beschließt, mit 100 umgetauschten Markern für erste zurechtzukommen. In den nächsten vierzehn Tagen wird er in Bezug auf Inflation noch eine Menge dazulernen. Parallelen zu den Wahrungsverhaltnissen im Deutschland der zwanziger Jahre sind durchaus angebracht.

In Ljubljana regnet es heftig, und bei den Adelsberger Grotten, Postojna Jame genannt, regnet es sehr heftig.

„Wie dadraus en Segeltörn wern soll, des is mir e Rätsel“, äußert Werner kurz nach Passieren des Wegweisers: Lipizza. Vermutlich haben die in der Nähe gezüchteten Pferde Schwimmhäute.

Es fällt schwer zu glauben, aber es entspricht der Wahrheit: Zehn Kilometer vor Portoro hört der Regen auf. Einfach so. Ohne Vorankündigung. Finito.

Die Straße dampft, die Robinienwaldler hüllen sich in nach oben dünner werdende Schwaden, und die gleiende Sonne lässt die Wirtshaus schilder der evapici-Buden am Straßenrand in feuchtem Glanz erstrahlen. Über der See liegt klare Luft. Irgendwer hat über den nahen Bergen ein dunkles Blau aus dem Himmel gewienert. Für 600 Kilometer Dauerregen entschädigen die Elemente die Reisenden, als wollten sie sagen: „Seht euch das Meer an! Ist es nicht prächtig?“

Nun, das Meer war prächtig. Ehrlich. Es schwappte, von leisen 2 Bft., also zwei Windstärken, die in der Seemannssprache Beaufort heißen, bewegt, an die Uferpromenade von Piran, und

es schwappte an die Uferpromenade von Portorož. Die Palmen dampften, und die Zypressen und Pinien ebenfalls. Gleich um die Ecke hätte die Toskana liegen können.

* * *

„Ei Charly, wie?“ Jochen Scharff, Charlys ehemaliger Ausbildungsskipper, erwartet die Neuankömmlinge vor der ‚Blue Shark‘, während Beate und Lorenz in die Pantry eilen, Charly und Werner mit einem Willkommenstrunk zu begrüßen. Um 14.04 Uhr hatte man die Schranke am Eingang der Marina von Portorož passiert, um 14.05 Uhr vor Steg C geparkt und um 14.06 Uhr die ‚Blue Shark‘ entdeckt. Die Solbachs und Markus waren vor einer halben Stunde eingetroffen. Marina nennt man einen Sportboothafen.

„Un“, will Charly wissen, „wie isses Schiff? Alles in Schuss, alles okay?“

Lorenz antwortet: „Ja. Die Klumpewutz scheint so ganz in Ordnung ze sei.“

„Wieso Klumpewutz?“ fragt Charly etwas irritiert, denn er kennt die ‚Blue Shark‘ von früher als braves, aber doch schnelles Schiff. Auch wenn sie mal von einem österreichischen ‚Reparateur‘ fast zu Grunde gerichtet worden wäre.

„Ei mit so em dicke Kahn kannste doch net vill mache. Der lääft ka Höhe un aach kaan Speed.“

Auch Georg äußert sich in einer Weise über das Schiff, dass man nicht von Hochachtung sprechen kann. Georg ist nicht gerade groß, dafür aber eher gemütlich. Er wirkt so, als packe er den Stier nicht gerne bei den Hörnern, sondern rät zur gütlichen Einigung. Charly hatte ihn anfangs für einen Beamten gehalten. Georg ist aber selbständig. Goldrandbrille passt hervorragend zu ihm und Schmuck an den Händen. Die Regattasegler respektieren ihn, weshalb Charly vermutet, dass er gar kein so übler Typ sein kann. Das hat sich im Laufe des Törns bewahrheitet.

Charly rümpft ob der despektierlichen Anschauungsweise der Regattasegler etwas die Nase, und dann geht man zur Tagesordnung über.

Markus schließt sich Charly an, der sich auf dem Gelände etwas umsehen will. Der großgewachsene, junge, etwas schlaksige Markus mit dem schwarzem Bürstenhaarschnitt, der beim häufigen Grinsen ein beneidenswertes Tigergebiss sehen lässt, arbeitet bei einer Versicherung als Schadensregulierer. Er sucht die Diskussion mit jedem, der ihm in die Fänge gerät. Nachdem man sich davon überzeugt hat, dass alle Läden bis spät abends geöffnet haben werden und die sanitären Einrichtungen in Schuss sind, schlendern die beiden wieder zurück zur Truppe.

Man hockt sich rasch zwecks Informationsaustausch und Mittagessen auf die Terrasse des Marina-Restaurants, das auf einem künstlichen Hügel errichtet wurde, damit die Gäste die großartige Aussicht über die Bucht genießen können. Lorenz kann ohne Krücken humpeln. Die ‚Blue Shark‘ ist bis auf die Lebensmittel und den Behördensegen zum Auslaufen bereit. Jochen hat seine Weltumsegel-Yacht, einen Doppelknickspanter aus Stahl, am Eingang der Werft aufbocken lassen. Beate und Lorenz fuhren letzte Woche – unmittelbar nach Anpassen des Gehgipses – schon her, um Jochen ein wenig zur Hand zu gehen. Vorgestern hat Beate den Rumpf hellblau gestrichen und gestern hat ein einheimischer Künstler in großen Buchstaben ‚INSCHALLAH‘ auf die Yacht gemalt. Nächste Woche soll die ‚INSCHALLAH‘ zu Wasser gelassen werden. Charly übergibt Jochen seine Mitbringsel: Bohrer, Gewindeschneider, eine Flasche Schneidöl, Gewindestäbe, VA-Stahlplatten und dergleichen mehr.

Beate Solbach auch nicht sonderlich groß, dunkelhaarig, eher der häusliche, mütterliche Typ, umsorgt ihren Mann sichtlich liebevoll. Sie hat sich des Proviantes angenommen. Ohne dass jemand das angeordnet hätte. Für sie war es offenbar von vornherein selbstverständlich, dass sie die Kombüse einräumt – Beate Schröder darf ihr nur zureichen –, und dass sie an Bord kocht. Da darf ihr keiner dreinreden.

Während die Damen die Lebensmittel verstauen, fahren Jochen und Lorenz auf die Capitaneria von Piran, weil an Sams-, Sonn- und Feiertagen nur dort die richtigen Stempel auf die Schiffspapiere gedrückt werden können. Werktags darf auch der Hafenkaptän von Portorož stempeln.

Obwohl man hier, im Vergleich zum Ostblock, in nahezu völliger Freiheit lebt, wird man bei derartigen Gelegenheiten doch immer wieder daran erinnert, dass Jugoslawien ein kommunistisches Land ist, wo Behörden ausschließlich zum Behindern des Alltagslebens eingerichtet wurden. Ein Glück, dass es so etwas nicht in Deutschland gibt! Oder?

* * *

Slowenien hatte vor 1282 keine nennenswerte Geschichte und gehörte nach 1282 den Habsburgern. Die unterhielten viele Badeorte an der Adria, und dazu gehörte auch Portorož. Außerdem bauten sie in der Nähe Salz ab, das von Portorož aus verschifft wurde. 1918 gerät Slowenien in die Fänge des serbischen Königreiches, das 1929 in Königreich Jugoslawien umbenannt wird. Nach 1945 wird Slowenien unter Tito Bestandteil der Volksrepublik Jugoslawien, und 1991 gewinnen sie die Unabhängigkeit – zum ersten Mal seit 800 Jahren. Danach war Portorož ein aufstrebendes Touristenstädtchen. Die Salzgewinnung lohnt wohl nicht mehr.

10.50 Uhr ist es doch geworden, bis die Leinen endlich losgeworfen werden. Am Montag, dem 15. Mai. Pfingstmontag. Es regnet in Strömen. Aber draußen soll guter Wind herrschen. Laut Aushang an der Capitanerie jedenfalls. Etwa 3 Bft. Nord-West.

Der Regen hatte bereits gestern Abend gegen halb elf Uhr wieder mit voller Stärke eingesetzt, kurz nachdem sich im Restaurant Asterina Josip zu der Crew gesellt hatte. Josip hat die ‚Blue Shark‘ im vergangenen Frühjahr komplett überholt und betreut sie seitdem zwischen den Crewwechseln. Mit Lorenz muss er noch dies und das besprechen, während Jochen den anderen gute Ratschläge mit auf den Weg gibt. Wenn Beate Schröder nicht noch rechtzeitig drei Schirme aus den Autos im Hafen geholt hätte, es wären allesamt pudelnass geworden.

Josip ist Slowene und lehrt an der Metallhochschule in Koper. Sein Forschungsgebiet sind die eutektischen Gemische. Das sind Metalllegierungen mit ganz speziellen Eigenschaften in Bezug auf Zusammensetzung und Schmelzpunkt. Weil Forscher im Sozialismus hohes Ansehen aber geringes Gehalt genießen, hält er die drei Schiffe der Nautic Schule in Ordnung. Dafür bekommt er von seinem Freund Emilio, den er seit Jahrzehnten kennt, einen monatlichen Beitrag zum Haushaltsgeld, der sein Hochschulgehalt locker übersteigt. Den schmalen, mittelgroßen Mann zieren unzählige Falten im Gesicht. Er spricht ein halbes Dutzend Sprachen, zwar recht gut, aber nicht fließend. Wie man das bei Sprachgenies oft beobachten kann, spricht er Deutsch sehr korrekt, aber schleppend. Englisch, Italienisch und Russisch auch. Seine Bewegungen sind genau so bedächtig wie seine Art zu sprechen.

Beim Aufsuchen der sanitären Anlagen hatten sich die Schirme am frühen Morgen bereits bewährt, und so beschloss Beate Schröder, zünftig sportliches Gebaren ignorierend, die Schirme mit auf den Törn zu nehmen. Obwohl sie recht sperrig waren und die Yacht keinerlei Platz zum Aufspannen bot. Einer der Schirme konnte als groß gelten, während die beiden anderen ohne Übertreibung das Prädikat Familienparapluie verdienten.

Charly hatte um 7.45 Uhr den Seewetterbericht des ORF (Wien) abgehört und eine Wetterkarte gemalt: Flaches Tief über Mittelitalien, langsam ostwärts ziehend. Charly muss es beobachten, denn wenn es sich dem Südbalkan nähern und dabei womöglich noch vertiefen sollte, dann wird die berühmte Bora anfangen zu blasen. Als Bora bezeichnet man einen an der jugoslawischen Küste häufig auftretender Fallwind aus Nord-Ost, mit dem gerechnet werden muss, sobald sich ein Tief dem südlichen Balkan nähert.

Ein richtiger Segler fürchtet sich zwar nicht vor Wind und Wetter, aber ein vorsichtiger Segler interessiert sich stets dafür, was möglicherweise auf ihn zukommt, insbesondere hinsichtlich

Wetterveränderung, damit er rechtzeitig Vorbereitungen treffen kann. Als Hilfsmittel dienen ihm außer Wind- und Wolkenbeobachtung vor allem Seewetterberichte, die z. B. im Mittelmeerraum von der Deutschen Welle DW und dem Österreichischen Rundfunk ORF gesendet werden.

Leseprobe 2 (Seite 161 - 172)

Charly leiert seit Stunden am Radio, um jugoslawische Wettersendungen einzufangen. Es gibt sie angeblich in Englisch und auch in Deutsch. Emilio schärft jedem, der die ‚Blue Shark‘ von der Stelle bewegt, mündlich und schriftlich ein, sich nicht auf die Deutsche Welle und den ORF zu verlassen, weil die örtlichen Wetterverhältnisse angeblich nicht aus den selbstgezeichneten Wetterkarten abzulesen seien. Im vergangenen Herbst war ein Skipper etwas zu blauäugig gewesen und hatte die Yacht in Unkenntnis des zukünftigen Wettergeschehens bei aufkommender Bora ohne Bewachung an einer nicht borasicheren Mole zurückgelassen, bevor er sich mit seiner Crew ins Nachtleben des Städtchens stürzte. Seitdem reagiert Emilio allergisch auf unzureichende Wetterbeobachtung. Die ‚Blue Shark‘ hatte damals böse Schrammen davongetragen und war ihrem Untergang – im Hafenbecken! – nur mit knapper Not entgangen. Den Rest des Jahres und den gesamten Winter über musste Josip schuften, bis die Yacht wieder schwimmen konnte.

Um 12.05 Uhr, der Wind schickt sich gerade an, abzuflauen, reißt der Traveller-Rutscher des Besans aus der Schiene. Der Beschlag war ermüdet. Eine tiefe Korrosions-Spur macht es deutlich. Lorenz zieht seinen Motorrad-Gummistiefel über den Gehgips, und dann bastelt er zusammen mit Charly einen neuen Besantraveller. Aus Reserveleinen. Der Traveller ermöglicht es, den Punkt, zum dem hin der Baum nach unten gezogen wird, nach steuerbord oder backbord zu verlagern.

Anschließend schmeißt sich Charly in die Navigation. Um die Genauigkeit der Logge, also des Schiffstachos, zu überprüfen, macht er bei jeder sich bietenden Gelegenheit Standortbestimmungen per Kreuzpeilung. Die Kirchtürme von Novigrad, Poreč und Rovinj müssen dafür ebenso erhalten wie die Leuchttürme auf den Inseln Grosa, Marmi und Sv. Ivan na Pučini. Dann trägt er die im Peilkompass abgelesenen Winkel, berichtigt um die Kompassfehler, in die Seekarte ein, schreibt den Loggestand und die Uhrzeit an die Schnittpunkte. Die Entfernung der beiden Peilorte kann er in der Karte ausmessen und die versiegelte Strecke ausrechnen, indem er die erste Loggeablesung von der zweiten subtrahiert. Die Mühe wird schließlich belohnt. Gegen halb fünf weiß der Navigator, dass die neue Logge, die Emilio der ‚Blue Shark‘ gegen jedwede innere Überzeugung spendiert hat, die versiegelten Meilen sehr genau anzeigt. Ein erfreuliches Plus, falls das Wetter die navigatorischen Möglichkeiten noch weiter begrenzen sollte. Früher hatte der Besitzer der Segelschule und der ‚Blue Shark‘ dem altmodischen Schleppplog das Wort geredet, und das war beim Überführungstörn vom Sturm zerfetzt worden.

Um 17.15 Uhr schläft der Wind ein. Es regnet Bindfäden. Unter Motor passiert die ‚Blue Shark‘ kurz nach 19.00 Uhr den Fažanski Kanal, eine schmale Passage zwischen dem Festland und den Inseln Brijuni. Die Inseln erscheinen bei den ungünstigen Wetterverhältnissen nicht gerade im günstigsten Licht, aber es gehört nicht viel Phantasie dazu, sich vorzustellen, wie der ehemalige Staatspräsident Jugoslawiens, Josip Broz, genannt Marschall Tito, seinen Staatsgästen Hilfgelder für die KPJ aus den Taschen leierte, indem er auf die ärmlichen Behausungen verwies, in denen seine Gäste zu wohnen genötigt waren. Auf dem Rückweg, in vierzehn Tagen, wird die Sonne scheinen – aber da werden die Buden auch keinen weniger schäbigen Eindruck machen.

Um 20.15 Uhr macht die ‚Blue Shark‘ an Pier acht der Marina Veruda fest. Eine damals ganz neu eingerichtete, große Marina, meilenweit weg vom nächsten Ort. Lorenz fährt das Manöver. Es ist völlig dunkel, und es regnet wieder. Man erledigt an Bord nur das Nötigste

und geht dann in das einzige Restaurant am Platze zu Abend speisen. Ihrer Schirme wegen werden die Segler allenthalben mit großen Blicken angeschaut. Die meisten Blicke verraten jedoch Neid. Nur wenige lassen erkennen, dass sie diese Art, mit dem Wetter fertig zu werden, unsportlich finden.

Im Marina-Restaurant, direkt über dem soeben geschlossenen Supermarkt, erwartet die Deutschen Touristenfraß unterster Qualitätsstufe. Die Kneipe wird hauptsächlich von deutschen Seglern und österreichischen Motorbootfahrern frequentiert. Den meisten schmeckt 's offensichtlich. Die Österreicher scheinen, zumindest in der Adria, eine Vorliebe für großvolumige Motorboote zu haben. Von hinten sehen die Kähne wie schwimmende Kleiderschränke aus. Kleiderschränke mit Glasschiebetüren. Neben einem unstillbaren Durst auf Kraftstoff benötigen sie in der Regel breite knautschlederne Sessel und eine Unzahl von Instrumenten vor dem erhöhten Fahrzeuglenkersessel, um Insidern eine ungefähre Vorstellung vom Übermaß des Bankkontos des Eigners zu geben. Trotzdem fühlen nur wenige Segler ein Gefühl des Neids in sich aufsteigen, denn bei den Motorbootfahrern, in Seglerkreisen auch Frikadellensäue genannt, lebt sich eine andere, nicht unbedingt erstrebenswerte Welt aus.

Dass den Damen und Herren, die sich meist durch Leibesfülle, Kleidung und Gebaren von den Seglern unterscheiden, jene PS-Renner mit österreichischem Wimpel am Heck gehören, erfährt man schnell, wenn man einmal einen Augenblick die Gespräche an den Nachbartischen verfolgt. Sätze wie: „Wann mir die Zylinder noch a weng mehr aufbohrt hätt, dann hätt mer scho a Schangsn gegn dem Franz-Kasimir sein Schinakl ghabt!“ oder „Mir nehmn morgn alles herunter, was bremst. Auch die Feender“, lassen keinen Zweifel daran, dass mit den eigenartig protzigen, im Grunde genommen aber potthässlichen Wasserfahrzeugen Rang- oder Hackordnungskämpfe ausgefochten werden. Regattasegler – soviel wird dem Autor an diesem Abend klar – Regattasegler haben andere Ambitionen. Auf einen kurzen Nenner gebracht etwa: „Der Bessere soll gewinnen, nicht das dickere Bankkonto.“

* * *

Im Logbuch steht, dass die ‚Blue Shark‘ am Dienstag, dem 16. Mai, um 8.40 Uhr den Hafen von Veruda verlassen hat. Ein nur zur Hälfte ausgemalter Kreis in der Spalte Wetter gibt Kunde, dass der Himmel zur Hälfte bedeckt ist. Die andere Hälfte ist blau. Vielleicht haben die deutschen Segler Glück, und es bessert sich. Die Überfahrt über den Kvarner, von der Südspitze Istriens bis zu den kvarner Inseln, sollte man sowieso nur bei gutem Wetter in Angriff nehmen, denn der Kvarner gilt als gefährlich.

Um 10.00 Uhr MEZ sehen die Segler den Kvarner vor sich. Breit und behäbig rollt eine an Kraft verlierende Dünung aus der Bucht in die Adria hinaus. Dünung nennt man Wellen ohne Wind. Den vor einer Reihe von Untiefen warnenden Leuchtturm Porrer lässt man an Backbord liegen. Um 10.30 Uhr hat sich der Himmel wieder zugezogen. Ein steifer, gleichmäßiger Wind bläst mit 4 Bft. aus ENE. Das ist die Richtung, aus der die berühmte Bora kommt. Da wird sich doch nicht etwa...? Um 11.30 Uhr reffen Georg und Werner vorsichtshalber das Großsegel, so dass die Yacht Arbeitsfock, einfach gerefftes Groß und Besan vorantreiben.

Kurz vor 12.00 Uhr setzt der Regen wieder ein. Der eine oder andere zieht in Erwägung, trübsinnig zu werden. Charly rauft sich die wenigen verbliebenen Haare, denn für die Astronavigation braucht man einen blank geputzten Himmel mit Sonne, Mond und Sternen. Wie soll das bloß werden? Um sich durchschütteln und nassregnen zu lassen, hätte man nicht auch noch Geld ausgeben und Urlaub opfern müssen. Aber dieses Risiko will eben in Kauf genommen sein, wenn man dem Sport des Hochseesegelns anhängt.

Um 13.30 Uhr, der Kvarner liegt endlich im Kielwasser der ‚Blue Shark‘, macht Charly durch die Regenschleier eine Kreuzpeilung auf die Insel Susak. Ein zwei mal vier Kilometer kleines, 98 m hohes Inselchen mit zwei Kirchen, fünfzehn Häusern, einem Leuchtturm und vermutlich

einer Reihe von Dorftrotteln am Rande der Zivilisation. Ganz draußen. Den anderen, allsommerlich von Touristenschwärmen überfluteten Adria-Inseln weit vorgelagert.

Wenn hier die Bora weht, dann gibt es keine Schiffsverbindungen zum Festland und den anderen Inseln. Dann wird halt gewartet, bis sich das Wetter legt. Die Uhr spielt da draußen eine Nebenrolle. Man trägt sie allenfalls als Status-Symbol, und nicht, um sich von ihr hetzen zu lassen.

„Wär’ mal ganz interessant, e paar Stunde uff so ere Insel rumzedappe“, äußert wer, und der Skipper tröstet: „Mir laufe heut Abend e ganz ähnlich Insel an. Awwer der Hafen von dere is besser windgeschützt als der von Susak.“

In der Tat öffnet der Hafen Susaks seine Einfahrt recht weit den immer noch gleichförmig daherrrollenden Wellen. Die Stangen der 5 Segelyachten hinter dem Wellenbrecher wiegen sich keineswegs gleichförmig in den Wellen. Eher ruppig. „Wollen sehen, dass wir weiterkommen.“ Was geht es die deutschen Segler schließlich an, wie einsam das Leben in dieser Abgeschiedenheit verläuft, und ob es für die Einheimischen immer noch zu einem Ereignis werden kann, wenn mal ein paar neugierige Segler in ihren Hafen schneien.

Um 16.20 Uhr bahnt sich die Wende an. Der Wind schläft ein. Und der Regen! Sogar ein paar Sonnenstrahlen leuchten die Unterseite der einen oder anderen dickschwarzen Wolke an. Schwach rosa.

Zwischen den unzähligen, kleinen, zumeist unbewohnten Inselchen hindurch sucht die ‚Blue Shark‘ ihren Weg. Lorenz hat die Zwei-einhalb-Quadratkilometer-Insel Ist ausgesucht. Die ‚Blue Shark‘ stampft unter Motor durch die sich allmählich einebnende Dünung.

Als die ersten ohne Ölzeug an Deck erscheinen, wittert Charly die Chance, wenigstens ein paar seiner Prüfungsaufgaben zu trainieren. Er kramt die wackelige Peilscheibe, einen Tabellenvordruck sowie einen Bleistift hervor und tritt mit einem nicht gerade alltäglichen Begehren vor die Crew: „Mir sin doch zwei Stunde früher dran, als wie nach Zeitplan“, beginnt er vorsichtig. „Mir könnte doch jetzt noch gut e Deviationstabelle‘ mache!“

„Wie geht des dann?“ wird gefragt. Der Vorschlag scheint Neugier zu wecken. Charly erläutert, dass das eigentlich gar nicht geht, denn man braucht dazu außer einer ruhigen See und einer erstklassigen exakt in Kielrichtung justierten Präzisions-Peilscheibe zwei Objekte in Linie, deren rWP (rechtweisende Peilung) man der Karte entnehmen kann und einen Mann am Ruder, der gleichzeitig über den Kompass hinweg die beiden Objekte anpeilt. Wenn beide Objekte vom Kompass aus gesehen in Linie erscheinen, dann sagt der Rudergänger „Jeeetzt!“ Dann liest einer den Kompass und gleichzeitig ein anderer die Peilscheibe ab. Ein vierter notiert beide Werte in die vorgefertigte Tabelle – und Charly rechnet dann aus den Differenzen der Kompass- und der Peilscheibenablesung aus, wie weit der Kompass auf diesem oder jenem Kurs durch bordeigene Magnetfelder aus seiner Nord/Süd-Richtung gelenkt wird.

Eigentlich müsste das ganze Verfahren ohne Motorunterstützung durchgeführt werden, z. B. dadurch, dass jemand die Yacht vom Schlauchboot aus mit zwei Paddeln, überdimensionalen Bizepsen und stoischer Ruhe in die jeweiligen Messpositionen bugsiiert. Angesichts der ungünstigen Wetterverhältnisse beschließt man jedoch, die Sache nicht auf die Spitze zu treiben. Lorenz fährt die „Wende auf engstem Raum“ unter Motor und brüllt „jeeetzt!“, sobald die ‚Blue Shark‘ über die Peillinie läuft, Markus liest die Peilscheibe ab, und Georg notiert die Zahlen.

Bis Charly alles organisiert und seine Peilscheibe gerichtet hatte, war das Meer noch ein bisschen ruhiger geworden. Mit einer steilen Huk und einem einzelnen Felsen in größerer Entfernung fand man schließlich auch eine Kartenstandlinie, wenn auch keine besonders geeignete. Gegen 17.15 Uhr sind alle Zahlenwerte notiert. Einmal über steuerbord gedreht, und einmal über backbord gedreht, damit sich die Schleppfehler ausgleichen.

Zum Erstellen der Deviationstabelle wurde eine Kartenstandlinie benötigt, nämlich die Verlängerung der Verbindungslinie zweier exakt hintereinander liegender Objekte (von denen das vordere kleiner sein muss als das hintere), deren genaue Himmelsrichtung man aus der

Karte ablesen kann. Wenn es keine Kompassfehler gäbe, müsste man den gleichen Winkel – plus 180° – am Peilkompass messen. Die Differenz ist der Kompassfehler. Wenn man von ihm die Missweisung abzieht, hat man die Deviation auf dem gerade am Steuerkompass anliegenden Kurs. Es ist schon reichlich kompliziert, aber vor dem Luxus GPS hatte man keine anderen Hilfsmittel.

Charly muss lange rechnen, Kurven malen, Ungereimtheiten aus der Welt schaffen und unter Zudrücken aller verfügbaren Augen Unebenheiten der Kurven ausbügeln, bis er schließlich eine alles in allem nicht sonderlich profihaft wirkende Deviationstabelle in Händen hält.

„Mit bis zu sechs Grad Deviation müsse mer rechnen!“ äußert er gegen 17.30 Uhr mit einem gerüttelt Maß Zurückhaltung im Unterton und fügt gleich hinzu: „Wenn die Sonn’ in de nächste Tage doch noch rauskomme sollt’, dann tun mer des mit’m Sextant überprüfe!“

Wenige Meilen nördlich von Ist tauchen plötzlich Militärfahrzeuge auf. Zerstörer, Kreuzer und eine handvoll Landungsboote. Auch ein paar Hubschrauber schwirren bollernd über die Masten der ‚Blue Shark‘ hinweg. Ganz offensichtlich probt man am Ernstfall herum. Um für alle Fälle gerüstet zu sein, schaltet Lorenz Kanal 16 des UKW-Telefons an. Man sucht aber keinen Kontakt zur ‚Blue Shark‘. Wahrscheinlich taugt sie nicht als potentieller Feind. Vielleicht hat auch der jugoslawische Verteidigungsminister Anweisung gegeben, beim Kriegsausprobieren keine Devisenbringer zu belästigen. Wofür doch eine Flagge am Schiffsheck alles gut sein kann?

Die ‚Blue Shark‘ läuft 10 Minuten später unbehelligt in den winzigen Hafen ein, der sich am Ende einer kleinen Bucht an der Südküste Ists versteckt. Die Sonne strebt gerade dem Einschnitt zu, der das Inselchen in zwei Hügel teilt. Ihre Strahlen spiegeln sich in einem wundervollen Teakholz-und-Messing-Zweimaster aus Singapur, einer Taipan mit englischer Flagge. Selbst der Hafenmeister Ists ist vom Anblick der Ketsch so fasziniert, dass er bei der Ankunft der ‚Blue Shark‘ zunächst einmal zu amtshandeln vergisst. Lorenz und Charly müssen sich um alles selbst kümmern.

Ein viertelstündiger Rundgang zeigt den Seglern das gesamte Dorf mit der etwas wehrhaft wirkenden kleinen Kirche, dem bei Bedarf grob geschätzt bis zu 100 Personen gleichzeitig Raum gebenden Dorfplatz und den aus groben, hellen Bruchsteinen errichteten Häusern, bei deren Planung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit die Nord/Süd-Richtung keine Rolle gespielt hat. Sie müssen vor Erfindung der Wasserwaage gebaut worden sein. Die buckeligen Straßen zeichnen sich dadurch aus, dass sie – offenbar schon vor Jahrhunderten – mit den gleichen hellen Bruchsteinen gepflastert wurden. Kalkstein vermutlich. Die Köpfe erinnern an frisch polierte Billardkugeln. An vielen Stellen sind die Straßen so breit, dass man zwei gegenüberliegende Häuser gleichzeitig anfassen kann. Da Ist weder motorisierte Fahrzeuge noch eine Tankstelle kennt, lassen sich die Verkehrsprobleme in den engen Gassen dadurch lösen, dass man Esel, Kühe und Pferde nicht stärker als unbedingt nötig mäset.

Leseprobe 3 (Seite 179 - 198)

Skradin nahm seinen Aufschwung als Bistum Scardona. Im Mittelalter wüteten die üblichen Herrscher, aber im Prinzip blieb die Stadt immer dem Vatikan verbunden. Römisch katholische Kirchen, Klöster und Glockentürme bilden bis heute die Hauptsehenswürdigkeiten. Und die Wasserfälle der Krka. Unterhalb Skradins mischt sich das Wasser der Krka in einem See mit dem Wasser des Mittelmeeres. In diesem Brackwasser gedeihen Muscheln besonders gut. Das brachte Geld in die Gegend. Mit Brackwasser bezeichnet der Fachmann keineswegs eine Schmuddelbrühe, sondern die Mischung aus Süß- und Meerwasser in der Mündungszone eines Flusses. Aus irgend einem Grund ist Brackwasser besonders nährstoffreich.

Man kann nicht sagen, dass Skradin ärmlich mit Restaurants ausgestattet wäre. In keiner Weise. Es gibt große Restaurants, schöne Restaurants, gemütliche Restaurants, Restaurants mit

halbtropisch zugewachsenen Innenhöfen und Restaurants mit dem Charme eines Münchener Biergartens. Dummerweise reduziert sich die Personen-Abfüll-Kapazität der mediterranen Freilandkneipen auf einen unbedeutenden Bruchteil, wenn Wolkenbrüche herniedergehen.

So auch an diesem Abend. Das von Lorenz zielstrebig ins Visier genommene „Erste Haus am Platz“ konnte sich sehen lassen. Atrium-Bauweise. Mehrere gemütliche Zimmerchen. Geräucherte Balken. Offener Kamin. Rundum hübsch. Die Sache hatte eigentlich nur einen Schönheitsfehler: Der Laden war gerammelt voll. Von einem Kellner mit straff sitzender, schwarzer Hose und nach Landessitte geschnürtem, roten Leibchen, der sich mit einer ovalen Silberplatte über dem Haupt durch die Enge schlängelte, erfuhren die Segler, dass es in einer halben Stunde vielleicht...?

Die erste Viertelstunde standen die Deutschen mit ihren Allwetter-Schirmen unter dem Dach einer weit ausladenden Kastanie durch. Weiße und grüne Eisenstühle vornüber an die Kanten der runden Tische gelehnt. Vor jedem Stuhl ein Pflütschen.

Dann zog das Gewitter ab. Die Germanen nutzten die Gunst des Augenblicks zu einem kleinen Bummel durch Skradin City, wobei Lorenz die Damen auf eine winzige Bäckerei in der Altstadt aufmerksam machte. „Do holt er morje früh die Brötcher!“ schlug er vor. „Des is en private Bäcker. Do schmeckt 's besser.“ Man darf nicht vergessen, dass zur Zeit dieses Segeltörns noch die Kommunisten das Land ‚regierten‘. Die Deutschen hatten am nächsten und auch am übernächsten Morgen Gelegenheit, die Kunst des Bäckers zu loben.

Um Viertel vor neun stehen sie wieder vor dem Restaurant. Nichts. Die vermaledeiten Pauschaltouristen mampfen ihre Čevapčićis mit einer Gemächlichkeit in sich hinein, als wollten sie alle Wartenden ärgern. „Könnte die net e bissi schneller schlucke?“ hört man wen äußern, aber die... „Da wird 'n Tisch frei!“ Georg hat ihn zuerst erspäht. Noch bevor die anderen Mitwartenden eine Vorstellung davon bekommen, um was es geht, drängen und schieben sieben nasse Gestalten – die nassen Schirme als unmissverständliche Bitte zum Platzmachen voran – auf die potentielle Futterstelle zu. Es war auch höchste Zeit, denn draußen schickt sich der nächste Wolkenbruch an.

Das Essen erwies sich als ganz mittel. Aber alles in Deutsch. Speisekarte, Sprache der Kellner, Bezahlung und Trinkgeld. 872 000,- Dinare sollte alles zusammen kosten. In DM wollte man statt dessen 135,-. Demzufolge muss der Wechselkurs in den letzten vier Tagen von ca. 550 000 auf über 650 000 Dinare pro 100 DM geklettert sein. Mehr als 25 000 am Tag! 4 % Inflation! Alle vierundzwanzig Stunden! Und ohne Gewerkschaften! Alles politischer Selfmademurks. Aber man muss Milde walten lassen. Die Deutschen sollen auch schon ganz schöne Inflationen hingelegt haben.

Wie weit sich die soziale Schere zwischen denen, die an „Deutsches Mark“ herankommen und den anderen, die mit der Inflation von Angesicht zu Angesicht leben müssen, aufzut, kann nur der ermessen, der einmal hin und wieder an Kellnern, Tankwarten und Reiseandenkenverkäufern vorbei in die Hinterhöfe schießt. Ob Tito derartige soziale Gegensätze gewollt hat? Dagegen ist die Bundesrepublik ein Muster an sozialem Ausgleich – obwohl natürlich auch nördlich der Alpen die Faulenzer nach mehr „sozialer Gerechtigkeit“ kreischen.

Auf dem Rückweg zur ‚Blue Shark‘ werden die deutschen Segler wieder von Donner und Blitz sowie einem gehörigen Wolkenbruch heimgesucht. Sie flüchten unter die Plastikplane eines Kunst-und-Kitsch-Standes, wo man Hölzernes verhökert. An sich ganz nette Sachen. Auch nicht übermäßig teuer. Aber ihnen steht der Sinn jetzt nach anderen Dingen, z. B. trocken in die Kojen zu gelangen.

Dem Inhaber des Marktbüchchens scheint es ähnlich zu ergehen. Die Segler verstehen jedoch zunächst nicht, was sie mit seinem auf alt gebranntem Spinnrad sollen – zweifelsohne eines der nobelsten Stücke seiner Sammlung. Seiner Frau Gemahlin, die sich alsbald in erneuerungsbedürftiger Landfrauentracht hinter irgendwelchen Tüchern hervorschält, gelingt es

nach einigen vergeblichen Anläufen, die Botschaft zu übermitteln: „Du mir geben Schirm! Kriegen schöne alte Spinnrad!“ Das also war's. Muss man erst mal drauf kommen.

In der gegenwärtigen Situation ist den Seglern jedoch der Schirm nützlicher als jedes noch so verkohlte Spinnrad, und so kommt der offenbar hier nicht ganz aus der Mode geratene Tauschhandel nicht zustande. Die Alten müssen sich noch ein wenig gedulden, bis sie heim dürfen. Es regnet ja nicht ewig.

An Bord entwickelt sich dann noch so eine kleine Fete. Eine von der Sorte, die sich nie vorhersehen lässt. Klönen, ein paar Flaschen Wein, Lagerfeuerstimmung. Morgen darf ausgeschlafen werden, denn morgen ist Ruhetag in Skradin. Die Segler wollen die Krka-Fälle besichtigen, und da sind sie immer noch früh genug dran, wenn sie sich um 9.00 Uhr vom Lager erheben.

* * *

Das erste Boot fährt um 10.00 Uhr. Werner nutzt die Zeit, um mal schnell zu Hause anzurufen. „Lass Dich awwer net anquatsche!“ rät der Skipper, bevor Werner auf den Schwimmsteg springt.

Es dauert lange, bis sich Werner wieder zu den anderen gesellt. „Biste doch uffgerisse worn?“ mutmaßt Lorenz, aber der Angeredete versichert, er habe so lange telefonieren müssen, weil es dasselbe koste, ob man nun 3 oder 10 Minuten telefoniere. 67 000,- Dinare für die ersten 10 Minuten. Und da hat er eben die vollen 10 Minuten ausgenutzt. „Was haste ihr dann alles erzählt?“ will Lorenz wissen, und der kürzlich erst mit einer neuen Freundin Lierte erläutert, dass man das nicht so genau wiedergeben kann. „Am Schluss hawwe mer uns schon e bissi wiederholt“, gesteht er aber dann doch.

Das Krka-Touristen-Boot stößt kurz nach 10.00 Uhr vom Ufer. Es tuckert gemächlich die träge dahinströmende, olivgrüne Krka hinauf, unter der für Segelboote zu niedrigen Straßenbrücke hindurch, an dicht wuchernden und an abgebrannten Wäldern vorbei bis zum Fuße der Wasserfälle.

Beate Schröder trägt eine große, künstliche Rose im Haar und die Videokamera des Herrn Gemahls unterm Arm. Heute muss gar manches Naturschauspiel für die Nachwelt eingefangen werden. Irgend einen Fotoapparat hat jeder umhängen. Und man macht regen Gebrauch davon. Die Kaskaden mit dem quirligen, über Moospolster, Algenteppiche und Flechtenvorhänge schießenden Wasser lassen kaum eine andere Wahl, als großartige Motive abzulichten. Fremdartig. Formatfüllend.

Selbst Lorenz merkt es kaum, dass er die ausgetretenen, schlammigen Pfade und die rutschigen Knüppeltreppen bis auf die obere Aussichtsterrasse in nur 15 Minuten erklimmt. An jeder Ecke bieten Frauen, die auf Grund ihrer Kleidung leicht dem landwirtschaftlichen Sektor zugeordnet werden können, Schnaps an. In Flaschen, die ihres sichtlichen Alters wegen in Sammlerkreisen höher geschätzt werden dürften als ihr Inhalt – vermutlich irgend ein Rachenputzer. Zumindest verheißen die Reiser (von Ginster, Wachholder oder Heidelbeere?) im Inneren der Flaschen keine ungetrübte Gaumenfreude. Trotz des Mitleides mit den Frauen, die ganz offensichtlich blanke Not zu dieser Art Geschäft treibt, haben die deutschen Segler keine dieser ‚Köstlichkeiten‘ erstanden.

Auf der oberen Terrasse, zwischen Ziegenfellen, Teppichen, gewirkten Deckchen, Ledergürteln, Postkarten und Plastikkrum spricht die Segler ein Bootseigner an: „Wollen zu obere Wasserfälle fahren?“

Da man sich von Anfang an mit dieser Absicht trug, lässt man ihn einen Vorschlag unterbreiten. Die Bootsfahrt bis zu den etwa 12 Kilometer weiter flussaufwärts gelegenen Wasserfällen soll noch einmal 90 000,- Dinare pro Nase kosten.

Die Frage, ob man auch mit D-Mark bezahlen kann, lässt den Einheimischen noch rühriger werden. „Selbstverständlich können mit D-Mark bezahlen. Mache ich Ihnen guten Kurs.“ Er wedelt mit 20 000,- Dinaren in der Luft herum, in der Meinung, die Differenz zu 100,- DM sei

damit akzeptabel. Lorenz äußert jedoch eine andere Ansicht: „Was, sechshundertfuffzichtausend? Ei des hawwe mer ja gestern Abend in dere Kneip schon gekriegt. Des muss doch heut widder viel mehr gewwe.“ Der Jugoslawe hat vielleicht nicht jedes Wort verstanden, sehr wohl aber den Sinn. Indigniert greift er in die Tasche, holt ein Bündel verwelkter 1000-Dinar-Scheine heraus und drückt es Lorenz in die Hand. „Wenn Sie wollen, können Sie alles haben!“ Dann knallt er noch eine handvoll dazu und dann noch eine. Insgesamt über fünf Mark, woraufhin Lorenz entsetzt feststellt: „Mer müsse uns nächstens vorher genau üwwerlege, was mer wolle, sonst stehste mit'm Schuhkarton voll Lappegeld uff der Straß, wenn de was für neunzich Mark kaufst un bezahlst mit em Hunnertmarkschei!“

Die Weiterfahrt zeichnete sich in erster Linie dadurch aus, dass der Himmel immer blauer wurde. Sogar die Sonne wärmte ein wenig. Noch kein einziger Regentropfen an diesem Tag. Das mitten im Visovac-See gelegene Kloster Visovac samostan ließ sich bereits mit kleiner Blende ablichten, und die oberen Krka-Fälle in blendendem Urlaubsblau.

Man gestattete den Touristen, die Landschaft eine Stunde lang zu genießen, was indessen auch schneller gegangen wäre, denn außer den – gegenüber den unteren Fällen deutlich mickrigeren – Wasserfällen und einer alten, von Wasserkraft getriebenen Mühle bot die Gegend absolut nichts. Man besichtigte die Wasserrad-Mühle pflichtschuldigt, erstand für einen halben Zentimeter Tausend-Dinar-Scheine steiniges Fladenbrot mit derbem Schinken oder grobem Ziegenkäse sowie einem Glas undefinierbares zwischen Rotwein und Branntwein, ließ sich die Funktionsweise der Wasserrad-Mühle in wenigen Worten erklären und wartete, bis das Boot wieder abfuhr. Lorenz ließ sich hin und wieder von Beate die Videokamera geben, und die anderen streunten in der Gegend umher, weil sie meinten, ein violetter Punkt in der Landkarte müsse doch mehr hergeben als noch 'n paar Wasserfälle und 'ne ausgemergelte Mühle aus dem Mittelalter. Gab's aber nicht.

So konzentrierte man seine Freude auf das besser gewordene Wetter und den Abstieg bei den unteren Wasserfällen nach der anderthalbstündigen Rückfahrt. Der Abstieg bei den unteren Fällen war indessen wieder so sehr mit unterschiedlichen Eindrücken vollgestopft, dass Lorenz zuweilen das Humpeln vergaß. Gelbe Schwertlilien blühten zum Beispiel am Ufer, und meterhohes Schilf. Es gab Arnika, Blasensträucher, Schmetterlinge, Fische und Frösche. Man wurde auf Schritt und Tritt daran erinnert, dass die Krka-Fälle in einem Naturschutzgebiet liegen. Charly wurde sogar einmal, als er abseits des Pfades eine Aufnahme machen wollte, von einer großen, braunen Schlange angefaucht. Bestimmt anderthalb Meter lang und davon 40 cm in die Höhe gereckt. Aber noch bevor er seine Schrecksekunde beendet hatte, war das Reptil raschelnd im Gras verschwunden.

Auf der Rückfahrt erwischte die Reisenden dann wieder ein Wolkenbruch. Gnadenlos prasselte der Regen hernieder. Charly schaffte es gerade noch bis unter die Kunst- und Kitsch-Bude vom Vorabend, was zumindest unterhaltsamer war, als das Gewitter in irgend einem Hauseingang abzuwettern. Mit gewinnendem Lächeln aus zahnlosem Mund und: „Wollen schöne Schachspiel“, kroch sofort der Alte aus seinem Verschlag. Charly wollte aber nur trocken bleiben. Er spielt nicht Schach.

„Wollen schönen Kasten?“ Der Alte ließ nicht locker. Mit zittrigen Fingern öffnete er ein folkloristisch geschnitztes Holzkästlein vor Charlys Nase. Der Kasten enthielt einen kleineren, und dieser noch einen und darin befand sich ein vierter. Charly konnte einen Ausdruck der Überraschung nicht ganz unterdrücken, und damit hatte ihn der Alte am Wickel.

„Machen Sonderpreis! Ganz für Sie alleine!“

„Wie viel soll's dann koste?“ konnte sich Charly nun doch nicht zu fragen enthalten.

„Machen ganz billige Preis! Nur fünfzig Mark!“ Von Dinaren war gar nicht erst die Rede.

„Und das Schachspiel?“ taute Charly jetzt auf.

„Auch fünfzig Mark“, erwiderte der Alte nach einigem Zögern.

„Zusamme also hunnert Mark“, wiegte Charly den Kopf.

„Zusammen nur Neinzig!“ kam der Alte sofort entgegen.

„Achtzig Mark!“ kreischte seine angetraute Eehälfte, die wie eine Furie aus der Höhle hinter der Bretterkonstruktion geschossen kam. „Achtzig Mark, alles zusammen!“ zeterte sie noch einmal.

„Fimfunsiebsig!“ übertrumpfte der Herr des Brettverschlages seine Gemahlin und musste dafür sofort mit einem verweisenden Blick büßen. Jetzt schien die Schwelle überschritten. Mehr ging nicht.

Der Regen ließ nach. Wenn man sich beeilte, konnte man es bis zur nächsten Kneipe schaffen. Um also die Sache ohne Unfrieden zu stiften wieder ins Lot zu bringen, zückte Charly seine Börse und entnahm ihr 75,- DM. Die Alte wickelte daraufhin die Kostbarkeiten blitzschnell in abgegriffenes, braunes Packpapier und nahm dem verdutzten Herrn Gemahl den frisch erworbenen Fünzigmarkschein aus der Hand. Auch den Zwanzigmarkschein kriegte er nicht schnell genug zu fassen. Er verschwand ebenfalls in der Schürze seiner angetrauten Eehälfte. Das Fünfmarkstück aber, das ließ sich der Herr des Hauses nicht entgehen. Bevor die Liebste auch nur in die Nähe der Münze zu gelangen vermochte, vergrub er sie ganz fest in seiner Faust, trat einen Schritt beiseite, strich sie über Brust und Glatze, küsste sie und verbarg sie dann in der hintersten Ecke seiner ausgefranst Joppe. Dort war sie sicher.

Am Freitag morgen meldet der ORF gleichmäßigen Luftdruck im gesamten Mittelmeerraum. Zwischen 1015 und 1020 mBar. Man rechnete mit umlaufenden Winden zwischen 2 und 4 Bft. Weit und breit kein Tief in Sicht, das sich über dem Südbalkan einnisten und den Wassersportlern die gefürchtete Bora bescheren könnte.

Charly nutzte die zweistündige Rückfahrt von Skradin nach Šibenik, um noch einmal alle Frequenzen durchzuleiern, unter denen laut Emilios Auflistung jugoslawische Sender zu empfangen sein sollten, die englischsprachige oder sogar deutschsprachige Wettervorhersagen senden. Und Charly hatte tatsächlich Erfolg. Jawoll. Radio Ljubljana. Auf 95,3 MHz. In deutscher Sprache. Ehrlich. In akzentfreiem Deutsch vermeldet der Sprecher, dass man den Sendebetrieb am 15. Juni des Jahres aufzunehmen gedenke. Als eine Art Touristenservice.

Nun, das war immerhin schon etwas. Es war aber auch schon alles, denn von den anderen Sendern ließ sich nur noch Radio Zagreb deutlich empfangen, es wurde aber zu keinem Zeitpunkt ein Wort englisch oder deutsch gesprochen. Auch nicht zu den angegebenen Sendezeiten.

Punkt 11.00 Uhr liegt die Hafenausfahrt von Šibenik hinter der ‚Blue Shark‘. Der Himmel ist zwar wieder bedeckt, er macht aber ansonsten Pause. Kein Regen, kein Wind und auch sonst nichts Aufregendes. Bei absoluter Flaute und bleiähnlich bewegter See motort die Crew gen Süden.

Irgendwann fragt Markus, ob jemand weiß, wie die Sache mit dem Relingslog funktioniert, und schon stürzt jemand ans Lehrbuch, die Angelegenheit zu klären. Bald ist man sich schlüssig und unterweist den Fragesteller: „Ei, do musste e Stück Holz ins Wasser werfe un dann die Zeit messe, bis es hinne aakimmt. Des Schiff is elfmetervierzich lang. Des mol zwaa durch die Sekunde gibt die Fahrt in Knot.“

Lorenz erscheint die Sache zu ungenau. Er metert die Messstrecke exakt aus, und dann kann's losgehen. Weil sich nun aber – anders als in der einschlägigen Literatur beschrieben – kein unnützes Stück Holz an Bord auftreiben lässt, wird lange Zeit heftig gegrübelt, wo ein logfähiger Schwimmkörper herzunehmen sei. Früher hat man leere Cola-Dosen dafür herangezogen, und noch früher Bierdosen. Inzwischen stellte sich aber heraus, dass die Genauigkeit des Relingslogs mit zunehmendem Bierkonsum leidet. Cola-Dosen setzt der Segler von Welt heute auch nicht mehr als Relingslog ein, weil man es mittlerweile als Sauerei erkannt hat, Müll ins Meer zu werfen. Den lässt man im Hafen in einen Müllcontainer fallen, von wo aus ihn dann Müllschiffe außerhalb der Drei-Meilen-Zone, in der Regel 3,01 Seemeilen vor der Küste, verklappen. Ist im Prinzip dasselbe, klingt aber geschwollener.

Nach ausführlichem Brainstorming entscheidet man sich für schwimmenden Tang sowie allerlei auf der Wasseroberfläche herumirrenden Unrat als Schwimmkörper. Der Mann im

Bugkorb vermeldet zunächst, für welchen schwimmenden Dreckhaufen er sich entschieden hat. Dann hebt er die Hand und senkt sie blitzschnell, wenn sich das „Vermessungsobjekt“ auf gleicher Höhe befindet.

Zunächst will es gar nicht so recht. Aber nach einer Stunde werden die Ergebnisse genauer. Nur noch 30 bis 50 % Abweichung gegenüber dem – von Charly nachgemessenermaßen – sehr genauen Log der ‚Blue Shark‘.

Gegen 12.15 Uhr kommt etwas Wind auf. Zirka 2 Bft. Süd-West. Das nutzen die Prüflinge, zuerst unter Genua I und Groß, später unter Arbeitsfock und Groß, Segelmanöver zu üben. Als Markus um 17.30 Uhr im Hafen von Trogir das Anlegemanöver fährt, beendet Charly seine Logbucheintragungen: Himmel den ganzen Tag über bedeckt. Es fiel aber kein Regen. Lufttemperatur um 16.00 Uhr: 22 °C.

* * *

Trogir hieß anfangs Tragurion, auf Griechisch ‚Steinbockberg‘, auf Lateinisch ‚Ziegenberg‘, auf Albanisch aber ‚drei Steine‘. Man kann sich’s also aussuchen. Trogir hätte auch eine seefahrerische Belobigung verdient, wenn die Stadt die Möglichkeit gehabt hätte, sich auszudehnen. Weil sie aber auf einer winzigen Insel liegt, war ihr wirtschaftliches Potential von vornherein begrenzt. Nach der Ausbeutung durch Rom, Byzanz und Ungarn erlebte Trogir seine absolute Blütezeit, als es zu Venedig gehörte. Die Venezianer haben ganz Dalmatien abgeholt, um Pfähle für den Unterbau ihrer Häuser zu bekommen. Außerdem wurde von dem geschützten Hafen aus Marmor verschifft, den man in der Nähe brach. Die Venezianer hat die Bevölkerung Trogirs 1420 übrigens selbst ins Land gerufen, und zwar, um sich gegen die Übergriffe des eigenen Adels und vor allem des Klerus zu wehren.

Das mittelalterliche Trogir liegt auf einer kleinen Insel zwischen dem Festland und der etwa 12 Kilometer langen Insel Čiovo . Auch die (umzäunte und bewachte) Marina hat man auf Čiovo angelegt. Zwischen einer „neuen“, abgrundhässlichen Großwerft und dem Spielkasino.

Wozu man hier ein Spielkasino braucht, leuchtet keinem so recht ein. Die „einarmigen Banditen“ rosten langsam vor sich hin. Der Chronist sah jedenfalls nie jemand damit hantieren. Wozu auch? Selbst eine Tragetasche voll großkalibriger Münzen ist nicht imstande, den Gegenwert von 100,- DM zu repräsentieren, und so holt sich ein eifriger Spieler bestenfalls Muskelkater, aber keine Reichtümer, wenn er die Hebel der altmodischen Kästen herunterdrückt. Er kann allerdings auch nicht viel verlieren.

Von Čiovo führt eine nicht mehr ganz neue Drehbrücke hinüber nach Trogir. Der Weg bis zur Brücke fällt Lorenz schwer. Er klagt wieder über Schmerzen im Bein. Er hat jedoch Glück. Die Spielbank hilft ihm aus der Klemme, denn von ihrer Kaimauer aus versieht eine mit vielen bunten Lampions geschmückte Barkasse den kostenlosen Fährdienst hinüber nach Trogir. Da sich praktisch keine Leute mit Spielwut im Bauch einfinden, setzt der Fährmann hauptsächlich Segler und Motorbootfahrer zwischen der Marina und der Altstadt über.

Trogir war früher ein wundervolles, knautschgemütliches, altes Städtchen. Leider hat sich das herumgesprochen. Jetzt ist es in erster Linie voll. Charly, der die Stadt von früher kennt, will den anderen die mittelalterliche Schatzkammer zeigen. Gleich neben der zwischen 1200 und 1500 erbauten St. Lorenz-Kathedrale. Mit großen Schritten eilt man an dem von Radovan geschaffenen Hauptportal, das Adam und Eva im Paradies zeigt, vorbei, gegen den Strom einer Schulklasse sowie anderer hinderlicher Passanten und erreicht die schwere Eichentür der Schatzkammer just in dem Moment, als ein mindestens 500 Jahre alter, schmiedeeiserner Schlüssel im Schloss knarrt. Das markige Geräusch lässt keinen Zweifel daran, dass man gerade schließt. Eine Minute zu spät. Was nun?

Unschlüssig schlendern die Segler über den Platz vor der Kirche, fotografieren pflichtschuldigst das der Kathedrale gegenüberliegende Palais Cipico, werfen einen Blick in den nicht sonderlich einladenden Duty-free-Shop und begeben sich dann auf Futtersuche.

Seit der Anlandung verfolgt sie ein stoppelbärtiger Alter, der sie mit Gewalt sowie schleimi-

gen Bücklingen in eine Kneipe zu bugsieren versucht. Wenn er nicht so penetrant vorginge, könnte man vielleicht ins Geschäft kommen, aber so einem widerlichen Drängen nachzugeben, würden die Germanen als Niederlage empfinden. Also suchen sie sich den Trog selbst aus. In Trogir jedenfalls. Bei späteren Törns hat Charly den – meistens wesentlich appetitlicher aussehenden – Anreißern nachgegeben, ist ihnen mit seiner Schar gefolgt, und nie hereingefallen. Die Kneipenwerber lotsten ihn stets in eine schöne, gepflegte Taverne mit gutem Essen. Von alleine wäre er da nie und nimmer hineingegangen.

Diesmal stößt man leider, wie fast überall, auf Touristenfraß. Schade. Vor 20 Jahren konnte man in ganz Jugoslawien noch hervorragend speisen. Echt jugoslawische Küche. Manche davon sogar so exzellent, wie man sie gelegentlich in einem deutschen „Dalmatia“, „Dubrovnik“, „Split“ oder „Zagreb“ antrifft. Tempora mutantur. Zu deutsch: Neckermann macht's möglich.

Seit Stunden donnern in kurzen Zeitabständen Flugzeuge im Landeanflug über den Hafen hinweg. Kaum 100 m hoch. Mit einem Opernglas könnte man die Profile der ausgefahrenen Räder kontrollieren. Die Sorge um die Nachtruhe erweist sich jedoch als unbegründet, denn der etwa vier Kilometer entfernte Flughafen von Split stellt Punkt elf seinen Betrieb ein. Dann herrscht himmlische Ruhe, deren die Segler bis zum nächsten Morgen um 7.44 Uhr pflegen.

Um 7.45 Uhr hängt Charly wieder am Weltempfänger und notiert den Seewetterbericht vom ORF. Es ist Samstag. Heute in einer Woche wird man ihn wegen Astronavigation, Funknavigation, komplizierterer Übungen der terrestrischen Navigation, Wetterkunde und ähnlicher Dinge einvernehmen. Seine Chancen, den Umgang mit dem Sextanten zu lernen, stehen nach wie vor schlecht. Er hofft, beim Prüfer wenigstens mit ordentlich gemalten Wetterkarten Eindruck schinden zu können.

Die Entwicklung nahm indessen einen völlig anderen Verlauf. In der Nacht klarte es auf. Bereits beim Frühstück keimte der Verdacht, dass das Wetter Besserung gelobt haben könnte. Strahlend blauer Himmel, exzellente Fernsicht und kaum Wolken.

Gleich, nachdem die Wasser- und Diesel-Tanks gefüllt sind und der Kurs auf Piškera abgesteckt ist, schmeißt sich Charly in die Navigation. Funk- und Astro-, denn wo sich die ‚Blue Shark‘ gerade aufhält, kann zwischen den vielen Inseln jeder Laie anhand der Karte erkennen. Also sollte sich der Wahrheitsgehalt seiner Vermessungsarbeiten ohne großen Aufwand überprüfen lassen.

In den letzten Tagen hatte der C-Schein-Aspirant Charly bei jedem Sonnenstrahl den Sextanten aus dem Köfferchen gehoben und an Deck damit herumhantiert. Meistens kam es zu keiner Höhenwinkelmessung, weil die nächste Wolke dem Vorhaben ein rasches Ende setzte. Aber die wenigen Male, bei denen er den Sextanten in Anschlag zu bringen vermochte, bevor der Himmel wieder mauerte, die verliefen äußerst deprimierend. Einmal hatte er, mehr blass als zuversichtlich, zu verstehen gegeben, dass das Einfangen der Sonne über ein raffiniertes System aus Spiegeln und Verdunkelungsgläsern doch eher was für Leute zu sein scheint, die das von der Pieke auf gelernt hätten. Die fünf Trockenübungen vor der theoretischen Prüfung seinerzeit besäßen nicht die geringste Ähnlichkeit mit der Plackerei auf einem wackeligen Schiff.

Nun, heute hatte Charly Glück. Zum ersten Mal. Nach zwei Stunden von leisen Flüchen und lauten Kraftausdrücken begleiteter Mühe war die erste Sonnenstandlinie im Kasten. Und obwohl er danach seinen rechten Arm kaum noch bewegen konnte, kontrollierte er die Messung mit einer Funkstandlinie. Man kann sich kaum den Jubel vorstellen, als er den Schnittpunkt, ein unscheinbares Kreuz, in die Seekarte zeichnete. Nur 10 sm neben dem wahren Schiffsort! Schlappe 10 Seemeilen! Läppische 18 Kilometer. Den Rest des Tages strahlte der Navigator der ‚Blue Shark‘ wie eine frisch polierte Christbaumkugel.

* * *

Leseprobe 4 (Seite 216 - 222)

Nachdem Markus um 15.10 Uhr das Anlegemanöver in Pula gefahren und die Yacht ordnungsgemäß vertäut hat, treten Lorenz, Georg, Markus und schließlich auch die beiden Beates mit je einem Glas Einlaufschluck in der Hand ins Cockpit und geloben feierlich, die ‚Blue Shark‘ nie wieder Klumpewutz zu nennen. Aus dem Seenotfall, den ein österreichischer ‚Reparateur‘ in Elba angerichtet hatte, hat ein slowenischer Metallurgieprofessor einen hervorragenden Fahrtensegler gemacht. Schnell, bequem und knautschgemäßlich.

Pula fängt mit einer Legende an. Der Sohn eines Königs, der zuvor bei den Argonauten mitgerudert und sich danach wohl selbständig gemacht hatte – das sind die, die das goldene Vlies aus dem Schwarzen Meer geholt haben –, soll in der Gegend von Pula umgekommen sein. Arbeitsunfall oder so. Jedenfalls mieden seine Kameraden fortan die Heimat, weil sie Vorwürfe fürchteten. Sie gründeten eine Stadt, und die heißt heute Pula.

Pula ist eine mit Historie beladene Stadt. Besonders die Römer haben ihre Spuren hinterlassen. Weil Pula an der Spitze der Halbinsel Istrien liegt, ließen die Eroberer in der Völkerwanderungszeit die Stadt weitgehend ungerupft. Das übliche Karussell der Besitzerwechsel begann erst mit den Habsburgern.

Da auch das Hinterland gar manches an Handelsware hervorbrachte, musste hier ganz einfach eine Drehscheibe des Warenaustausches entstehen. Aus dem Hinterland kamen Keramiken, hauptsächlich Amphoren, Wein, Oliven, Weizen und tragfester, leicht bearbeitbarer Stein, das begehrteste Baumaterial der Antike. Daraus fertigten sie zum Beispiel ein riesiges Amphitheater, ähnlich dem Kolosseum in Rom. Der Handel hatte Bestand. Über Jahrtausende hinweg. Für die Römer war Pula ein besonders bedeutender Handelshafen. Selbst dem Produktion und Handel würgenden, kommunistischen System gelang es nicht, die Stadt bis zur völligen Bedeutungslosigkeit zu erniedrigen. Pula profitiert nämlich noch von einem anderen, geographischen Vorteil, der Wassertiefe seines Hafens. Die macht es möglich, dass auch große und sehr große Schiffe gebaut oder repariert werden können. Der große Naturhafen liegt am Ende einer tief in das Land einschneidenden Bucht, die Sicherheit vor Wind und Wellen bietet. Er wird bis heute von Fischern, der Frachtschiffahrt, der Marine, der Personenschiffahrt, den Sportschiffen und von Schiffswerften genutzt. Anders als in Trogir fügt sich der Hafen harmonisch ins Stadtbild. Er sieht so aus, als gehöre er ganz einfach da hin. Schon immer sozusagen.

Im Altertum, so lehrt die Geschichte, brachten die Handelszentren ihren Bürgern Wohlstand. Das äußerte sich meistens in mehr oder weniger üppiger Prachtentfaltung – wenn der Reichtum wenigen zugute kam – oder in kulturellen Einrichtungen – wenn ein größerer Teil der Bevölkerung durch günstige Konjunkturergebnisse zahlungsfähiger wurde.

Vor knapp 2000 Jahren muss es den meisten Pulanern recht gut gegangen sein, denn sie wohnten in einer Stadt, die mit öffentlichen Einrichtungen nicht gerade geizte. Man ließ das Volk offenbar am kulturellen Leben teilhaben. Zumindest hatten in dem frei stehenden Amphitheater 23000 Leute Platz, und das können ja wohl nicht nur die Kapitalisten gewesen sein. Nur in Rom hielt man das Proletariat mit Brot und Spielen bei Laune. In der Provinz musste das Geld verdient werden, das man in Rom ausgab. Mit Sklaven und Pöbel hätte man das nicht geschafft, denn freie Leute arbeiten nun mal effektiver als Sklaven. Das wussten auch die Römer. Heute zählt Pula etwa 50000 Einwohner, vor 2000 Jahren waren's wahrscheinlich weniger.

Die Segler von der ‚Blue Shark‘ krabbeln fast eine Dreiviertelstunde lang in und auf dem an das Kolosseum in Rom erinnernden Gemäuer herum, fotografieren alles, was des Fotografierens wert erscheint und besichtigen ausführlich die sehenswerte Ausstellung in einem der Kellerräume, wo man u. a. den hauptsächlich aus Amphoren bestehenden Inhalt eines in der Antike vor der Küste gestrandeten Fahrtenseglers originalgetreu wieder hergerichtet hat. Ein Bummel durch die Hauptstraße führt sie um das angeblich nicht sehenswerte venezianische

Kastell herum, durch die Porta Aurea, einen um 30 v. Chr. errichteten Triumphbogen, an verschiedenen römischen Tempeln vorbei, von denen einer dem Jupiter, ein anderer der Diana und ein weiterer dem Augustus gehört haben soll, zur Werft und schließlich wieder in die Marina.

Weil der Wettergott inzwischen zu den sonnigen Tagen auch noch laue Nächte gefügt hat, lassen sich die Segler das mittelprächtige Abendessen und vor allem den exzellenten Dingač im Garten einer hafennahen Kneipe munden. Charly notiert eifrig die Stationsmeldungen der Deutschen Welle aus dem mitgebrachten Weltempfänger, zwischen Čevap- und čiči: Tief vom Atlantik kommend, beeinflusst zunehmend das Wetter im Mittelmeer. Ein Tief mit 1005 mBar über Anatolien sollte Pula zusammen mit einem Hoch von 1033 mBar über Skandinavien morgen Nordwind von etwa 3 bis 5 Bft. bescheren. Also ideale Wetterbedingungen für jemand, der gerne unter Segeln kreuzt.

Am Mittwoch, dem 24. Mai, haben es die Segler der ‚Blue Shark‘ nicht sonderlich eilig. Die Sonne lacht, und die für den Wind zuständigen Götter scheinen mit Sanftmut gefüttert worden zu sein. Beim Frühstück erzählt Charly von einem Dialog, dem er im Waschraum beiwohnte: „Ob mir noch rechtzeitig z‘rück san weern?“ insistiert ein jugendlicher Speckbauch seinen nicht minder fülligen, aber sichtlich erfahreneren Skipper, und der äußert aus einem Munde voller Zahnpasta: „I für-ür-ürcht, ‘s werd net gehn. Wann die Bor-or-ora no weiter so blaast, dann häng‘n mer-er-er daher fest. Kannst neet auslauf‘n, sonst br-r-ringst d‘Schraub‘n in G‘fahr.“

„Oioi“, erwidert der andere. „Montag in der Früh muss i im G‘schäft sein. I hob aan wichtig‘n Termin. Aan ganz aan wichtig‘n!“

„Dees könnt gra-ra-rad noch langa“, tröstet der Ältere. „Wann mir-ir-ir am Freitag hier loskomm‘n sollt‘n, dann bist‘ Sonntag Mittag d‘hoam.“

„Joa wann!“

Charly kann zwar den Dialekt nicht naturgetreu imitieren, für einen Lacherfolg langt es aber allemal.

„Wann die jetzt schon die Hose voll hawwe“, fragt Lorenz, „was mache die dann erst bei Wind?“

Die Sorge können die Deutschen den mannhaft an der Pier auf- und abschreitenden Kollegen vom österreichischen Motorbootgeschwader nicht abnehmen. Am besten hieven sie ihren Kahn auf einen Tieflader und karren ihn über die Alpen.

Um 9.10 Uhr legt Markus ab. Vor der großartigen Kulisse des Amphitheaters werden noch einmal An- und Ablegemanöver geübt. Dann tuckert die ‚Blue Shark‘ die fast fünf Kilometer lange Hafenzufahrt hinaus. Draußen vor dem Leuchtfeuer Rt. Rumpar, das die nicht ganz unproblematische Hafeneinfahrt von Pula markiert, trifft sie gegen 10.00 Uhr auf 4 Bft. Ost. Die Richtung passt zwar nicht zu Charlys Prognose, aber sehr gut zu Arbeitsfock und Groß. Die Yacht treibt idealer, raumer Wind mit 8 bis 9 kn voran. Dann dreht der Wind – vorteilhafterweise – entgegen jedweder Prognose über Süd-Ost nach Süd und dann schläft er ein. Unvorteilhafterweise.

Um 12.00 Uhr schreibt Charly ‚Rovinj querab‘ ins Logbuch. Lorenz sagt, die Dörfer seien ganz leicht an ihren Kirchtürmen zu unterscheiden: „Die Kersch von Poretsch hat e Engelsche un die von Rovinsch en Kerl mit‘m Flitzebooche als Kühlerfigur.“

Um 12.30 Uhr tobt wieder Äktschn übers Deck. Südwind! Fast eine ganze Windstärke. Beate zerrt den Spinnaker aus dem Segelsack, und Markus zieht ihn hoch. Eine halbe Stunde später wird das gleiche Manöver noch einmal durchgezogen. Umgekehrt. Rasmus hatte geblufft. Teils unter Motor, bei jedem kleinsten Windhauch aber sofort wieder unter Segeln, trödeln die Segler gemütlich an der istrischen Küste entlang nach Norden. Viele Ohrenquallen sind unterwegs. Und Surfer. In Ufernähe auch Badende. Hoffentlich kommen die ohne Brandblasen nach Hause.

Vor Sveti Nicola, einem winzigen Inselchen mit einem riesigen Touristenhotel direkt vor der Hafenzufahrt von Poreč kommt noch einmal etwas Wind auf. Das nutzen die Prüflinge zum Üben von Segelmanövern, die sie längst im Schlaf beherrschen. Um 18.10 Uhr macht die ‚Blue Shark‘ dann endlich im Hafen von Poreč fest.