

Die Lappe 'nuff un weiter!

Leseprobe 1 (Seite 7 - 14)

„Wenn ich sieben Uhr sage, dann meine ich Viertel vor sieben.“ Mit strengem Blick unterstreicht der Skipper seinen Standpunkt: Es ist mit festen Grundsätzen zu rechnen. Skipper nennt man den Kapitän eines Sportschiffes. In der Regel hat er durch eine Vielzahl bestandener Prüfungen Zeugnisse erworben, die ihn als ‚zur Führung eines Sportschiffes befähigt‘ ausweisen. Mentale und charakterliche Fähigkeiten braucht er in der Regel auch, sonst steht Meuterei ins Haus. Manche machen das mit Freundlichkeit und Charme, Skipper Scharff war auf seine eisernen Grundsätze stolz. So hat jeder seine Vorlieben.

Nach des Skippers Vorstellungen gerechnet kam Charly eine halbe Stunde zu spät zur Törnbesprechung in die Wiesenmühle, einer urgemütlichen Kneipe an einem Bach zwischen Hochheim und Flörsheim.

„Sei nachsichtig!“ denkt Charly, „wenn Du mal ‘nen schlechten Tag hast, reitest Du auch Prinzipien.“

„Tut mir leid“, entschuldigt er sich, während er die anderen begrüßt. „Ich bin von der Arbeit heimgekommen, hab’ mich umgezogen und bin losgefahren. Schneller ging’s net.“

„Is gut. Setz Dich hin!“ knurrt Jochen Scharff, der Skipper, wobei er mit wieselflinken Blicken die Schar unter Kontrolle hält.

Am 1. September soll ein Ausbildungstörn von Südfrankreich aus über Menorca und Mallorca nach St. Raphaël an der Côte d’Azur gefahren werden, wo am 13. September – einem Freitag! – die Prüfung abgenommen wird.

Noch bevor der erste Bembel leer ist, hat Jochen schon die Aufgaben verteilt. Hans-Arnold Frank, schnauzbärtig und immer fröhlich, wird das Werkzeug mitbringen. Zumindest hat er des Skippers diesbezüglicher Anordnung nicht widersprochen. Helmut Braun, groß, blond, blauäugig und allezeit ein wenig flapsig, weshalb er auch Charly genannt wird, schreibt den Törnbericht, und Uwe Eigendorf, der mit dem eindrucksvollen Schnauzer, führt die Bordkasse. Außerdem wird er alles besorgen, was Jochen auf einer schier endlos langen Liste notiert hat.

„Du beschaffst noch en alte Autoreife!“ wendet sich der Skipper an Uwe.

„Wozu braucht mer dann uff See Autoreife?“ begehrt Uwe auf, „e Segelyacht hat doch kei Räder.“

„Bei Sturm is des en erstklassige Treibanker. Des werd’ er noch sehe“, versichert Jochen in einem Tonfall, der keinerlei Zweifel an der künftigen Wetterentwicklung lässt. Jochen liebt Sturm, also hat er Anspruch drauf. Die Crew wird später reichhaltige Gelegenheit finden, ausgiebig darunter zu leiden.

„Wie sieht’s mit Koche aus? Wer kann koche?“

Keine Reaktion.

„Bisher war immer einer dabei, der koche konnt’.“

Jetzt aber nicht.

Charly wird kurzerhand zum Bordkoch ernannt. Problem gelöst. „Na, das kann ja ein heiterer Törn werden“, denkt Charly und will Einspruch einlegen. Aber der Skipper ist schon beim nächsten Punkt: „Müssten wir noch überlegen, wie wir nach Bandol und zurück kommen. Wer hat ein Auto?“ Autos haben alle. Es gibt aber so wahnsinnig viel mitzunehmen, dass – egal wie man rechnet – mit drei Wagen gefahren werden müsste.

Eisenbahn?

Der Skipper ist dagegen. Wer weiß schon, ob das Dorf zwischen Toulon und Marseille überhaupt einen Bahnhof hat.

„In Niederolm kann man ganz billig Mazda-Busse mieten“, sagt Hans-Arnold, „da passen alle sieben mit Gepäck rein.“

„Wir sind keine sieben“, wirft der Skipper hin, wobei er die Luft über dem Tischtuch energisch mit der kräftigen Linken verteilt. „Es ist einer abgesprungen.“ Mit einem Blick von unten nach oben, den er seiner kleinen wenn auch drahtigen Statur wegen seinen Mitmenschen wohl oft entgegenbringen muss, stellt er sicher, dass alle das mitbekommen haben, was er sagt. Jeder einzelne muss diesen Blick durch stummes Nicken beantworten, sonst fragt Jochen nach, ob er verstanden worden ist.

Gegen acht hält Manfred Boll Einzug. Groß, kräftig, semmelblond und gerade erst dreiundzwanzig geworden. BWL-Student, der nebenher in der Nautic-Schule jobbt. Als gelernter Selbstverwirklicher steckt er den Rüffel mit der Verspätung so weg, wie jemand, der ihn gar nicht gehört hat. Statt dessen berichtet er, dass Manuela einen Teilnehmer von der Liste streichen musste.

Pause.

?—Mhm, mhm—?

„Soll ich trotzdem nach dem Bus fraache?“ Hans-Arnold ist nicht mehr so begeistert von seinem Vorschlag.

„Ja. Erkundig’ Dich mal. Mir müsse des dann durchkalkulieren.“

Die Kalkulation verlief offenbar positiv, denn am Freitag telefonierte Jochen rum: „Sonntag Morgen um fünf bei mir!“

„In Hochheim?“

„Wo dann sonst?“

„Ich hatt’ an abhole gedacht.“

„Nix! Du bist um fünf bei mir. Wie Du des machst, des üwwerlass’ ich Dir.“ Des Skippers Großmut schwappt schon wieder über.

Viertel vor fünf ist Charly in Hochheim. Das Gepäck wird in den Laderaum geknallt, und um halb sechs wird in Weiterstadt, wo Uwe Eigendorf und Manfred Boll mit dem Proviant warten, ordentlich gestaut.

Was da alles untergebracht werden muss, das stellt man sich gar nicht vor. Proviant. Seesäcke. Reisetaschen. Ein alter Autoreifen. Seekarten in langen Papprollen. Eine Tiefkühltasche. Zwei Sextanten. Das Funkpeilgerät. Die Baumbremse. Rettungszubehör. Und, und, und ...

In Plymouth auf ‘nem Auswandererkai muss es um 1620 herum ähnlich ausgesehen haben. Mäßige Laune. Es ist dunkel und kalt. Hans-Arnold legt schließlich noch eine Tüte Gummibärchen aufs Armaturenbrett; in Lyon werden sie alle sein. Die Gummibärchen.

„Mir krieje e ganz neu Schiff“, versucht Jochen die Stimmung anzuheizen. „Dieses Frühjahr gebaut. Hab’ gestern noch mal mit den Leut’ telefonierte. Hat nur einen Nachteil: E Rollfock. Viel zu bequem für Prüflinge. Einzelne Vorsegel zum Auswechseln von Hand wärn mir lieber.“

Nun ja. Man kann nicht alles haben.

Die heute kaum noch gebräuchlichen Vorsegel, heißen Genua, Fock und Sturmfock. Genua ist das größte Vorsegel, Fock ist ein mittelgroßes Vorsegel auch Arbeitsfock genannt. Die Sturmfock ist das kleinste Vorsegel und besteht aus besonders kräftigem Tuch. Seit die Rollfock ihre Kinderkrankheiten verloren hat, findet man kam noch von Hand zu wechselnde Vorsegel auf den Sportbooten. Die Rollfock wickelt man mit einer Seilzugvorrichtung um das Vorstag. Entweder teilweise, dann ist das Vorsegel gerefft, oder ganz. Dann ist es aufgetucht, also verschwunden. Das Vorstag ist ein kräftiger Draht, der gleichzeitig den Mast nach vorn stabilisiert.

* * *

„Der Autoreife gefällt mer net“, lässt sich der Skipper vernehmen, als es schließlich losgeht.

„Die hatte nur schwarze mit ganz wenig Profil“, verteidigt sich Uwe, wobei sich sein Zwi-schending zwischen Dschingis-Khan- und Seehund-Bart eifrig verzieht. Uwe, groß und schlank, ist keineswegs auf den Mund gefallen und pflegt unwillig geäußerte Worte zu unter-

streichen, indem er seine mittelblonden Schnittlauchlocken nach hinten schnickt. Jetzt schnickte er zweimal. Uwe stellt gern alles und jedes in Frage. Das erleichtert den Umgang mit ihm nicht unbedingt. Zwei Ehefrauen sind dem Mittdreißiger schon abhanden gekommen. Im Herbst soll die dritte Ehe starten. „Da vorn bei der Tankstell’ sin noch mehr“, äußert er nach einer Weile und deutet auf eine Araltankstelle mit angeschlossenem Müllplatz.

„Dann halte mer da un suche en größern!“ Nachdem Jochen mit Kennerblick ein absolut unansehnliches Modell aus dem Abfall gegraben hat, nehmen alle ihre Plätze wieder ein und hoffen, dass das Unterfangen nun endlich urlaubsähnlichen Charakter annimmt.

Schnell ist er nicht, der gemietete Mazda-Bus. Aber er säuft. Zum Glück gibt es noch keine Wartezeiten an den Tankstellen. Als sich die Sonne langsam durch den Dunst quält, hat der Mazda bereits eine Tankfüllung verbraucht.

„Kommt mal all’ raus!“ ruft der Skipper, während er den Tankwart bezahlt. „Guckt euch des emal an!“

Auf beiden Seiten des silbermetallic lackierten Busses kündigt je eine Aufschrift in backstein-großen Lettern, dass hier die THAILAND LEICHTATLETIK-NATIONALMANN-SCHAFT zum Einsatz chauffiert wird. Hinten, vorn und auf beiden Türen die thailändische Nationalflagge über riesigen, reichhaltig mit Schmuck verzierten Elefantenköpfen. Die fünf Reisenden lachen Tränen, denn nun wissen sie, warum die anderen Autofahrer so ungewöhnlich viel wohlwollendem Respekt bekunden. Die orthographischen Blessuren schienen niemand zu stören. Hans-Arnold, der den Bus am Vorabend in Niederolm abholte, beteuert, dieses Modell nicht mit Vorsatz ausgewählt zu haben.

* * *

Leseprobe 2 (Seite 21 - 37)

„Is Orange dabei?“

Nein. Orange ist nirgends zu sehen.

„Wär’ aber besser.“

Orange enthält das Morgenrot am Dienstag, dem 3. September, etwa 10 sm (Seemeilen, also 18,5 km) südlich von Bandol, beim besten Willen nicht. Nur feuriges Rot. Ein überwältigendes Bild.

„Wenn des Morgerot so kräftig is, dann gibt’s bald Sturm.“ Schwer auszumachen, ob der Skipper sich sorgt oder freut.

Gestern, am späten Abend, war das Schiff zum Auslaufen bereit. Charly kochte zum ersten Mal. Spiegeleier mit Speck und zwei verschiedenen Kartoffelsalaten. Einen davon hatte er bis dahin selbst noch nicht gekannt.

Nach kurzer Sauferei an Deck (Rotwein aus Deutschland) stellte Charly seinen schrillen Wecker auf 3.30 Uhr. Um 4 Uhr sollten die Leinen losgeworfen werden. Um 4.00 Uhr wurden die Leinen losgeworfen. Loggestand: 6388,23 sm, Luftdruck: 1023 mBar, MgK: 201° entsprechend 199° KüG. Log ist der Geschwindigkeitsmesser und Logge der Meilenzähler.

Der KüG (Kurs über Grund) sollte mit dem Kartenkurs (KaK) übereinstimmen. Das tut er jedoch nur selten. Weil der Magnetkompass nicht exakt nach geographisch Nord zeigt, müssen die Kompassfehler Missweisung (MW = Winkelunterschied am Schiffsort zwischen dem magnetischen und dem geographischen Nordpol) und Deviation (Dev. oder Abl. = Ablenkung durch bordeigene Magnetfelder) rechnerisch berücksichtigt werden.

Gegen 7 Uhr kommt etwas Wind auf. Der Skipper lässt das Großsegel setzen. Um 9 Uhr schmeißt sich Jochen in die Astronavigation und entlockt der Sonne die erste Standlinie. Gegen zwölf setzt Uwe, frei am Spifall schwebend, die spanische Flagge unter die Steuerbordsaling und Schwarz-Rot-Gold unter die Backbordsaling. Die Bügelfalten in der Flagge sind noch deutlich zu erkennen. Übermorgen werden die Flaggen weitgehend zerfetzt sein. Keine Bügelfalten mehr. Auch die Trikolore am Heckstag nicht. Spifall ist die Leine, mit der normalerweise der Spinnaker am Mast hochgezogen wird, Salings nennt man seitlich an den Mast

genietete Streben, mit denen die Wanten, also die Stahlseile, die den Mast stützen, einen effektiveren Angriffswinkel erhalten.

12.30 Uhr. Die Klopumpe ist kaputt. Es lässt sich nicht mehr abpumpen. Statt dessen spritzt es aus allen Dichtungen und Flanschen. Jochen erzählt, dass das einer der unangenehmsten Schäden auf einer Yacht sein kann. Jetzt braucht nur noch Sturm aufzukommen, und dann ist man total aufgeschmissen. Bekannte von ihm hatten vor Jahren auch mal ein kaputtes Klo. Die konnten nur noch an der Küste entlang segeln und mussten zweimal am Tag Häfen anlaufen. Unsere Toilette muss in Menorca repariert werden. Dringend. Erste Amtshandlung auf spanischem Boden.

Jochen und Hans-Arnold beginnen, die Pumpe auseinanderzunehmen. Nichts zu erkennen. Doch. Im oberen Bereich sehen zwei Kunststoffteile so aus, als seien sie abgebrochen und dann wieder glattgewetzt worden. Passende Bruchstücke finden sich aber nirgends.

Um 13.30 Uhr dreht man bei. Beidrehen ist eines der wichtigsten Segelmanöver, weil man dann baden kann. Oder Frühstücken oder so. Jetzt gibt es in Ermangelung einer funktions-tüchtigen Bordtoilette Bade-Beidrehen. Zum Beidrehen fährt man – wie bei der Wende – mit dem Bug durch den Wind, lässt aber die Fock backstehen. Dadurch gerät man ins Beiliegen, ‚parkt‘ also quasi das Schiff, z. B. zu Reparaturzwecken oder zum Sonnenbaden oder zum Frühstücken. Dazu muss jedoch das Ruder in die Gegenrichtung gelegt werden, sonst fährt das Schiff unkontrolliert weiter. Fock, Groß und Ruder bilden im Beiliegen von oben gesehen ein Zick-Zack-Muster.

Charly ist etwas erkältet und badet nicht mit. Er kramt die Werkzeugtasche heraus und bastelt in verzweifelterm Wettlauf mit der Zeit. Nach zehn Minuten lässt sich wieder einwandfrei abpumpen. Mit der Wasserzufuhr kann man sich später beschäftigen. Zeitlich hat es gerade noch geklappt. Das neue Verfahren, nämlich mit aufgezäumtem Seewasser nachzuspülen, befriedigt indessen nicht. Schon bei ruhigem Wetter verschüttet man einen Vierteleimer bis zur Toilette. Bei schwerer See eignet sich die Methode allenfalls zum Ertränken der Yacht. Die Segler müssen auf alle Fälle weiterimprovisieren.

Um 16.00 Uhr hält der Skipper eine Sicherheitsbelehrung ab, wobei genau festgelegt wird, wer bei sinkendem Schiff das Wasser mitnimmt, wer die Notsignalmittel ergreift, wer die Schokolade einpackt und wer das Logbuch rettet. Sollte das Boot jedoch nur langsam sinken, weil es zum Beispiel undicht geworden ist, dann kämpft man sich mit der Axt bis zur Leckstelle vor, indem man die Einbaumöbel atomisiert und presst ein Kissen auf den Riss in der Bordwand.

Zum Abschluss der Sicherheitsbelehrung fährt jeder noch ein Über-Bord-Manöver. Dann versuchen Hans-Arnold und Manfred Boll, die Rettungsinsel aus der Backskiste zu heben. Es gelingt, aber es ist eine ziemliche Plackerei. Da ist es viel besser, das Schiff sinkt nicht. Auf Standardyachten kann man die Deckel der Außenbänke hochklappen. Darunter befindet sich je eine Backskiste. Bei Edelschiffen hat dagegen jedes Utensil einen festen Platz. In den Backskisten von Standardyachten sammelt sich im Rumpelkammerstil alles, was irgendwie gebraucht wird, aber keinen festen Platz zugewiesen bekommen hat. Das Suchen in der Backskiste wird in der Regel von vielen Flüchen begleitet, denn die Ordnung in einer Backskiste hält nur bis zur nächsten größeren Welle.

Nach dem Abendbaden kommt etwas Wind auf. Jochen bäugelt die zarten Wölkchen am nördlichen Himmel mit Argwohn.

„Typische Mistralwolke“, knurrt er. „Wie sieht dann des Barometer aus?“

1023 mBar. Genau wie heute Morgen.

„Ich traue dem Friede net.“

„Sei net so skeptisch, Alter! Werd scho net so dick komme.“

* * *

Charly kümmert sich ums Abendessen. Jochen stellt Tomatensalat mit Zwiebeln her und würfelt mit verbissener Akribie eine Knoblauchzehe hinein. Hans-Arnold kocht schon mal für morgen die Nudeln vor, während Uwe und Manfred die Genua durch die Fock ersetzen. Der Wind hat merklich aufgefrischt. Als sich die Crew zum Essen in der Plicht, der Aufenthaltsmulde an Deck, die auch Cockpit genannt wird, sammelt, treiben lockere 4 Beaufort die ‚Venterol‘ voran. Eine behäbig rollende, unangenehme Dünung hat eingesetzt. Dünung nennt man Wellen, die früher herrschenden Windverhältnissen nachlaufen. Sie passen also nicht zum aktuell herrschenden Wind. Der kann inzwischen gedreht haben oder eingeschlafen sein. Um die Schaukelei erträglicher zu machen, lässt Jochen das 2. Reff ins Groß binden. Kaum ist die Arbeit getan, müsste man schon wieder reffen. Jochen notiert 5 Bft. (Beaufort) SSW und Seegang 6 ins Logbuch. Dann binden Manfred und Hans-Arnold das 3. Reff ins Groß und setzen die Sturmfock. Um dreiviertel neun dreht man schließlich bei und versucht, sich erneut dem Abendessen zu widmen. 5 Windstärken sind auf einer von 0 bis 12 reichenden Skala nicht unbedingt viel, aber die Schaukelei ist recht lästig. Zumal die Wellen stärker sind als es der Windstärke entspricht.

Die Crew hätte sich die Mühe mit dem Essen sparen können. Während der Mahlzeit verstärkt sich der Wind in weniger als einer Minute auf 7 Bft. SW. Der Salat kommt in die Spüle, die vorgekochten Nudeln in den Backofen, und der Nachtschrank verschwindet im Kühlschrank. Die Zeit reicht nicht mehr, Tabletten gegen die Seekrankheit zu suchen oder warme Kleidung anzuziehen. Man quält sich schleunigst unter Einsammlung zahlreicher blauer Flecken in Segelanzüge, Life-belts und Schwimmwesten und hofft, nach draußen zu gelangen, bevor Poseidon Opfer für seine Fische fordert. Die See brodeln und schäumt. Wanten und Stage singen wie Telefondrähte in der Nachkriegszeit. Mit einem Wort: Die Hölle ist los – und es wird rasch dunkel. Wanten nennt man alle Drähte, die den Mast stützen, Stage nur die nach vorn und achtern gespannten.

Jochen übernimmt das Ruder. Er wird es vor Sonnenaufgang nicht mehr loslassen.

Charly streikt als Erster. Er schafft es gerade noch, sich mit dem Life-belt in Lee zu sichern, dann beginnt die Schlankheitskur. Dass es Uwe und schließlich auch Manfred erwischt, das kriegt er nicht mehr mit. Er verzieht sich unter Tage, was sich als grober Fehler erweist, denn nun beginnen Dinge zu rumoren, die er längst andernorts glaubte.

Die Yacht setzt immer härter in die Wellen, die kurz und steil werden. Die Wellen harmonisieren nicht mehr mit dem Sturm. Weder in der Richtung noch in der Stärke. Man hat den Wunsch, irgendwo an Land zu sein. Festen Boden unter den Füßen, und sei es glühende Lava. Aussteigen! Nichts wie weg hier! Ein Königreich für Beton unter den Füßen.

Es gibt jedoch kein Entrinnen.

Dem armen Charly schlägt das schließlich auf den Magen; und das Klo ist kaputt! Was tun? Die Not wächst rasch. Bald wird sie gigantische Ausmaße annehmen. Nur ein Wunder oder eine geniale Idee können noch helfen. Nachdem sich sekundenlang kein Wunder einstellt, reißt der Bedrängte einen Müllsack aus der Halterung und beginnt. Erstaunlicherweise geht das ganz ohne Probleme, zumal sich Krepp-Papier in Reichweite befindet. Charly muss nur noch zubinden und nach Lee über Bord werfen. Auch kein Problem. Die erste Ausbaustufe des Sturm-Not-Klosetts ist damit erfunden.

Nach dieser Leistung versucht Charly, ein wenig Schlaf zu finden. Vergebens. Oder doch? Träumt er jetzt, oder hat da wer „Alle Mann an Deck! Notmittel bereitlegen!“ gerufen? Der Chronist rappelt sich hoch und schleppt sich ins Cockpit, die Aufenthaltsmulde an Deck. Die Seekrankheit hat nachgelassen. Aus Erfahrung weiß er, dass er in fünf Minuten wieder topfit wäre, wenn man ihn jetzt ans Ruder ließe. Jochen denkt jedoch nicht im Traum an einen Machtwechsel. Wie eine Figur aus einem Hemingway-Roman kauert er an der Pinne und duckt sich vor den überkommenden Brechern. Es ist zwei Uhr nachts.

„Mir müsse des Großsegel runnerhole!“ überbrüllt Jochen den Sturm. „Ich hab’ zu viel Druck aufm Rohr. Kann jeden Moment breche!“ Rohr ist die in Seglerkreisen gebräuchliche Verballhornung für Ruder, gemeint ist das Steuerruder.

Das Bergen des dreifach gerefften Großsegels ist unter diesen Bedingungen äußerst mühsam, bereitet jedoch keine prinzipiellen Schwierigkeiten, weil die Yacht erstklassig gepflegt ist – und die Crew seit den Trockenübungen noch nichts verlernt hat.

„Was für e Windstärke schätzt ihr dann so?“ beginnt der Skipper eine Unterhaltung, vermutlich, um etwas gegen die aufkommende Müdigkeit zu tun. Nachdem Krängung und Ruderdruck durch das Bergen des Großsegels nachgelassen haben, sitzen alle eng beisammen im Cockpit.

Charly überlegt: „Acht Windstärken sind im Mittelmeer die gängige Sturmstärke, und dreißig Prozent muss man abziehen, wenn Skipper schätzen. Hat Manuela mal gesagt, und die kennt viele Skipper.“ Also:

„Um die sechs Beaufort“, sagt Charly.

Jochen steht kurz vorm Infarkt. So was Verrücktes ist ihm noch nie geboten worden.

„Sechs Windstärke? Ich glaub’, Du hast se net mehr all. Des sin mindestens zehn. Minimum. Wahrscheinlich lange net emal elf“, und nach einer mit sichtlicher Verärgerung erfüllten Pause – soweit sich das in der Dunkelheit erkennen lässt – fährt er fort: „Wie hoch is unser Mast?“

„Zwölf bis fünfzehn Meter“, wird unwidersprochen geschätzt.

„Mir hawwe mindestens zehn Meter hohe Welle“, ereifert sich Jochen. „Morje früh kannste mal gucke, wie weit der Mast noch owe rausguckt, wenn mer in nem Welletal sin.“

Um es vorwegzunehmen: Der Mast hat, soweit sich das vom Cockpit aus beurteilen lässt, überhaupt nicht mehr oben herausgeschaut. Charlys misslungener Scherz veranlasst jedoch den Skipper, später ins Logbuch 9 bis 10 Windstärken zu schreiben und die Wellenhöhe mit 10 Metern anzugeben – wie man später herausfindet, schwankt die Mastspitze einer Sun Shine mehr als 15 Meter über der Wasseroberfläche. Jochen vermerkt außerdem in der Rubrik Bordbericht: „Extrem hohe Wellen, wie ich sie im Mittelmeer noch nie erlebt habe. Das Naturschauspiel von Wind, Sonne und schäumenden Wellenkämmen war ein unvergessliches Erlebnis.“ Darauf ist noch zurückzukommen. Jetzt aber ist es erst einmal zwei Uhr in der Nacht, und die ‚Venterol‘ beginnt, sich bei jeder Welle knarrend aufzubauen. Eine Folge des weiter raumenden Windes. D. h. der Wind dreht immer mehr Richtung Heck. Die Wellen sind gleichmäßiger, aber auch steiler geworden. Die Yacht saust mit viel zu hoher Geschwindigkeit auf ihren gischtgepeitschten Rücken hinunter ins Tal und gerät dabei ins Surfen.

Auf zweierlei Weise droht Gefahr: Wenn ein überbrechender Wellenkamm ins Cockpit klatscht und selbiges bis zur nächsten Welle nicht hinreichend leerläuft, lenzen sagt der Seemann dazu, dann wird die Yacht hecklastig, und es ist nur eine Frage der Zeit, bis einer der Kaventsmänner Schiff und Mannschaft erschlägt. Kaventsmänner sind üble Wellen. Die Wellen rollen nämlich nicht völlig gleichmäßig daher. Am Strand kann man recht gut beobachten, dass jeweils die 7. oder besonders die 13. Welle größer ist als die anderen. Die ganz großen, die nennt der Seemann respektvoll Kaventsmann.

Die andere Aussicht ist auch nicht viel angenehmer. Den Wellen scheint es eine diebische Freude zu bereiten, das zugegebenermaßen etwas breit geratene Heck der ‚Venterol‘ talwärts zu schieben, während der Bug sich mit der geringeren Geschwindigkeit der tiefer im Wellental gurgelnden Wassermassen zu arrangieren versucht. Weil sie am Bug gebremst wird, während das Heck schiebt, luvt die Yacht ständig an. Zur Kenterung bedarf es nur einer kleinen Unachtsamkeit des Steuerannes, denn wenn das Schiff mit dem Vorderstevan eintaucht, wird es von der nächsten Welle umgerissen.

„Der Autoreife muss ’naus!“

Verbissen Kurs haltend weist der Skipper die Crew ein, damit der Reifen optimal zum Einsatz kommt. Der Reifen soll nämlich nicht einfach die Funktion eines Treibankers ausüben, der die

Schiffsgeschwindigkeit insgesamt herabsetzen würde, sondern wirksamere Hilfe leisten. Wenn man den Autoreifen nämlich so platziert, dass er den Kamm einer Welle in dem Augenblick erklimmen muss, in dem die Yacht bei ihrer Talfahrt die höchste Geschwindigkeit erreicht, zieht er das Heck genau in dem Moment achteraus, in dem die Welle das Schiff herumzureißen versucht. Andererseits schießt der Reifen, ohne nennenswerte Bremswirkung auszuüben, den „gegenüberliegenden Hang“ herab, wenn die Yacht möglichst viel Fahrt braucht, um auf den Kamm der nächsten Welle zu gelangen. Kann der Reifen darüber hinaus frei achter austreiben, dann bricht er den Kamm der Welle exakt an der Stelle, die später auf die Yacht zubrodeln würde.

Nachdem Manfred und Hans-Arnold ein dickes, langes Tau an der Steuerbordheckklampe, einer Vorrichtung zum Befestigen dicker Leinen, belegt haben, ziehen sie den Tampen (das Tau bzw. das Tauende) lose durch den Reifen und belegen das Ende auf der Backbordwisch. Das ist eine Trommel, auf die man mit Hilfe einer Kurbel Leinen und Taue aufwickelt. Die Kurbeln sind schweinetuer und gelten als beliebte Souvenirs; sie werden in den Häfen gerne geklaut. Mit „Fieren!“ und „Hol e bissi dichter!“ nimmt der Reifen nach einer halben Stunde harter Arbeit endlich die optimale Position ein. Dichtholen bedeutet, eine Leine bis zur gewünschten Einstellung heranzuziehen, partielles Lose-Geben nennt man fieren. Des Skippers Miene klart auf. Die ‚Venterol‘ lässt sich wieder ganz leicht steuern. Lammfromm reagiert sie auf das Ruder. Bei Tagesanbruch werden die Segler sehen, wie die steil auf sie herabstürzenden Wellen rechts und links vom Heck der Yacht brechen, die ‚Venterol‘ aber kaltschnäuzig wie ein Profi mit eleganten Schlenkern über den gischtfreien Teil des Kammes tänzelt.

„Segeln ist die zweitschönste Sache der Welt“, versucht Jochen seine Schar aufzumuntern, „wenn bloß der blöde Wind net wär“.

* * *

Gegen acht lässt der Sturm etwas nach. „Nur“ noch so um die 9 Bft. Vielleicht sind’s auch 10 Windstärken. Seit es hell wurde, sieht man, wie beängstigend steil die Wellen auf die Yacht zustürzen. Riesige Seen. Die kurzen Augenblicke auf einem Wellenkamm ermöglichen einen Blick auf das totale Chaos. Für Sekundenbruchteile jedenfalls. Als die Welt erschaffen wurde, muss es ähnlich ausgesehen haben. An eine Standortbestimmung ist nicht zu denken. Keine Kimm. Die Kimm, also die waagrechte, glatte Trennungslinie zwischen Himmel und Meeresoberfläche, braucht man aber, wenn man mit dem Sextanten einen Standort bestimmen will. Dunkelblau und bedrohlich schießt die nächste Wasserwand auf das Heck der ‚Venterol‘ zu. Hellgrüne, türkisfarbene und schäumend weiße Flächen dazwischen. Dort, wo es jetzt hellgrün gurgelt, brachen zuvor andere Wellen.

Das Schiff wird von dem Autoreifen geschützt. Jochen ist froh, auf dem größeren bestanden zu haben. Buchstäblich im letzten Moment hebt sich das Heck der Yacht, und die Welle läuft unter dem Kiel hindurch. Jedes Mal. Allmählich mit beruhigender Gewissheit.

Natürlich weiß niemand, ob die Yacht noch auf Kurs liegt, oder ob sie so weit nach Osten versetzt wurde, dass sie an Menorca vorbeitreibt. Galgenhumor greift um sich. Die Navigation wird zum Problem. Die Differenz zwischen dem Koppelort, und dem wahren, gepeilten oder mit dem Sextanten ermittelten Schiffsort, nennt man Besteckversetzung. Dabei denkt man normalerweise an ein oder zwei Seemeilen Abweichung. Jetzt aber könnte die Besteckversetzung locker mit zehn oder 20 Seemeilen angenommen werden, und da landet man ruck, zuck in einem anderen Kontinent. Das Koppeln würde bei diesen Bedingungen auch nicht viel nützen, selbst wenn jemand so verwegen wäre und versuchen würde, am Kartentisch zu arbeiten. Den Koppelort ermittelt man dadurch, dass man alle zurückgelegten Distanzen mit ihren Kursen mit Bleistift und Lineal in die Karte zeichnet. Weil man die Abdrift und auch andere Faktoren, die zu Abweichungen führen, nicht kennt, ist der Koppelort meistens recht ungenau. Jetzt ist er garantiert falsch, und zwar sehr. Bei Landsicht ermittelt man den wahren Standort durch Peilung bekannter Landmarken, ohne Landsicht ist man auf Funkpeilungen oder die

Astronavigation per Sextant und Chronometer angewiesen. Die Satellitennavigation, auch GPS genannt, war damals noch nicht erfunden.

„Hat jemand e Kart von Algerien dabei?“

Keine Lacher. Schließlich sind immer noch drei von Fünfen grün im Gesicht. Jochen versucht, die Stimmung dadurch anzukurbeln, dass er von dem großartigen Naturschauspiel schwärmt. Tiefstehende Sonne. Klarer, grellblauer Himmel. Am Rand ein paar unbedeutende Wolkenfetzen. Bizarr. Zerrissen.

Jochen meint, dass er jetzt mal muss, sonst platzt er.

„Wie haste des heut Nacht mit der Dutt gemacht?“ Den Skipper interessiert das Notklo. Man hat aber inzwischen in Gedanken weiterkonstruiert und empfiehlt:

„Du nimmst Dir am beste en Eimer un hängst die Dutt nei!“ Es handelt sich zugegebenermaßen um einen ungeprüften Vorschlag, aber der Skipper kommt zurecht. Nach angemessener Zeit steht die endgültige Notkloversion: „Ich hab den Eimer gar net gebraucht“, sagt Jochen. „Die Dutt kann mer einfach üwwer die Kloschüssel stülwe.“ Er wirft die Tüte unverschlossen über Bord, denn ein schnell absinkender Müllbeutel wird von Meeresschildkröten nicht so leicht mit ihrem Futter, den Quallen, verwechselt, und eine auf den Meeresgrund gesunkene Tüte kann keine Schiffsschraube mehr verbiegen.

„Hat jemand mei Kissje gesehe?“ fragt Jochen, nachdem er eine Weile in der Pantry rumort hat. Die Pantry ist der Aufenthaltsraum unter Deck. In der Pantry sieht es aus wie nach einem Bombenangriff. Charly wälzte sich gerade auf dem Lager, als die Tür zum Vorschiff krachend aufflog und des Skippers Hausrat unter dem Pantrytisch verschwand.

„Des muss ganz unne drunner sei“, weiß auch Hans-Arnold. „Ich hab’s ganz am Anfang mal gesehe.“

Jochen treibt einen ziemlichen Kult mit seiner hundeknochenförmigen Nackenrolle. Ob die Geheimnisse birgt? Er gibt keine Ruhe, bis er sie aus dem Sperrmüll unter dem Tisch gegraben hat. Unsere Empfehlung, sich doch mal ohne das Ding aufs Ohr zu hauen, empfindet er als unvorstellbare Ignoranz. Wahrscheinlich wäre es seit den Kindertagen das erste Mal gewesen, dass er ohne sein „Kissje“ schlafen müsste. Je nun.

Eine Stunde später steht Jochen schon wieder putzmunter an Deck und beschwert sich, dass ihn keiner vom Wechsel des Rudergängers unterrichtete. Charly steuert ihm nicht zart genug. Ob das „Kissje“ Wunderkräfte besitzt?

Gegen Mittag steigt das Barometer. Ziemlich schnell sogar. Der Wind flaut merklich ab, aber der Seegang bleibt nach wie vor ungemütlich. 5 Windstärken und 1032 mBar schreibt Jochen später ins Logbuch.

* * *

Leseprobe 3 (Seite 39 - 49)

Um 16.20 Uhr wird die Fock durch die Genua ersetzt. Nur hin und wieder übersteigt noch mal eine Welle die Zwei-Meter-Marke. Wenn man die Genua jetzt noch ausbaumen würde ...? Zum Beispiel das hintere Ende des Tuches mit dem Spinnakerbaum weit außenbords bringen, dann könnte man noch einen oder zwei Knoten mehr rauskitzeln. Für routinierte Segler ist das Ausbaumen gar kein Auftrag. Die immer noch etwas raue See wird die Arbeit auch nicht hindern.

„Da! Fliegende Fische!“

„Wo?“

„Hier vorne!“

„Ewe sitzt einer uffm Vorschiff!“

„Backbord sitzt auch einer!“

Rrrrums!

In der Begeisterung hat jemand den Spinnaker-Baum nicht richtig festgehalten, und der ist auf den Bugkorb geknallt.

„Was passiert?“

„Nein!“

Nichts passiert. Keiner die Pfoten zwischen gehabt. Nur die Positionslampe wirkt etwas nackt. Der Spi-Baum hat ihr Gehäuse zertrümmert. Die Fische hat's verschreckt; sie sind weggeflogen. Später wird man noch viele dieser eigenartigen Tiere zu sehen bekommen. Wie überdimensionierte, schwarze Libellen surren sie etwa 30 cm über die Wasseroberfläche.

„Mir könne heut Nacht net ohne Positionslichter fahr'n“, warnt der Skipper. „Die Einfahrt von Mahón is lang un eng!“

Nun ist ja Improvisation das A und O auf einer Segelyacht. Das muss man souverän aus dem Ärmel schütteln, sonst degeneriert man zum kleinlichen Sicherheitsfanatiker, der sich für jede erdenkliche Notlage im Voraus zu wappnen sucht und dann doch unvorhergesehene Situationen mit Hektik beantwortet. Wie die Gesetzgeber in der Politik. Die wollen auch für alles und jedes vorher festlegen, wie dies oder jenes zu geschehen hat und welche Strafe bei Nichtbefolgen auszusprechen ist. Zeitungen und Fernsehen sind voll von Ereignissen, wo die Albernheiten mit der Vorhergesetzgeberei in die Hose gegangen sind. Es ist nur ein undurchschaubares Gesetzesgestrüpp entstanden, das außer den Juristen, die natürlich dicke daran verdienen, eigentlich keiner mehr ernst nimmt. Improvisation wäre die bessere Lösung. An Bord der ‚Venterol‘ besteht eine derartige Gefahr natürlich nicht. Die grauen Zellen der Crewmitglieder arbeiten angestrengt und präzise. Kreativität und Phantasie schlagen ununterbrochen Purzelbäume.

„Rotes Papier mit Tesafilm übers Birnchen kleben?“

„Nix! Das weicht auf.“

„Echtes rotes Glas.“

„Haben wir nicht.“

Auch die etwas abwegige Idee, Marmelade auf Pergamentpapier trocknen zu lassen, findet keine Mehrheit.

„Rote Filzstifte?“

Sind nicht an Bord.

Nachdem man über eine Stunde lang erwogen und verworfen hat, sagt Charly: „Warum sucht ihr eigentlich seit Stunde rotes Zeug? Steuerbord is doch grün. Die Farb von Hans-Arnolds Badehos wär grad richtig.“

Maßlose Verblüffung. Die Turbulenz ebbt ab. Stimmung wie auf 'ner Kirmes. Hans-Arnold muss sich umziehen.

Als es dunkel wird und man Licht braucht, nörgelt der Skipper schon wieder herum: „Des mit der Steuerbordlamp gefällt mer net. Strahlt zu achterlich.“

Hans-Arnold sieht darin jedoch kein Problem. Mit undurchscheinendem Tesaband engt er den Sektor exakt auf den vorgeschriebenen Winkel von 112,5° ein. Ehrlich. Sie können's nachmessen, wenn Sie wollen. Hat nur noch der Prüfstempel vom Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie gefehlt.

* * *

Mahón. Die alten Römer nannten die Hauptstadt der östlichsten Baleareninsel Portus Magonis. Etwas über 20000 Einwohner. Schuhfabrikation. Textilindustrie. Produktion hochprozentiger Flüssigkeiten (von 1713 bis 1802 britisch gewesen). Kenner behaupten sogar, der Gin aus Mahón sei der beste auf der Welt. Charly hat mal eine Flasche gekauft und hängt seitdem ebenfalls dieser Meinung an. Weit über die Grenzen hinaus bekannt ist auch die Nahrungsmittelindustrie. Mayonnaise kennen Sie vielleicht, eine dicke Soße aus Eigelb und Öl. Die wurde hier erfunden. Mahónnaise nannten es die Franzosen. Heute sagt man Majonääs oder kurz Majo. So ändert sich der Sprachgebrauch.

Mahón liegt an einem ausgesprochen schönen, rundum bebauten Hafensee von etwa einer Meile Durchmesser, der sich am Ende eines ewig langen Zufahrtkanals öffnet. Die Altstadt ist

sehenswert. Angeblich jedenfalls. Manfred Boll spurtete mal kurz die Treppe hinauf und riskierte einen Blick. Die anderen leisteten allzeit dem Skipper Gesellschaft, und der darf sich einem offenbar ungeschriebenen Gesetz zufolge nicht mehr als fünfhundert Schritte vom Wasser entfernen. Mahón besitzt eine der bedeutendsten Orgeln der Welt. In der Kirche Santa Maria. Behauptet der Polyglott zumindest. Jochen Scharff und seine Segler haben sie weder gesehen noch gehört. Keine Zeit. Für so was reisten sie zu zügig.

„Mahón können wir heute noch schaffen, wenn wir Glück haben“, sagte Jochen am Nachmittag des 4. September. Nach stundenlanger Positionsbestimmung regte sich der Verdacht, dass er vielleicht doch mit den Navigationsinstrumenten umzugehen versteht – und dass die Logge falsch anzeigt. Nach Funkpeiler und Sextant müsste sich die ‚Venterol‘ etwa 24 sm südlich des Koppelortes befinden. Fünf Stunden vom Sturm geschenkt bekommen.

„Oder der Sturm hat uns stärker versetzt, als ich angenommen hab’?“

Um 18.25 Uhr ereignen sich vier Dinge:

1. Die ‚Venterol‘ quert ein Rudel Delphine.
2. Der Skipper wirft den Motor an, weil der Wind eingeschlafen ist.
3. Land in Sicht!
4. Das Abendessen ist hin.

Der von Jochen so liebevoll mit Knoblauch gewürzte Tomatensalat verfaulte während des Sturmes in der Spüle, und die vorgekochten Nudeln verschimmelten im Backofen. Beides flog über Bord. Man aß ein paar belegte Brote aus der Hand und spülte mit Rotwein nach. Rioja. Aus einem Supermarkt bei Darmstadt.

Um 22.50 Uhr passierte die ‚Venterol‘ die Hafeneinfahrt von Mahón, und eine halbe Stunde vor Mitternacht fiel der Anker.

Übermüdung? Keine Spur. Obwohl niemand in den letzten 44 Stunden mehr als eine Stunde Schlaf fand. Jochen saß davon eine ganze Nacht am Ruder und betrieb anschließend einen halben Tag lang Astronavigation. Beides anstrengend. Dass er am schnellsten regenerierte, kann nur mit dem Kissen zusammenhängen. Im Moment wirkt die Crew jedenfalls total aufgedreht.

Um 24 Uhr sind die fünf deutschen Segler bereits an drei gähmend leeren Kneipen vorbeigestolpert und haben unter der Markise einer vierten, nicht ganz so entvölkerten Kaschemme Platz, Bier und ein paar Häppchen Essbares gefunden. Uwe erwischt ’s dann aber doch. Kurz bevor man die Starkwindsegler aus der schließenden Beize wirft, beginnt Uwe ganz verhalten in seinem Korbessel vor sich hin zu schnarchen.

* * *

Der Morgen des 5. September, ein Donnerstag, beginnt mit Urlaub. Ausschlafen. Ganz lange. Bis nach acht. Uwe und Hans-Arnold schliefen, wie meistens auf diesem Törn, auf den Bänken des Cockpits. Nach ausgiebigem Baden und Frühstück kriecht Langschlafprofi Manfred Boll aus der Koje und mault: „Was muss das für ein Land sein, wo schon morgens um sieben die Sonne aufgeht?“ Es ist halb elf.

Nach kurzer aber erfolgreicher Aufräumarbeit unter Deck geht man einkaufen. Vorräte. Noch wichtiger als Vorräte sind Klopumpe, Steuerbord-Positionslampe und das Birnchen der Kartentischlampe. Jochen aktualisiert unterdessen das Logbuch. Später wird man darin lesen „Ein Lob ist an dieser Stelle angebracht, zumal der Ausfall des WCs, die fast zwanzigstündige Sturmsituation und – bei einem Teil der Crew – die Magenflaute nicht gerade motivierend waren.“

Das mit dem Reparieren lässt sich ganz gut an. Zunächst klappt alles prima, d. h. man findet einen Yachtzubehörladen, Shipchandler genannt. Direkt an der Uferstraße. Vom Ankerplatz der ‚Venterol‘ keine zwei Minuten entfernt – wenn man ordentlich paddelt.

Mr. Yates, der Besitzer des Ladens, bedient seine Kunden auf das Zuvorkommendste. Mr. Yates ist Brite. Auf Menorca gibt es viele Engländer. Kultivierte Engländer. Engländer der

gehobenen Klasse. Gehobene Engländer verbringen auch ganz gern ihren Urlaub auf Menorca. In Mallorca, hört man hier und da, soll es anders sein. Da trifft man hauptsächlich Deutsche. Deutsche aller Klassen. Mallorca ist, so wird hier gemunkelt, fest in deutscher Hand. Es klingt wie eine Warnung.

Nun hat Mr. Yates zwar keine Ersatzteile für die Klopumpe der ‚Venterol‘, weil er Ersatzteile für so einfache Schiffstypen wie eine Sun Shine nicht führt, aber die besseren Modelle, so welche, wie man sie in einer Swan, einer Hallberg Rassy oder einer Jongert findet, die hat er alle da. Komplett und en détail. Verglichen mit Automarken wäre das vom Jaguar an aufwärts. Die Sun Shine entspricht eher einem VW Standard mit Brezelfenster.

Mr. Yates ist ein vollendeter Gentleman. Er er bietet sich, das gute Stück in einer Werkstatt im Inselinneren reparieren zu lassen. Die Positionslampe auch. Da hat er ebenfalls nur welche für Edelschiffe auf Lager. So welche, die von betuchten Engländern kaputtgemacht werden. Für die popelige Standardausführung aus Frankreich hat er nichts. Dem Ersatzbirnchen ergeht es nicht besser. Auch die falschen Eltern.

Scharniere wünscht sich Manfred Boll noch. Er hat das Holztürchen vor dem Versteck der Propangasflasche ramponiert. Mr. Yates kann auch hier nicht helfen. D. h. er kann es nicht direkt. Manfred Boll erhält aber ein wundervoll weich gegerbtes Stück weißen Leders, das er halbieren und dann hälftig an Türchen und Pföstchen nageln kann. Manfred Boll bedankt sich artig und in aller Form für das Geschenk und verschlampt es innerhalb weniger Minuten. Das Holztürchen erfuhr seine Instandsetzung erst am Tage der Schiffsrückgabe. Mit dem Leder von überstrapazierten Handschuhen. Sie hatten dem Handhaben der Ankerkette gedient.

Um 4 Uhr nachmittags wird Mr. Yates wieder zurück sein. Dann sollen wir noch mal fragen. Punkt 16.00 Uhr stehen Manfred und Hans-Arnold wieder im Laden. Großes Bedauern. Die Badehose muss weiterhin die Position der ‚Venterol‘ künden, und Toilette wird auch fürderbass im Bade-Beiliegen verrichtet. Glatte See vorausgesetzt. Ansonsten: Siehe vorn. Der nette Herr gibt den Germanen noch ein paar Ratschläge, wie die Pumpe vielleicht doch noch in Gang zu bringen sei und bedauert außerordentlich, mit ihnen nicht ins Geschäft gekommen zu sein.

Ob er ihnen sagen kann, wo man Eis bekommt, will Hans-Arnold noch wissen. Und da kommen sie endlich ins Geschäft. Mr. Yates führt nicht nur Eis für Yachten, das Eis ist auch in handliche Folien verschweißt, so dass man nicht – wie sonst üblich – am Ende der Reise aufgeweichte Margarine, Käse, Schinken, Wurst und Speck aus einer schmuddeligen Pfütze am Boden des Kühlschranks klauben muss.

Ja, und dann noch etwas: Die Tankstelle hätte man nirgends gefunden. Ob er vielleicht ...?

Ja sicher. Ganz in der Nähe. Man muss nur den Mut besitzen, in dem Haufen Schrott, an dem die Herrschaften schon dreimal vorbeigelaufen sind, eine Tankstelle zu erkennen. Leider wird sie um vier geschlossen.

Das trifft die Segler jedoch nicht sonderlich hart. In Bezug auf Öffnungszeiten von Tank- und Wasserstellen muss man im Mittelmeerraum sowieso mit den kuriosesten Dingen rechnen, weshalb Jochen stets riesige Reservemengen mitführt. Wie auf einer Expedition.

Die Nachricht von der verpassten Tankmöglichkeit zeigt an Bord keinerlei Wirkung.

„Mir hawwe grad getankt“, erfährt man von Jochen, und Uwe fügt hinzu: „Mir hawwe nämlich gesehe, wie da e anner Schiff hingefahrn is, un da sin mer hinnerher.“

Den allmählich wieder in den gewohnten Trott zurückfindenden Seglern steht noch eine weitere Überraschung bevor. Trinkwasser. Die Tanks sind fast leer. Das ist an sich nicht tragisch, weil sich noch vier volle Reservetanks an Bord befinden. Drei zu je 35 und einer zu 20 Litern.

„Die füllen wir jetzt in die Schiffstanks und holen dann nachher neues Wasser am englischen Club.“

Erste Überraschung: Zwei 35 Liter-Kanister (je einer in Jochens und Uwes Koje) sind im Sturm beschädigt worden und weitgehend ausgelaufen. Die Stauräume wurden dementsprechend durchfeuchtet und damit auch ein großer Teil der Kleidung.

Jochen und Charly füllen das verbliebene Wasser in den Schiffstank und schließen die Wunden der Kanister mit Tesafilm. Später werden Schwimmwesten die Kanister polstern.

Zweite Überraschung: Der zur Yacht gehörende 20 Liter-Tank riecht nach Diesel. Vermutlich hat jemand die Deckel verwechselt. Bis Algerien hätte das Wasser im Notfall nun doch nicht gereicht.

* * *

Leseprobe 4 (Seite 66 - 73)

Um 15.00 Uhr fällt der Anker in der Cala Santa Galdana. Trübes Wasser vom aufgewühlten, breiten Sandstrand am Ende der Bucht. Absperrketten für Nichtschwimmer. Tretboote, deren Konstrukteure früher mal dreirädrige Traktoren gebaut zu haben scheinen. Garstige Hochhaushotels. Neckermann-Kartons nennt sie der Volksmund. An den Hängen zahlreiche Terrassenwohnungen. Pinien auf dem dünnen Humus des gelben Sandsteins, der hier die Steilküste bildet. Wind und Wellen haben einen Teil davon zerbröselt, und nun führen sich die Touristen auf, als gelte es, jedes einzelne Körnchen zu nutzen.

Bierbuden am Strand. Sonnenschirme. Liegestühle. Holzbänke. Menorca gilt zwar noch als englische Domäne, es kann sich aber nur noch um Wochen handeln, bis der letzte Kellner deutsch spricht. Die Nordsee-Insulaner haben offenbar ihre Penunze in Streiks verplempert und müssen Menorca allmählich mittelgermanischem Zugriff preisgeben.

„Du hast Bordwache“, überrascht Jochen den mit Fotografieren beschäftigten Charly, während die anderen das Schlauchboot klarmachen.

„Na ja“, denkt der Überrumpelte, „verlockend sieht die Gegend eh nicht aus“, und er beginnt, seine Wäsche zu waschen. Danach haut er sich aufs Ohr.

„So. Auf gehts! De Anker enuff!“ Jochen wirbelt an Bord. „Die Lappe ‘nuff! Mir fahrn jetzt e paar Meile zurück, un dann wird gegrillt!“ Nur keine Beschaulichkeit aufkommen lassen. Jochen würde einen Zeitraum von zwei Stunden, der nicht mit Äktschn durchwachsen ist, kaum überleben.

Um 6.00 Uhr ankert die ‚Venterol‘ in der Cala Trabeluja. Schöne Bucht. Ein paar Eingeborene spielen Federball. Der Strand ist weitgehend leer und einigermaßen sauber.

Improvisation ist gefragt. Manfred und Hans-Arnold haben in Mahón Steaks, einen zusammenklappbaren Grillrost sowie Streichhölzer erstanden. Ja, und Kartoffeln. Kartoffeln erwarb man in ganz dicken Einheiten. Und Tomaten. Auch ganz dicke. Alles in Mahón gekauft. Alufolie natürlich auch, ein riesiges Sortiment an Gewürzen. Der Eisschrank ist mit Obst und Gemüse prall gefüllt.

„Charly! Du bist jetzt dran!“

Damit meint der Skipper, dass Charly die Aufgaben verteilen und die Arbeit in die Hand nehmen soll. Man sammelt dürres Holz – es gibt mehr als genug davon unter den Pinien –, Steine – gibt’s auch reichlich –, baut einen Meiler, lässt bis zur Glut niederbrennen und grillt dann Schweinesteaks, Tomaten in Alufolie und Kartoffeln. Dazu gibt es eine Soße aus Johannisbeermarmelade, Pfeffer, Ketchup, Senf, Mayonnaise (aus einem deutschen Supermarkt) und vielen Gewürzen. Diese Soße gehört zum Fleisch. Die Kartoffeln kriegen eine Soße aus Quark, Joghurt und gehackten Kräutern. Die Tomaten begnügen sich mit schlichtem Salz.

„Wo setze mer uns dann hin?“ Das ist in der Tat ein noch ungelöstes Problem. Aber nur für Sekunden. Dann hat Jochen die Lösung.

„Auf den Wulst vom Schlauchboot.“

Das Gummiboot wird aus dem Wasser gezerrt, für den flachen Kiel eine Rinne in den Sand gebuddelt, der Campingtisch der Yacht ins Boot gestellt, der Tisch gedeckt – mit Tischtuch und Servietten! –, das Essen serviert und anschließend fürstlich getafelt. Absolute Spitze. Für

so einen Abend schmeißt ein überzeugter Hochseesegler eine ganze Woche Luxushotel in der Cala Sowieso weg. Allemaal. Ehrlich. So etwas muss man erlebt haben. Beschreiben lässt sich das nicht. Allenfalls unvollkommen. Sehr unvollkommen. Jochen fragt noch Jahre später, wie Charly die Soßen gemacht hat. Der weiß das natürlich nicht, denn er manschte alles zusammen, was ihm gerade in die Hände fiel.

* * *

„Por favor, Señor! Agua?“

„Agua?“

„Si! Agua?“

„Diez hora!“

Der spitzbäuchige Herr in grauer Uniform und unübersehbaren Goldepauletten auf den Schultern hebt zehn Finger. „Diez hora!“ Hora hatte man in Latein. Also gibt's um zehn Uhr Wasser.

„Ciento y quince pesetas.“

„Si, si. Por favor!“

Das gemütliche Dickerchen ist der Hafенmeister von Cala Ratjada an der Ostküste Mallorcas. 1,55 m groß, 260 bis 280 Pfund Lebendgewicht. Schweinebäckchen und Ohren wie Genscher sowie eine ins Grau schimmernde Bürstenfrisur. Er kommt gleich mit zur Yacht und kassiert die 115 Pesetas Hafengebühr. Umgerechnet etwa 1,80 DM. In französischen und italienischen Häfen liegen die Gebühren zwischen 40 und 80 Mark. Pro Nacht. Aber dafür gibt's da auch manchmal sanitäre Anlagen. Stellenweise sogar saubere. Und manche davon sind sogar mehr als vier Stunden am Tag geöffnet; nachts natürlich nicht, also von abends um 6 bis morgens um 9.

Vor 10 Uhr ist es nicht möglich, Wasser zu bekommen, weil das Wasserrecht an so einem Betonsockel jeweils für eine halbe Stunde vergeben wird. Der Meister dübelt persönlich einen Messingkonus in die Öffnung, quält einen Schlauch über den Konus und schließt dann das Wasser auf. BKS-Schloss und -Schlüssel. Was die verehrte Kundschaft in der halben Stunde mit dem Wasser anstellt, das ist ihre Sache.

Eine Viertelstunde haben die Segler glatt verschenkt, weil sie nicht wussten, was man nach Wassertanks Füllen, Schiff und Crew Baden, Zähne Putzen, Haare Waschen und so noch alles treiben kann. Weiterreichen darf man den Schlauch nicht, denn dann ist das Wasserrecht verfallen, und es werden erneut 115 Peseten fällig. Verblüffend, was für verrückte Bestimmungen Beamte ausbrüten, wenn kein Wettbewerb die Gesetze des Handelns bestimmt. Wenn so was von Behörden ausgeheckt wird, ist mitunter nicht auszuschließen, dass die sich dabei noch ernst nehmen und unentwegt an der Weiterentwicklung des Systems arbeiten.

Cala Ratjada, zu Deutsch „Rochenbucht“, ist ein etwas größerer Urlaubsort im Nordosten Mallorcas. Als Fischer den Ort anlegten, gehörten Rochen zu den am häufigsten gefangenen Arten. Rochen heißen auf Spanisch Ratjada, und Cala ist die Bucht.

Cala Ratjada erreichte die ‚Venterol‘ am 7. September um 4.00 Uhr morgens, nachdem die Segler das Grillfeuer zünftig gelöscht hatten. Nein! Nicht, wie Sie denken. Sie haben es mit Sand erstickt und dann um 21.40 Uhr den Anker gelichtet.

Nun sind alle wieder ausgeschlafen. Gegen elf ist die Yacht klariert, und Jochen zeigt seinen Schutzbefohlenen, wie die Hafенmanöver schulmäßig gefahren werden sollten. Der Unterricht verläuft indessen keineswegs ohne Unterbrechungen.

Zuerst bastelt Manfred die Klopumpe wieder zusammen, weil unterwegs mal gemeint worden ist, dass die Pumpe eigentlich gar nicht kaputt sein kann. Jedenfalls haben sich die Ventile exakt nach den Gesetzen von Logik und Mechanik bewegt, als Mr. Yates in Mahón demonstrierte, dass man den einen etwas abgewetzten Knuppel eventuell ein wenig verlängern müsste. Manfred baut alles wieder zusammen, und das Ding funktioniert auf Anhieb. Ehrlich. Gleich beim ersten Mal. Genau so, wie ehemals. Völlig problemlos.

„Da wird doch nicht jemand gegen die geschlossenen Seewasserventile gepumpt haben?“ äußert Jochen den Verdacht, der eine der plausibelsten Erklärungen abgeben könnte.

Manfred ist nun ganz wild aufs Reparieren. Er zerlegt die Kartentisch-Lampe in sämtliche Einzelteile. Als er dann dem Verlauf der Stromzufuhr durch Aufstemmen des Decks folgen will, stellt der Skipper fest, dass sich Matrose Boll einen Landgang verdient hat und nun endlich da hinten in einer Kneipe verschwinden soll, wo's die großen Portionen Eisbein mit Sauerkraut gibt.

„Pschorr hawwe die, glaub' ich. Oder Hacker.“

Gegen zwei werden Kisten, Kabelrollen, Jupiterlampen, Tische, ein Regisseurstuhl und allerlei undefinierbares Gerät auf der Pier montiert. Kameras tauchen auf. Volk kommt hinzu. Schauspielerndes Volk und gaffendes. Ungefähr 1 : 10. Man dreht eine Szene für einen deutschen Fernsehfilm – er flimmert im Jahr darauf unter dem Titel „Segeln macht frei“ über die Bildschirme –, wobei ein uraltes, total verrostetes Segelschiff die Hauptrolle zu spielen scheint.

Es dauert ewig, bis die Szene im Kasten ist. Zwanzigmal, vielleicht auch dreißigmal wird alles wiederholt, dann scheint man zufrieden.

„Seid ihr vom Nautic-Club?“, ruft schließlich der Regisseur herüber, als die Szene endlich auch seinen Beifall findet und er sich unter allseitiger Bewunderung auf seiner wundervollen Gib Sea 126 niederlässt – die Yacht, auf der die letzten Szenen des Films spielen werden.

„Ja“, gibt Jochen verblüfft und unnötigerweise zu, denn alle tragen grellrote T-Shirts mit dem Aufdruck: NAUTIC-SCHULE.

„Für den Verein bin ich früher auch mal gefahren“, ruft der Filmer herüber. „Ist aber schon lange her.“

Erstaunlich, welche Karriere einem offensteht, wenn man mal für den Nautic-Club gesegelt ist.

* * *

Leseprobe 5 (Seite 90 - 100)

Um klar Kopf zu kriegen, wurden nach 4 ½ Stunden Schlaf rasch 3 Runden um die Yacht geschwommen. Man badete nur kurz in der Cala Ferrera. Der Skatolgeruch behagte nicht. Vor der Taucherbrille flimmerte fein zerfasertes Krepppapier. Ob die hier am Ende eine Kloppapier-Häckselmaschine einsetzen? Oder genügt der Seegang, das Papier zu zerfasern? Die Segler verlassen die Cala Ferrera jedenfalls zügig und nehmen weiter draußen ein Reinigungsbad. In zwei Meilen Abstand.

Nun ankert die ‚Venterol‘ in der Cala Pi. Landschaftlich hübsch, aber wegen touristischer Erschließung uninteressant. Viel Müll unterm Kiel. Eine traumhafte italienische 20-Meter-Ketsch ankert in der Nähe. Eine zweite kommt bald herein und legt sich längsseits zur ersten. Gertenschlanke Bikini-Mädchen und braungebrannte Papagalli im Opa-Alter. Jochen hält es für besser, den Anker zu lichten, denn wer weiß, was passiert, wenn die sich nicht einigen? Auch ein Schuss aus einer Kalaschnikow kann mal danebengehen, und dann hat man den Salat. Uwe wendet das Boot auf engstem Raum, damit die anderen beim Einräumen der Ankerkette das Panorama noch einmal genießen können, ohne den Kopf zu drehen.

So, jetzt auf nach Palma de Mallorca! Muss doch irgendwo was los sein! Die ‚Venterol‘ fliegt bei 1 Bft WNW unter Spinnaker an endlosen Neckermann-Kartons vorbei und schießt 2 Stunden später unter Spinnaker durch die Mitte der Hafeneinfahrt bis fast ans Ende des Hafenbeckens. Dann heißen Manfred, Hans-Arnold und Charly das Groß, kreuzen etwas vor und fahren anschließend ein einwandfreies Ankermanöver. Achteraus an die Pier. Unter Segeln selbstverständlich. Den Motor sollte der Segler schonen.

„So sin se halt, do kannste nix mache“, kommentiert Jochen und notiert im Logbuch: 19.52 Uhr MEZ. Anker gefallen.

* * *

Palma de Mallorca. Viel Beton an den Wohnklötzen. Unattraktiver Industriehafen. Berühmte Kathedrale, die sich aber heute hinter ein Gerüst mit Planen zurückgezogen hat. Es lohnt nicht einmal, den Fotoapparat auszupacken.

Palma war seit frühester Zeit das Zentrum der Balearen. Balearen nannte man die Inseln, weil sich seit dem 7. Jahrhundert v. Chr. Mallorquiner als Steinschleuderer in den karthagischen Heeren verdingten (griechisch: ballein = werfen). Nach Karthagos Untergang machten sich die Mallorquiner als Seeräuber unbeliebt und wurden, nachdem sie unvorsichtigerweise auch römische Schiffe gekapert hatten, von Rom unterworfen. Die nächsten 500 Jahre produzierten sie für Rom Öl, Tongeschirr und Keramik. Majolica wurde zum Markenbegriff. 430 bereiteten die Vandalen der Idylle ein Ende. Im Mittelalter ging's dann rund: Byzantiner und Goten balgten sich um die Herrschaft. Dann die Araber. Die wussten, wie man Obst- und Gemüseterrassen bewässert und darauf Orangen- und Mandeln anbaut. Für ihre Villen und Paläste legten sie großartige Gärten an. Alcudia und Andraitx gehen auf Arabische Namen zurück. Mit dem Sieg der Spanier über die Mauren um 1500 fielen die Balearen endgültig an Spanien. Die mallorquinischen Seeräuber prügeln sich Jahrhunderte lang mit den türkischen Seeräubern herum, was den Inseln zahlreiche Wacht- und Verteidigungstürme bescherte. Mit der Entdeckung Amerikas gerieten die Balearen ein wenig an den Rand des Geschehens, und erst mit dem Aufkommen der Passagierflugzeuge Mitte des 20. Jahrhunderts rückten die Balearen wieder ins Zentrum des Interesses. Vor allem Palma de Mallorca. Nicht – wie Sie vielleicht denken –, weil Neckermann vielen deutschen Putzfrauen einen glücklichen Jahresurlaub ermöglichte, sondern weil man von Palmas Flughafen aus jede europäische Großstadt in wenigen Stunden erreichen kann. Fünf bis zehn Flieger gehen täglich nach Frankfurt, Düsseldorf, München oder Hamburg. Aber auch nach Paris, London, Dublin oder Edinburgh, Lissabon, Wien, Oslo oder Rom. Alle zwei Stunden hat man einen Anschluss nach Deutschland. In der Saison alle 20 Minuten. Palma de Mallorca ist die Drehscheibe der europäischen Wirtschaft geworden. Jede größere Firma betreibt in Palma ein Büro. Hier laufen viele Fäden zusammen. Wahnsinnig viele Fäden. Und in urlaubsähnlicher Atmosphäre flutschen Verhandlungen besser als vor dem Fenster eines verregneten Büros. Der dadurch entstandene Reichtum zeigt sich weniger im Ballermann als in baulichen Eigenheiten. Oder kennen Sie eine Stadt, vor deren prachtvoller Kathedrale man einen See über einem riesigen Untertageparkhaus angelegt hat? Einzig und allein, weil man nicht wusste, wohin mit der Kohle?

Hans-Arnold stürzt los. Schon vorhin, als er sich landfein machte, begannen ihn die anderen ernster zu nehmen. Ob da am Ende tatsächlich ...? Jochen zieht vorsichtshalber auch sein Bestes an, Charly und Uwe kramen frische Hemden aus dem Schapp und ... nix und. Das Wasser läuft nicht mehr. Die Pumpe ist kaputt. Manfred Boll wälzt sich ungeachtet seiner nahezu weißen Ausgehuniform auf dem Boden. Die Pumpe ist in wenigen Minuten auseinandergerissen. In kürzester Zeit verteilen sich die Einzelteile über die Pantry. Keine Fehlerursache zu erkennen. Was tun? Manfred tauscht die Schlauchanschlüsse wie ein Besessener gegeneinander aus. Jetzt können die Segler wenigstens Wasser mit der Fußpumpe ... Pfui Teufel! Seewasser aus dem schmuddeligen Hafenbecken. Manfred werkelt immer wilder an der Süßwasser-Transport-Elektrik. Auch als Hans-Arnold sein Mädchen vorstellt – erstklassiger Lateralplan, schlank, blond, blendend weiße Zähne und immer mit Lachen beschäftigt –, blickt er nur kurz auf.

„Eva Mertens“, sagt Hans-Arnold. „Da unten der große Blonde mit den roten Backen, das ist der Manfred Boll.“

Eva strahlt, und Manfred schraubt verbissen weiter.

„‘n Abend!“ murmelt er. „‘ne Hand kann ich Dir nicht geben. Siehste ja selber.“

„So. Jetzt ist aber Schluss! Du machst morgen früh weiter!“ Jochen spricht ein Machtwort. Hans-Arnold steckt derweil Charly Evas Bimmelbähnchen-Fahrkarte für den Törnbericht zu, weil sich im Nautic-Club herumgesprachen hat, dass Charly zum Schreiben hochgradig amü-

santer Törnberichte verdonnert wurde und dafür alles sammelt, was deren Wahrheitsgehalt untermauert. Eva hat noch kurzfristig eine Pension in Puerto de Sóller gefunden. Mit Lateralplan bezeichnet der Segler übrigens die Seitenansicht des Unterwasserschiffes.

* * *

Palma de Mallorca. Das zergeht einem förmlich auf der Zunge. Endlos lange Uferpromenade. Alleen mit Steinbänken zwischen den dickbeinigen, schuppigen Dattelpalmen. Geometrische Parkanlagen am Hafen. Platanen-Alleen, in die sich Tische und Stühle von Straßencafés hineingemogelt haben. So jedenfalls zeigt Escalas Mallorca-Führer von 1964 die Stadt: Traumhaft.

Inzwischen hat sich Palma de Mallorca etwas verändert. Jochen hat es miterlebt. Sechsmal war er schon da. Das erstemal vor 23 Jahren. Der Vergleich lässt sich mit einem Wort ziehen: Traurig.

Bei Nacht wirkt Palma de Mallorca geringfügig eindrucksvoller. Viele bunte Lichter vor der dunklen Silhouette der nahen Berge. Oben drauf Schloss Bellver. Gelb angestrahlt. Dominierend. Davor eine riesige Disco. Zig Meter Glasfront. Gut 50 Meter hoch am Berg. Poppig bunte Lichter huschen ununterbrochen über die Scheiben. Muss doll was los sein. Gehn wir nach dem Essen hin. Klarer Fall. Da machen wir ein Fass auf. Ach was. Da reißen wir die Klemmen aus den Lüstern. Da schnalzt die Sau im Wald. Halli Galli sei's Panier.

Schon auf der Straße hört man das obstinate Stampfen des Schlagzeugs. Logarithmisch verstärkt. Ob die Pflastersteine schon wackeln? Man blickt unwillkürlich nach unten. Schweine-teure Eintrittskarten, von denen der Pesetentorrero am Eingang den Germanen auch noch 7 verkauft, weil er meint, ungenept seien Deutsche nicht glücklich zu kriegen. Na ja. Ist erst halb zwölf. Da ergattert man wenigstens gute Plätze.

Bekam man auch. Ehrenwort. Riesige Auswahl. In dem Schuppen – zirka 20 Meter breit und über 50 Meter lang, mit schwarzweißem Mosaik-Dekor all over – hampelte überhaupt niemand herum. Nobody. Nemo. Alles leer. Der Jockey hatte die Platten für die Nacht vorgestapelt und die Automatik angeworfen. Die dreiköpfige Animiertruppe hing traurig in den kubischen Sesseln, und die 'Musik' erfüllte den Raum zur Gänze. Selbst der discoerfahrene Manfred klagte bald über Ohrenscherzen.

„Draußen ist's vielleicht besser. Außerdem gibt's da Aussicht“, schlägt er vor.

Aber auch auf dem an sich ganz nett eingerichteten Dachgärtchen halten sich keine anderen Gäste auf. Die sechs Deutschen haben die Disco für sich. Ganz alleine. Charly macht ein paar Fotos von der Stadt und vom Hafen. Die schwarzhäufige, ehemals glutäugige Bediendame hinterm Tresen strickt, und ihre Gäste saufen verzweifelt ihr Eintrittsgeld ab. Alle sieben Karten. Wäre ja noch schöner. Um halb zwei sind alle Zipfel in Blinzelwasser umgesetzt, und die Gäste dürfen heim. Es ist niemand mehr gekommen.

* * *

Wenn man, so wie die Jochen-Scharff-Crew, am Montag, dem 9. September, morgens um 10 Uhr per ‚Venterol‘ in Puerto de Andraitx anlegen will, dann muss man die Leinen in Palma de Mallorca früh loswerfen. Ungefähr um 6 Uhr. 6.01 Uhr und eine halbe Minute war es, um genau zu sein. Da kennt der Skipper nix! Obwohl das Barometer auf 1022 mBar gefallen ist, gibt es keinen Wind. Unter Motor tuckert die ‚Venterol‘ an der Steilküste entlang. Manfred Boll bastelt die Wasserpumpe wieder zusammen. Sie funktioniert auf Antrieb, und man rätselt herum, wie sie in den Verdacht geraten konnte, kaputt zu sein.

Uwe und Hans-Arnold üben Kreuzpeilungen, und Charly müht sich autodidaktisch mit einem Plastiksextanten ab. Eigentlich hatte er ja gedacht, dass der Skipper, so wie das bei anderen Ausbildungstörns üblich ist, die Sache erklärt oder gar unterrichtet. Aber Jochen sieht es bereits als Vorzug an, dass er den Azubis erlaubt, mit dem Kram herumzuspielen.

Puerto de Andraitx hat keine nennenswerte Geschichte vorzuweisen. Das Städtchen ging aus einer Ansammlung armer Fischerhütten hervor, und dem Hafen, der zu der Stadt Andraitx gehörte. Weiter oben. In den Bergen. Wo die Stechmücken nicht hinkamen. Im Mittelmeerraum gibt es viele Städte, zum Teil recht reich gewordene Ansiedlungen, die sich in höheren Lagen versteckten, weil niemand, der es sich leisten konnte, am Meer wohnen wollte. Jedenfalls dann nicht, wenn es dort Sümpfe gab, die die Fiebertücken ausbrüteten. Ein paar Fischer, ein paar Hafentarbeiter, ein paar Tagediebe, die sich den Luxus, in der Stadt zu wohnen, nicht leisten konnten. Als dann vor wenigen Jahrzehnten Malaria und andere Plagen mit DDT ausgerottet wurden, machten plötzlich die Hafenstädte das Rennen, und die reicheren Städte in den Bergen hatten das Nachsehen. So erging es auch Andraitx und Puerto de Andraitx. Wenn der Urlauber heute von Andratsch erzählt, dann meint er Puerto de Andraitx.

Nach der Landung in Puerto de Andraitx läuft alles generalstabsmäßig ab. Festmachen, umschauen, rumfragen und zügig handeln. Diesel gibt's nachmittags um vier und Wasser um ...? Also, genau weiß das keiner. Man befindet sich in Spanien. Da kann es schon sein, dass es Wasser gibt. Mañana. Si. Um 10 Uhr. Jetzt ist doch auch 10 Uhr. Si. Aber heute gibt es um 10 Uhr kein Agua. Mañana. Herrgott, sind die alemános schwer von Kapee!

Die Yacht hat an sich genug Wasser an Bord. Für ein bis zwei Atlantiküberquerungen müsste es schon reichen. Aber Jochen geht ungern Risiken ein. „Habt er ja neulich vor Menorca gesehen!“ Dass Jochen ein Ereignis, das keine Woche zurückliegt, mit neulich bezeichnet, ist typisch fürs Segeln. Die Erlebnisdichte ist so hoch, dass das Erlebte rasch im Nebel der Vergangenheit verschwindet. Entsprechend hoch ist der Erholungswert.

Einkaufen. Es ist an der Zeit, sich für den Rückweg an die Côte d'Azur eindecken. Bei Jochen muss alles ruck, zuck gehen. Nicht so trödelig, wie bei den Eingeborenen. Nach wenigen Minuten haben die Segler für mehr als 300 Mark Proviant erstanden. Umgerechnet. Über 40 Mark zahlte Manfred Boll für eine Palette Heinecken in Dosen. Umgerechnet. Seine Wett-schulden. So hurtig, wie es in Puerto de Andraitx bestimmt noch niemand sah, wurde der halbe Inhalt eines „Supermarktes“ auf die Yacht geschleppt. Auch für das Lädchen, das sich großspurig Supermarkt nennt, dürfte der Aufruhr ein Novum dargestellt haben. 3 Kisten Cola. Literflaschen. Der Alten hinter der Theke fallen schier die Augen aus dem Kopf. 20 Liter Mineralwasser. 2 Paletten Naranjada. „Ach was, nimm drei!“ Kaffee, Rotkraut in Dosen, Salat, Gurken, Pflaumen, Birnen, Melonen, Rotwein – ein Sechserkarton. Uwe kratzt die letzten Peseten zusammen. Trotzdem reicht es nicht.

„So! Auf! Die Lappe 'nuff un weiter!“

* * *

Leseprobe 6 (Seite 101 – 105 / 111 – 117)

Die Azubis trainieren wieder für die Prüfung. Sextant und Funknavigation kann Charly jetzt dank autodidaktischen Unterrichtes einigermaßen. Peilscheibe und Wetterkunde fehlen noch. Komplett. Wie soll das bloß in der kurzen Zeit ...?

„Maaann über Booord!“

Das klassische Manöver wird im Anschluss an eine vernachlässigbar kurze Schrecksekunde eingeleitet.

„Die Badeleiter bleibt oben!“ ordnet der Skipper an.

„Der Manfred hat en Life-belt an. Ihr holt den jetzt mal mit dem Baum rein, so wie ihr das im Unterricht gelernt habt. Ich hab' die Stoppuhr laufe.“

Zwei Minuten später ist das Über-Bord-Manöver gefahren, der Manfred dümpelt einen halben Meter neben der Steuerbordwand, und dann nimmt ein grenzenloses Trauerspiel seinen Anfang. Wie es die Lehrbücher vorschreiben wird das Großfall zur Baumnock umgepickt, die Talje gefiert, der Baumniederholer umgepickt und dessen Ende über einen an der Reling befestigten Block geschoren. Der Tampen des Endes erhält per Palstek einen Karabinerhaken, den Jochen speziell für dieses Manöver mitgebracht hat. Das Ende mit dem Karabinerhaken

wird nun zu Manfred hinabgelassen. Gesamtdauer etwa 2 Minuten. Da mit den Umklemmaktivitäten schon während des Über-Bord-Manövers begonnen worden war, sind insgesamt erst 3 Minuten verstrichen.

„Manfred!“ ruft der Skipper. „So geht das nicht. Du bist jetzt mal nicht ohnmächtig. Pick Dir den Karabinerhaken selber ein!“

Manfred rafft die beiden Ösen des Life-belt vor der Brust zusammen und hakt den Karabinerhaken ein.

„Jetzt den Baum runter!“

Dirk und Großfall werden gefiert. Dann der Baumniederholer über die Mastwisch strammgekurbelt, bis Manfred zur Hälfte aus dem Wasser ragt.

„Jetzt den Baum hoch!“

Es geht nicht, weil der Niederholer an der Wisch hängt.

„Zwei Mann ans Fall!“

„Hau ruck!“

Nicht der geringste Effekt. Man muss den Niederholer wieder sausen lassen. Dabei darf Manfred erneut aus eigener Kraft schwimmen.

Von nun an wird ohne Lehrbuch improvisiert. Man führt das Großfall über die Wisch und leistet per Hau ruck am Baumniederholer Vorarbeit. Mäßiger Erfolg, denn Manfred ist kein Kostverächter.

„Jetzt de Baum hoch!“

40, allenfalls 50 cm lässt sich der Baum lupfen, dann ist auch da nichts mehr drin.

Manfred hat schließlich die Nase voll, löst den Karabinerhaken, schwimmt zum Heck und klettert über die inzwischen heruntergelassene Badeleiter herein.

„Siebeneinhalb Minuten“, hat Jochen gestoppt. Und die Bedingung ‘ohnmächtig’ wurde nicht einmal zu Ende gespielt. Im Ernstfall wäre der Über-Bord-Gegangene auch nicht hereingeklettert, sondern hätte sich an der Bordwand eine tüchtige Anzahl von Blessuren geholt.

„Jetzt habt ihr mal gesehen, was für’n Blödsinn in den Lehrbüchern steht.“

„Haben wir.“ Beängstigend.

„Und jetzt stellt euch mal vor, da wäre einer siebeneinhalb Minuten in der Nordsee.“

Lange Pause.

„Den Sprit für das Über-Bord-Manöver, den kannst Du da sparen.“

Bedrückendes Schweigen. Hochseesegeln ist offenbar noch verbesserungsbedürftig. Scheint noch nicht alles ausgegoren zu sein. Durch Experimente käme man möglicherweise rascher an praktikable Bergemethoden für Über-Bord-Gegangene Crewmitglieder als durch das seit Jahrzehnten überlieferte ‚Lehrbuchwissen‘, das offenbar noch nie jemand überprüft hat. Ob sich da nicht auch die Prüfer schämen sollten, die sich den Quatsch bei jeder Prüfung runterlasseln lassen, ohne ihn jemals ausprobiert zu haben?

„Jetzt gab das schon bei Windstille und glatter See nix“, mahnt der Skipper. „Stellt euch so ein Manöver erst mal bei sieben bis acht Windstärken unter Segeln vor!“

Au weia.

Hans-Arnold und Uwe ziehen den Spinnaker hoch und nutzen die halbe Windstärke SW, um teils badend, teils über das nicht so ganz gelungene Manöver diskutierend vor der großartigen Steilküste Westmallorcas dem nächsten Hafen entgegendudümpeln.

Damit der Nichtsegler auch ein wenig an dem Malheur teilhaben kann, wird es noch einmal ohne Fachausdrücke beschrieben. Nachdem der ‚Mann über Bord‘ gefallen ist, fährt der Rudergänger einen Kreis und steuert den Schwimmer so an, dass der im Windschatten der Yacht zu liegen kommt, und zwar mittschiffs. Dann knotet man einen Flaschenzug an das Ende des Großbaumes, drückt den Großbaum über die Reling, bis der Karabinerhaken des Flaschenzuges über dem Schwimmer baumelt. Jetzt versucht ein Crewmitglied den Karabinerhaken in die Öse auf der Bauchseite der Rettungsweste des Schwimmers einzupicken. Das gelang nicht, weil die Arme des Crewmitgliedes über einen Meter lang hätten sein müssen. So hoch

ist nämlich die Bordwand. Aber auch dann, als Manfred sich selbst den Karabinerhaken in den Ring vor der Brust geclipst hatte, war es den vereinten Kräften von drei nicht gerade schwächlichen Männern nicht möglich, die eindreiviertel Zentner von Manfred plus Kleidung in die Höhe zu ziehen. Das Wasser in den Kleidern zog zu sehr nach unten. Die Theoretiker in den Segelverbänden sollten sich vielleicht mal an der Praxis orientieren. Aber dazu neigen Theoretiker nicht. Bei schwerer See wäre das Manöver genauso wenig geglückt, aber der Über-Bord-Gegangene hätte sich noch ein paar Knochenbrüche dazugeholt. Deshalb plädiert der Autor dafür, den Über-Bord-Gegangenen mit einer Leine und Fendern zu sichern, das Schlauchboot aufzublasen, nachzuschleppen und den Mann im Wasser von zwei – mit Lifebelts gesicherten – Mitseglern ins Schlauchboot ziehen zu lassen. Von dort ist das Übersteigen bei schwerer See zwar immer noch problematisch, aber überhaupt machbar.

* * *

Morgen soll möglichst früh aus Puerto de Sóller aufgebrochen werden. Charly haut sich in die Koje. Er will ausgeschlafen sein, falls auf der Überfahrt wieder Sturm aufkommen sollte. Uwe und Manfred nörgeln noch eine Weile rum und fahren dann ins Dorf, Kneipen inspizieren.

Die Ruhe an Bord währet drei Stunden. Dann erscheint Manfred. Schwimmend.

„Das Schlauchboot ist weg. Alles abgesucht. Unauffindbar.“ Jochen und Manfred holen den Anker auf, fahren die Yacht an die Mole und legen neben einem Fischerboot an. Uwe klettert an Bord, Manfreds Kleider unterm Arm. Die Fischer zetern. Sie wollen auslaufen. Endlich ist wieder Äktschn an Bord. Jochen geht mit den beiden Unglücksraben los, den Strand noch mal aus der Sicht eines weniger Alkoholisierten absuchen. Charly dreht sich auf die andere Seite und denkt: „Haben wahrscheinlich wieder völlig leere Discos abgeklappert und gemeint, wenn die keine Gäste haben, brauchen die auch keinen Schnaps. Saufen wir sie also leer. In dem Zustand hätt' ich das Boot auch net gefunde, selbst wenn ich drüwwer gestolpert wär'. Wenn's hell wird, sammeln mir des Boot ei un fahr'n los.“

* * *

Charly irrt. Das Schlauchboot ist wirklich weg. Offenbar geklaut. Vielleicht von den Randalierern, die Jochen in der Nacht im Schläfe störten. Drei Schlauchboote hatten sie im Schlepp. Eines davon kieloben. „Das sah unserem ziemlich ähnlich.“

„Wir müssen allerspätestens um zwölf auslaufen“, stellt Jochen klar, „sonst kommen wir zu spät zur Prüfung.“

„Was kostet denn so ein Boot?“ wird gefragt. So genau weiß das aber keiner.

„War ein Zodiak“, sagt Jochen. „Sind gute Boote. Dürften nicht billig sein. So um die vier bis fünftausend Mark.“

Schätzt der Skipper. Aller Gehirne dividieren blitzschnell 5000 durch 5 und beteiligen sich fortan mit blassem Gesichtsausdruck an der Diskussion.

„Die Kautions ist natürlich futsch“, sagt Jochen. „Fragt sich nur, ob das Schlauchboot von der Versicherung als Bestandteil der Yacht angesehen wird, oder als Zubehör.“

„Was macht das denn für einen Unterschied?“ will man wissen.

„Beim Zubehör“, erläutert Jochen, „ist es nicht mitversichert und muss auf alle Fälle von uns getragen werden.“

Man kennt die Hinterfotzigkeit von Versicherungen, wenn ein Schadensfall – also ein echter, nicht so ein in Betrugsabsicht wasserdicht konstruierter – vorliegt, zur Genüge, und man beschließt beruhigungshalber, das Schlauchboot zum Yachtbestandteil zu erklären.

Die Kautions beträgt 1000 DM, und bei deren Division durch 5 kommt ein erheblich angenehmeres Resultat heraus.

„Dann brauchen wir ein Dokument, dass uns das Boot hier gestohlen wurde“, gibt Jochen zu bedenken. „Spanische Behörden. Das kann uns tagelang festhalten.“ Belämmerte Gesichter.

Prüfung futsch – gefährdet ist der Termin sowieso schon, und gelernt haben die zukünftigen Prüflinge auch bei weitem noch nicht genug –, Rückgabetermin nicht eingehalten und womöglich noch Hotelkosten der nachfolgenden Crew. Da ist am Ende 5000 durch 5 doch billiger, und ob jemals 1000 durch 5 gerechnet werden wird, das steht sowieso in den Sternen. „Dann ist da noch eine Schwierigkeit.“

Fragende Gesichter.

„Wenn wir eine Anzeige machen, dann verlangt man als erstes unsere Einklarierungspapiere.“ Ja, und die haben die Schlauberger nicht. Wenn man einklariert, dann werden Hafengebühren fällig – in Cala Ratjada zum Beispiel 1,80 DM umgerechnet –, und die kann man doch so schön sparen.

„Dann sagen wir einfach, wir wären erst spät abends eingelaufen.“

Jochen geht mit Uwe und Manfred los, Behörden erkunden. Man trifft den Dorfpolizisten nach wenigen Minuten am Strand vor einem Hotel. Der Herr ist sehr freundlich zu den fremden Señores, versteht aber kein Wort. Gegenüber am Zaun unterhalten sich zwei Frauen. Zu der einen davon verweist der Polizist und leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Lösung des Problems.

„Please! Excuse me! Would you be so kind ...? Äh ...?“

„Kann ich Ihnen irgendwie helfen?“

Maßlose Verblüffung. Staunen. Freude.

„Ja, das ist nämlich so“, legt der Skipper los und setzt der netten Dame die vertrackte Situation auseinander. Ein kurzer Wortwechsel Dame – Polizist fördert die Information zutage, dass das Hauptpolizeirevier in Sóller für derartige Fälle zuständig ist. Publikumsverkehr ab 10.00 Uhr. Kein Wort von Einklarierungspapieren.

Madame ist Französin, hat 20 Jahre in Deutschland gelebt und wohnt nun als alleinstehende Rentnerin in Puerto de Sóller. Hat viel Zeit. Bietet sich sofort als Dolmetscherin an, weil sie weiß, dass in Sóller auch kein Beamter fremdsprachenkundig ist. Man zwingt sich ins Taxi, und dann herrscht erst einmal wieder Ruhe an Bord.

* * *

„Auf geht’s! De Anker enuff un fort!“ Jochen wirbelt bereits über Deck, bevor der letzte aus dem viel zu kleinen Taxi gekrabbelt ist. „Die Lappe ‘nuff un weiter!“ ist der Spruch, mit dem er in gewohnter Weise Hektik verbreitet. Vier, fünf Windstärken blasen mittlerweile durch den von Bergen eingefassten Hafen. Ein Blick in die Höhe, dann fragt der Skipper: „Weißt Du was übers Wetter?“ Charly weiß. Auf dem Nachbarschiff hat man vorhin den Wetterbericht gehört. Hoch über der Biskaya, Tief über Nordafrika. Es könnte sich ein Levante entwickeln, ein unangenehmer Ostwind.

Es hat sich bereits ein Levante entwickelt. Sobald die ‚Venterol‘ draußen ist, wird er sie mit 5 Bft NE schütteln. Genau gegenan. Seegang 4. 1025 mBar. MgK: 0°. Mehr geht nicht. Mit -3° Missweisung und -5° geschätzter Abdrift resultiert ein KüG von 352°. Richtung Barcelona. Die kleine Fock und das Großsegel mit einem Reff treiben das Schiff voran. Leider nicht in die gewünschte Richtung. „Wir müssen jetzt ständig die Hafeneinfahrt peilen“, sagt Jochen, „damit wir die genaue Abdrift ausrechnen können.“

13.30 Uhr. 6 Bft NE. Delphine springen aus den etwa 3 m hohen Wellen. Mallorca schützt nicht mehr vor dem Levante, einem an sich seltenen Ostwind, der durch Gibraltar hinausweht, wenn ein Tief über Nordafrika Luftmassen aus einem nördlichen Hoch bezieht.

„Wir schaffen ’s nicht“, resigniert Jochen. „Ich hab jetzt dreimal de Puig Major gepeilt“, mit 1445 m der höchste Berg Mallorcas, „fünf Grad Abdrift ist zu wenig. Mindestens sieben.“ Abdrift ist der Winkel, den das Schiff vom Wind von seinem Kurs weggeweht wird.

Sieben Grad Abdrift sind unangenehm viel. Aber das darf nicht wundern. Es herrschen inzwischen so um die 7 Bft – und seit Charly den Skipper mit der Windstärkenschätzung auf den Roller nahm, schätzt er besonders zurückhaltend.

Logbucheintragung von 15.00 Uhr: Levante in voller Reinheit. Die meisten Segler würden Sturm dazu sagen.

Jochen rückt schließlich mit dem Vorschlag heraus, Barcelona anzulaufen. Die drei Kandidaten sollen per Bahn nach St. Raphaël fahren, und er überführt die Yacht zusammen mit Manfred Boll nach Bandol. Keinerlei Begeisterung. Gegenvorschlag: Vielleicht schaffen wir einen Hafen an der französischen Küste. Dann ist es nicht so weit bis St. Raphaël. Uwe und Hans-Arnold fallen schließlich in Apathie. Sie wollen die Prüfung ganz sausen lassen. Nur Charly bleibt verbissen am Thema.

Charly versucht, eine Bordwetterkarte zu zeichnen. Er hat noch nie eine gesehen. Jochen drückt ihm umfangreiches Lehrmaterial über Wetterkunde in die Hand und sagt: „Da, lies Dir das mal durch!“

Charly liest wie ein Besessener. Lauter Neuigkeiten. Ihn jagt panischer Schrecken. Nicht vor dem Sturm, der draußen mittlerweile an die fünf Meter hohe Wellen auftürmt, sondern vor der Prüfung.

Mer muss es nemme wie's kimmt!

Leseprobe 1 (Seite 149 - 161 / 167)

Wenn man den Skipper, Jochen Scharff, nach Rasmus fragt, dann wird sein Blick starr. Er beginnt hauchdünn zu grinsen – aber es sieht eher so aus, als ob er die Zähne fletscht. Die Hand ballt sich zur Faust, und die Nackenhaare sträuben sich. „Bursche“, zischt er, wenn's ganz schlimm kommt, „mach' e gescheit Wetter!“ Damit ist eine Windbewegung von mehr als drei Beaufort gemeint. Wenn Rasmus sich am Riemen reißt, können 's auch acht oder mehr Windstärken werden. Diesmal hat sich Rasmus besonders viel Mühe gegeben. Bei dem Gedanken an den letzten Ägäistörn kriegt der Autor, Helmut Braun – groß gewachsen, blauäugig, blond und seit einem Nachkriegsschlager Charly genannt –, noch heute eine Gänsehaut. Kälte, Wind und Regen gab es so reichhaltig wie nie zuvor.

An irgendwelche Unbequemlichkeiten dachte natürlich keiner der fünf Segler, die im Vorjahr gemeinsam schwere Stürme im Golfe du Lion zwischen dem südfranzösischen Bandol und Mallorca abgewettert hatten. Sie hockten an einem trüben Herbstabend vor den ungeschlachten Tischen auf den harten Holzbänken des „Hinnerkopp“, einer urigen Sachsenhäuser Kneipe, beim „Äbbelwoi“ und redeten sich in Begeisterung. „Ägäis“, wirft wer hin, und des Skippers: „Aber nicht von Athen aus! Da werden mir zu viele Flugzeuge entführt“, ist schon die halbe Zustimmung. Skipper wird übrigens der Kapitän eines Sportschiffes auch dann genannt, wenn er sich an Land befindet. Seine Führerscheine verlieren ja nicht ihre Gültigkeit, wenn er mal nicht schippert. Jochen ist ein begeisterter Skipper. Wenn es die Umstände nur irgendwie erlauben, segelt er über eines der Weltmeere. Als Ingenieur bei einer großen, hessischen Autofirma verdient er natürlich nicht so viel, dass er sich das teure Hobby leisten kann, und so hat er, wie viele seiner Kollegen, alle Sportbootführerscheine erworben, um sich in seiner Freizeit als Skipper bei einer Wiesbadener Segelschule zu verdingen. Dadurch kostet ihn das Segeln nicht allzu viel. Er bekommt sogar noch die Unkosten erstattet. Drei bis vier Segeltörns schafft der pfiffige Urlaubsarithmetiker locker im Jahr. Zumal er seit seiner Scheidung keine Rückseiten mehr nehmen muss und außer Segeln nur noch Jazzmusik als Hobby kennt.

„Meine Frau übernimmt demnächst in Frankfurt eine Filiale von 'nem norddeutschen Reisebüro, das sich auf Segeln, Reiten, Fallschirmspringen und so spezialisiert hat. Die soll sich mal nach Möglichkeiten erkundigen, in der Türkei zu chartern“, sagt Hans-Arnold. Der mittelgroße, etwas stämmige Hans-Arnold ist der typische Hans Dampf in allen Gassen. Wenn irgendwo eine neue Sache ruchbar zu werden beginnt, hat er schon alle Informationen beisammen. Dabei ist er immer fröhlich und heckt gerne Streiche aus wie ein Pennäler. Wie ein Elektroin-

genieur wirkt er vermutlich nur mit Anzug und Krawatte. Aber so sah ihn noch keiner der Anwesenden.

„Zypern!“ schwärmt Manfred, und seine Augen beginnen zu leuchten.

„Das ist auf alle Fälle drin“, versichert Jochen und blickt in die Runde, so als ob es zu den selbstverständlichsten Dingen auf dem Globus gehöre, mal eben einen Schlag von der Türkei nach Zypern zu machen. Zum Eingewöhnen sozusagen. Halt nur zum Warmsegn.

„Ägypten“, wird angeregt, als man dem zweiten Bembel auf den Grund blicken kann. Ein Bembel ist ein Steinzeugkrug, in dem in Sachsenhausen üblicherweise Apfelwein (Äbbelwoi) serviert wird.

Beim dritten Bembel ankert der Haufen bereits in Port Said, Ashdod oder Askalon, der vierte bringt sie in den Libanon sowie nach Syrien, und beim fünften Bembel hört man den Vorschlag:

„Wenn mer über Kr... Kr... Kreta fahrn, dann könne mer auch noch en Teil von Li... hick, Li... hick, Libyen mitnehme.“

Die Törnbesprechung in den Hochheimer Rieslingstuben Mitte Januar bringt schon Karten mit detaillierteren Routenvorschlägen auf den Tisch: Flug nach Dalaman in der Türkei, die Yacht, eine ganz neue Océanis 350 der renommierten Bénéteau-Werft, liegt gleich um die Ecke. Im Hafен von Göçek. Sie ist vom 20. April, Ostermontag, bis 3. Mai gebucht und heißt ‚Love 34‘. „In Malta zugelassen“, beteuert Hans-Arnold, „damit ’s bei Grenzüberschreitungen weniger Ärger gibt.“

Man wird da noch ein wenig an Erfahrung hinzugewinnen.

Jochen fährt glättend mit der Rechten über die Karte, nimmt einen tüchtigen Schluck und zeichnet dann die Route an der türkischen Küste entlang nach Norden. Bei Kuşadasi schwenkt er hinüber nach Samos und bringt den Verein dann über Santorin, Kreta, Rhodos und Fethiye wieder zurück nach Göçek.

„Oder umgekehrt“, erläutert er mit Eifer. „Je nachdem, wie’s Wetter is.“

„Zypern“, wendet Charly verhalten ein. „Ägyp...“

„Nix“, fährt Jochen dazwischen. „Da fahr’n mer net hin.“ Ein im Raume schwebendes „Warum?“ wird mit vagen Sprüchen abgetan. Der kleine, drahtige Jochen mit den flinken Augen ist immer kurz angebunden, und was er sagt, das gilt. Keine Widerrede. „Wenn dich bei Zypern e Patrouille uffbringt un zwei Tage festhält, dann is nachher in Dalaman des Flugzeug fort.“

Die Erklärung wirkt äußerst flau, denn Hochseesegeln muss man oft in politisch unsicherer Gegend. Wer seine Route dadurch beeinflussen lassen will, der bleibt am besten zu Hause. Wo gibt es denn heute noch ein politisch unumstrittenes Seegebiet? Vor ein paar Jahren sind sogar vor der Côte d’ Azur Panzerkreuzer aufgefahren – und selbst auf den deutschen Nordseeinseln hat man zu Beginn dieses Jahrhunderts noch kanadische Schiffbrüchige erschlagen. Der Beute wegen!

* * *

Vier Wochen später ruft Hans-Arnold an: „Ich hab’s rausgekriegt.“

„Was?“

„Warum de Skipper net nach Osten will.“

„Warum?“

„Er hat Bücher gelese. Im April, Mai is da die totale Flaute.“

„Die Meltemi-Saison, nördlich von Kreta, fängt doch auch erst später an.“ Meltemi ist ein aus dem Schwarzen Meer in die Ägäis blasender, kalter Nordwind. In der Antike nannte man diese Winde Etesien. Sie treten hauptsächlich im Sommer auf und dauern in der Regel 1, 3, 5, 7 oder 9 Tage.

„Awwer westlich von der Türkei is immer e bissi mehr Wind. Du kennst doch de Jochen. Wenn der drei Tage lang kein Wind hat, dann flippt der aus. Übrigens! Mir fliege net nach Dalaman.“

„Was?“

„Mir fliege nach Izmir.“

„Warum dann das? Izmir is doch mindestens dreihunnert Kilometer weiter nördlich.“

„Ja. Dalaman is en Sommerflugplatz. Der macht erst später auf. Wir werden mit einem Kleinbus abgeholt!“

* * *

Nachdem man das Gepäck aufgegeben, duty free eingekauft und sich über den abstoßend unpersönlichen Restaurationsbetrieb des Frankfurter Flughafens ausgiebig geärgert hat, bringt ein ereignisloser Flug die fünf Segler nach Izmir. Nein. Ganz ereignislos war's nicht. In dem überraschend sauberen Airbus der Turkish Airlines gab es ein vorzügliches Essen mit Lamm, Zwiebeln und Gewürzen, die nach Urlaub schmeckten. Künftige Gaumenfreuden kündigten sich an. Während der Überquerung der Alpen schmunzelt man über die Comic-Strips, die Hägar-Fan Manfred Boll mitgebracht hat. Und – erstaunlichstes aller Ereignisse: Die Maschine landet pünktlich um 18.50 Uhr Ortszeit in Izmir –, und der Kleinbus wartet am Flughafen.

Bereits um 19.40 Uhr osteuropäischer Sommerzeit stapeln sich Seesäcke, Reisetaschen, Karten, Navigationsgeräte sowie eine Unmenge an Handbüchern und Tabellenwerken in dem osmanisch geschmückten Kleinbus. Nippes, Troddeln, Bilder und Koransprüche verzieren Windschutzscheibe und Armaturenbrett in überreichem Maße. In der Mitte prangt ein Polaroid-Foto von Bus und Fahrer, als beide noch sichtlich jünger waren. Eine Messingglocke daneben werden die Reisenden bald als Schlaglochklingel kennenlernen. Der Spruch auf der anderen Seite springt besonders ins Auge. In Gold ziseliert liest man auf grüner Seide: „ALAHIN DEDII OLUN.“ Wahrscheinlich heißt das: „Allah sieht alles“. Besonders, wenn man seine Fahrgäste betrügt, indem man herumbummelt, anstatt Vollgas zu fahren. Der Fahrer betreibt sein Geschäft mit dem Rasselbus jedoch in gottesfürchtiger Digitalität: Vollgas oder Notbremsung.

Als die Nacht hereinbricht, hat man das nicht sonderlich attraktive Izmir mit seinen moscheengekrönten Hügeln, seinem stinkenden Hafen und seinen vielen nach frischer Farbe schreienden Behausungen hinter sich. Die Mietskasernen wirken schon im Rohbau vergammelt, was Jochen zu der Äußerung veranlasst: „Ei die baue ja schon kaputt!“

Hinter Izmir durchstöbert man, während der Bus aufgetankt wird, einer Tankstelle reichhaltiges Lager an abgefahrenen Autoreifen. Für das Modell, über das der Skipper am wenigsten die Nase rümpft, will der Tankwart 40 DM. Umgerechnet.

„So sin hier die Preise, wenn Deutsche komme“, sagt Jochen und ermöglicht dem Tankstellenbesitzer einen anderen mit der Antiquität übers Ohr zu hauen. „Mir komme an noch mehr Sperrmüll vorbei.“

Jochen hatte mal wo gehört, dass man die Gefahren schwerer Stürme mit einem Autoreifen mildern kann, und im Jahr zuvor bei einem gigantischen Sturm im Golfe de Lion beste Erfahrungen mit dem Autoreifen gemacht. Seitdem verlässt kein von ihm befehligtes Schiff mehr den Hafen ohne Autoreifen.

Die schwerfälligen Wettrennen zwischen Lastwägen und Omnibussen lassen allmählich nach, die Autobahn wird weniger. Erst fallen die Leitplanken, dann fehlt der Grünstreifen, und schließlich rumpelt der Bus mit 60 km/h über die insgesamt zweispurige Autobahn – von deren Qualität die Schlaglochklingel fast pausenlos kündigt. In den wenigen Dörfern, die mehr durch synchron zuckende Bildschirmlichter hinter gardinenlosen Fenstern, als durch anheimelnd erleuchtete Wohnstuben (oder gar Straßenlaternen) auffallen, verbreitert sich die

„Autobahn“ regelmäßig auf vier Spuren. Für den Fahrer ersehnter Anlass, wahre Gottesdienste zu feiern; er jagt den Heizöl-Ferrari bis auf seine Höchstgeschwindigkeit von 95 km/h.

Hin und wieder gibt es auch schmucke Häuser, einladend saubere Kneipen oder blitzblank aufgeräumte Tankstellen. Aber nicht sehr oft.

In Selçuk laden die Reisenden ihren Fahrer zu einem Bier ein. Er trinkt aber nur Mineralwasser und nimmt dazu zwei Hallo-Wach. Drei Dörfer weiter hält er vor einer erbärmlichen Hütte und schmeißt eine Runde Çay; süßen, heißen Tee, ein Universal-Getränk, das man offenbar in ganz islamisch Asien zu jeder Tages- und Nachtzeit aus winzigen, dickwandigen Gläsern schlürft. Schmeckt aber gut.

Hinter Aydin nickt der Fahrer immer öfter ein. Hans-Arnold versucht, ihn durch Reden wachzuhalten, aber der Mensch versteht kein Englisch, und in Untertürkheim, Rüsselsheim oder Bochum scheint er auch nicht am Fließband gestanden zu haben. Das Autoradio liefert nur krächzende Geräusche. So sagt Jochen schließlich: „Da hilft alles nix. Mir mache e Paus. Ich hab’ sowieso Hunger.“

„Kurz vor Zwölf!“ wendet Uwe ein, „wo willst du dann mitte in de Nacht e offe Kneip finne?“

„Frach en mal!“ wird geantwortet. Daraufhin müssen die Segler zum ersten Mal mit ernsthaften Schwierigkeiten fertig werden, denn akustisch kommt keine Verständigung zustande, und die Happi-Happi-Gesten sind bei dem pseudohöllischen Tempo in der nahezu totalen Finsternis kaum zu erkennen. Hinter Muğla weicht der Bus plötzlich von der Straße ab, saust einen Hang hinauf und hält auf einer Anhöhe, die ein Gasthaus hinter Kiefern und Platanen verbirgt. Ein richtiges, alttürkisches Ausflugslokal. Kein Plastik. Kein Resopal. Kein Kitsch.

Fünf Deutsche und ein Türke quellen in den gemütlichen Gasträum, dessen auffallende Sauberkeit wohltuend vom bisher gesehenen abweicht. 0.17 Uhr notiert der Chronist. Man will gerade schließen. Es bedarf jedoch nicht der geringsten Überredungskunst, den Betrieb wieder anzuwerfen. Kurz nach halb eins erhalten die Hungrigen – für weniger als umgerechnete 50 Mark – ein fürstliches Mahl aus Fisch, Auberginen, Lamm, Tomaten, Zucchini, Nudeln, Reis, Geflügel, Paprika und vielen köstlichen Gewürzen. Der Wein, den sich der Fahrer – vermutlich, um Allah hinters Licht zuführen – mit Cola verdünnt, schmeckt ausgezeichnet. Der Rotwein, der Weißwein und auch der Rosé. Jetzt hat der Urlaub merklich begonnen. Jetzt haben sich die 350 Kilometer von Izmir nach Göçek gelohnt. Jetzt gewinnt gute Laune die Oberhand. Als die fünf Segler um 2.18 Uhr in Göçek dem Bus entstolpern, versichert Jochen: „Uff See isses ruhiger. Des werd’ er noch sehe.“ Er weiß nicht, dass er irrt.

* * *

Bevor das Gepäck auf die von zwei trüben Funzeln in diffuses Licht getauchte Pier gezerrt wird, gehen erst einmal zweie kundschaffen. Die ‚Love 34‘ wird ohne jede Mühe gefunden. Vorn am Steg dümpelt die Love 30, daneben die Love 31, dann die Love 32 usw. Bis Love 39 liegt hier eine Océanis 350 neben der anderen. Wie geklont. Zwei etwas größere Yachten am Ende der Reihe stören die Harmonie ein bisschen; und damit ist der Hafen von Göçek, der damals nur aus einem kurzen Schwimmsteg bestand, voll.

Die Segler schnarchen ein paar Stunden auf der unverschlossen vorgefundenen ‚Love 34‘ und gehen dann frühstücken. Auf dem Weg durch das Dorf begegnen ihnen in strenges Schwarz gehüllte Kinder. Die Boxcalf-Ranzen glänzen in der Morgensonne. Buben wie Mädchen meiden sorgfältig die vielen karamellbraunen Pfützen. Offenbar dulden auch türkische Lehrer keine schmutzigen Schuhe.

Das Frühstück aus derbem Weißbrot, Schafskäse, Honig, schwarzen Oliven, Kahve (Kaffee), Çay (Tee), Saft von frisch aus dem Garten nebenan erpressten Orangen und Pepsi-Cola ist zu-

nächst etwas gewöhnungsbedürftig. Man gewöhnt sich aber sehr schnell daran, denn es mundet vortrefflich.

Dafür können sich die Germanen mit einem anderen Umstand nicht so recht anfreunden: den sanitären Einrichtungen. Den Seglern ist es bei Strafe verboten, ihr schiffseigenes Pumpklo im Hafen zu benutzen. Man möchte allzeit ansehnliches Hafenwasser vorweisen können. Das finden sie löblich. Die sanitären Anlagen in den Häfen zeichnen sich aber im allgemeinen dadurch aus, dass sie ganz einfach fehlen. Einzig und allein in Fethiye werden sie so ein windschiefes Häuschen zu sehen bekommen; drinnen funktioniert aber so gut wie nichts.

Das Frühstücks-Café besteht aus einem etwa garagengroßen Gebäude, dem ein mit Welleternit auf Holzpfählen überdachter „Gastraum“ aus drei Tischen und fünfzehn Stühlen angegliedert ist. Hier eine funktionsfähige Toilette zu suchen, zeugt von Weltfremdheit. Man macht nämlich in der gesamten südöstlichen Ägäis von der Vorschrift Gebrauch, wonach Bewirtungsinstitutionen nicht verpflichtet sind, Toiletten oder gar fließendes Wasser anzubieten. Das finden die Deutschen weniger löblich.

In den wenigen Kneipen, wo man Toiletten vorfand, hätte man lieber keine vorgefunden. Für Leute mit normal entwickeltem Geruchssinn erübrigten sich Hinweistafeln. Manche Örtchen standen mit der Küche in direktem, geruchlichen Zusammenhang; es hat jedoch niemand herauszufinden versucht, wie es in der Küche riecht. Von Kreta und Tilos abgesehen lernten die Segler nicht eine einzige Kneipe kennen, deren Klo über das Prädikat „ekelerregend“ hinausgekommen wäre. Weder bei den Türken noch bei den Griechen. Charly wundert das ein wenig, denn auf früheren Reisen hat er sowohl Griechenland als auch die Türkei als betont saubere und ordentliche Länder kennengelernt. Allerdings nur in Gegenden, die vom Tourismus noch nicht überflutet waren. Hier scheinen die Eingeborenen ihre Nasen nur zum Drin-rum-Pulen zu besitzen. Aber wer den Orient kennenlernen will, der muss das aushalten. Inshallah!

* * *

„Saaacht emal!“ räuspert sich der Skipper, als man auf die Passage zwischen dem Festland und der größten der Yassica Adalari-Inseln zuläuft. „Sin mir hier net uff em richtiche Schiff?“ Die Ursache der Mahnung ist allen sofort klar. Der Auslaufschluck wurde vergessen. Manfred saust in die Pantry und apportiert in Windeseile 5 Dosen Efes.

„Der Mann am Rohr kriegt nur alkoholfreies Bier!“ ordnet der Skipper an. Uwe schaut seine mit türkischem Text reich verzierte Dose von allen Seiten an, liest die Aufschrift stumm, wobei sein Dschingis-Khan-Bart auf- und -abschwenkt wie bei einem Seehund und sagt dann: „Von Alkohol steht nix uff meiner Dos’.“ Dabei schnickt er die mittelblonde Mähne nach hinten, was bei ihm immer ein sicheres Zeichen der Verneinung ist. Uwe neigt zur Korrektheit und legt absoluten Wert auf Durchsetzungsvermögen.

„Dann kannste se auch trinke.“

Leseprobe 2 (Seite 168 - 176)

„Halt!“ schreit Manfred, wobei man ihm das Entsetzen deutlich ansieht. „Erst Rasmus!“ Der semmelblonde, großgewachsene BWL-Student aus Friedberg nimmt Unsinn tierisch ernst. Nie würde er einen Ritus auf See auslassen. Um seinen Eifer zu unterstreichen kippt er einen Schwapp Efes über Steuerbord. Dann rutscht er auf die Backbordseite und kippt auch da einen Platscher über die Reling. Vom Heck aus gesehen ist rechts die vornehme Seite mit den Kojen für Kapitän und Steuermann (grünes Licht). Auf der Steuerbordseite opfert man den ranghöheren Göttern wie z. B. Rasmus, während auf der unedleren Backbordseite (also links, wo das rote Licht brennt) die weniger wichtigen Götter wie Neptun und Poseidon bedient werden.

„Was war das dann jetzt?“ wundert sich der Skipper, „des langt doch, wenn de uff Steuerbord offerst.“

„Backbord das kriegt Neptun.“

„Ihr mit euerm Firlefanz“, sagt Jochen. „Wer is dann des üwwerhaupt?“

„Rasmus“, wird ihm erklärt, „das ist der Gott des Windes, und Neptun der Gott des Meeres. Der hat noch einen Gehilfen, das ist der Poseidon, der immer die Aale mit dem Dreizack sticht.“

„Ihr wollt mich wohl für blöd verkaufe?“ begehrt der Skipper auf. „Ihr habt wohl in der Schul’ net richtig uffgebasst? Der Gott des Windes, des is der Äolus.“

„Awwer nur bis drei Windstärke“, rettet Hans-Arnold die aus dem Stegreif entworfene Selfmade-Mythologie, „sonst geht dem nämlich seine Harfe kaputt.“

„Drei Windstärke?“ fragt Jochen, und man hört ein gerüttelt Maß an Verachtung mitschwingen. „Bis drei Windstärke bloß? Wie viel macht dann euern Rasmus?“

„Ooch“, wird geantwortet, „der is nach owe offe.“

„Un dafür spendiert ihr dem e Bier?“

„Dafür net“, sagt Hans-Arnold. „Der kriegt en Schluck, damit er’s net so wild macht.“

Jochen schüttelt entgeistert den Kopf ob so viel Unverstand.

„Ei seid ihr dann narrisch? Mir brauche doch Wind. Mir sin doch Segler!“

Dann streckt er Rasmus die Zunge heraus und droht mit geballter Faust nach Steuerbord:

„Bursche!“ betet er, „wenn de kein gescheide Wind machst, dann komme mir net gut mitenanner aus.“

Danach trinkt Jochen ostentativ sein Bier leer, ohne den Göttern zu opfern und steigt anschließend in die Pantry. Die an Deck Gebliebenen denken, dass er eine neue Runde Efes holen will. Als er aber eine Weile drunten rumort, ohne Labsal nach oben zu reichen, fragt Charly: „Was macht e dann jetzt die ganz Zeit do unne?“ und Hans-Arnold erklärt: „Der schließt mit dem Rasmus en persönliche Vertrag ab.“

Während die ‚Love 34‘ gemächlich auf Fethiye zugleitet, genießen die Segler ein unvergessliches Schauspiel. Das Türkis des Meerwassers in der Bucht verfärbt sich bei Sonnenuntergang in ein faszinierendes Farbenspiel aus rosa, braun, blau, lila und allen möglichen anderen Farben. Jeder Moment zeigt eine andere Komposition. Der Spuk dauert nur wenige Minuten, aber der Eindruck ist äußerst nachhaltig.

* * *

Um 17.30 Uhr macht die ‚Love 34‘ in Fethiye fest. Jochen und Hans-Arnold stürzen sofort los, die Ausklarierungsformalitäten erledigen. Bis 18.00 Uhr haben die Behörden geöffnet. Offiziell jedenfalls.

E M I G R A T I O N - O F I S steht an so einer Bude. Man füllt in Windeseile riesige Formulare aus – die falschen, wie sich später herausstellt, aber das führt in dieser Gegend zu keinerlei Konsequenzen. Die Pässe werden abgestempelt. Dann geht’s zum Zoll. Der will aber erst, wenn der Hafenmeister gestempelt hat. Also los! 17.52 Uhr.

Mit ein bisschen Glück müsste das zu schaffen sein. Zwei Minuten später steht man vor der verschlossenen Tür. Wo zum Teufel ist der Hafenmeister?

Hans-Arnold fackelt nicht lange und fragt einen der herumlungernenden Stoppelbärte, und der fackelt auch nicht lange, sondern lädt die beiden auf die Pritsche seines Vespa-Dreirädchens. Punkt 18.00 Uhr stehen Skipper und Maat im Garten des Hafenmeisters, am Ende der Stadt. Dem Herrn, der in Gummistiefeln und Maurerkleidung an seinem künftigen Gartenpavillon werkelt, ist es sichtlich peinlich, ertappt worden zu sein.

„Dreiviertelstunde gewartet!“ lügen die beiden und erreichen damit, dass der Hafenmeister kurz vor sieben Uhr, herausgeputzt wie ein Pascha mit drei Rossschweifen, seine Bude aufschließt und amtshandelt.

„Dreiviertelstunde gewartet!“ lügen die beiden und erreichen damit, dass der Hafenmeister kurz vor sieben Uhr, herausgeputzt wie ein Pascha mit drei Rossschweifen, seine Bude aufschließt und amtshandelt.

Beim Stempeln der Pässe merkt man jedoch, dass den Hafenmeister eine Stinkwut ergrimmt. Fünf deutsche Pässe sind jetzt an den Stellen, wo sie der Stempel traf, etwas flacher.

Nun stürmen Jochen und Hans-Arnold das Zoll... Nix!

Der C U S T O M - S E R V I C E ist seit 18.00 Uhr geschlossen. Alles für die Katz. Jochens Absicht, um 23.00 Uhr auszulaufen, die können die deutschen Segler an den Nagel hängen.

„Ich bin schon achtmal in der Karibik und auch in noch wildere Gegende gesegelt“, sagt Jochen. „Wenn du da klein beigibst, dann bist du verraten. Die kennen deine Zeit.“

„Wo wohnt der Zöllner?“ fragt man den Herrn über das Dreirad, und der antwortet: „Upstairs. In the custom office.“

Ein Blick nach oben genügt, um zu erkennen, dass die Baracke gar kein Stockwerk hat.

„Nicht hier“, wird erläutert. „Oben auf dem Berg. Im Hauptzollamt.“

Ruck, zuck sitzen Jochen und Hans-Arnold wieder auf der Ladefläche. Aber der Türke wehrt entgeistert ab. Nein, nein! Der Berg ist viel zu steil. Da hinauf kann man nicht mit einem Dreirädchen fahren. Die Reisenden aus dem Lande der ehemals rauchenden Schloten beweisen aber ganz schnell, dass das doch geht. Erst springt Hans-Arnold von der Ladefläche, und am Schluss schieben alle beide.

„Hoffentlich hat die Kutsch nachher auch Bremse!“ ächzt Jochen.

Der Herr Zollinspektor wirkt sehr unwirsch. Er macht bereits in Familie. So was, wie die beiden, ist ihm in seiner ganzen Amtszeit noch nicht zugelaufen.

„Ob man die Zollformalitäten ...? Der Hafenmeister sei schließlich schuld, und man hat nicht so viel Zeit, weil ...“

Missmutig blättert der Herr über Ein- und Ausfuhrgenehmigungen die Pässe durch und lässt die beiden Germanen dann umfangreiche Formulare ausfüllen. Es sind die gleichen, die man im Flugzeug schon einmal ausfüllte. Alles Humbug. Aber ohne Papier kann kein Amt leben.

Nachdem die Formalitäten aber nun einmal in die Wege geleitet sind, muss sich die Prozedur doch irgendwann auch dem Zustand des Gestempelt-Werdens nähern. Aber Sahibe Custom Ofis sagt, es seien keine Stempel nötig.

10000 türkische Lire will der Dreiradfahrer schließlich für Mühe, Angst und Schweiß. Hans-Arnold feilscht ihn auf 4000 Lire herunter und versucht ihn dadurch zu versöhnen, dass er ihm vier ganz neue, aus Deutschland importierte Scheine gibt. Der Türke wittert jedoch Verrat. Neue Scheine? Ob das am Ende Falschgeld ist? Echte türkische Lire sehen in der Regel so aus, als hätten sie gut durchgeschwitzte Damen in einer Zigarrenfabrik stundenlang auf dem Oberschenkel gerollt.

* * *

Nachdem der Behördenkram unter Dach und Fach ist, kann man sich ein wenig im Städtchen umsehen. Wenn man abends in einer Stadt im Mittelmeerraum schlendert, steigt einem der typisch mediterrane Duft in die Nase. Gegrilltes Schweinernes, Holzkohle und Knoblauch. Wenn man abends in Fethiye an den Tavernen vorbeigeht, duftet es nach gegrilltem Fisch, Anis und Knoblauch. Da ist ein wesentlich edlerer Urlaub ausgebrochen. Das Flanieren hat in Fethiye einen ganz anderen Stellenwert.

Wegen der besonderen Lage in einer windgeschützten Bucht, die steile Berge zur Landseite hin abschirmen, ist Fethiye schon seit Jahrtausenden besiedelt. Anfangs vermutlich nur von Fischern. Erst in der osmanischen Zeit, um 1700, erlangte Fethiye Bedeutung – als Badeort. Die hat es bis heute behalten. Ihren heutigen Namen erhielt die Stadt 1934 im Gedenken an den gefallenen Piloten Fethi Bey.

Nach einem vorzüglichen Abendessen auf der Terrasse einer Taverne am Berg, wo die Segler zu Fisch, Lamm, Huhn, Reis, Paprika und gegrillten Auberginen auch einen weiten Blick auf Fethiye und seine Bucht genießen – alles zusammen für ein paar günstig in der Schweiz erstandene, hier aber sehr hoch geschätzte Dollar –, laufen sie Punkt 23.20 Uhr aus.

„Mir halde auf das Feuer Peksimet zu!“ ordnet der Skipper an, „un falle dann nach Rhodos ab.“

„Ay, ay, Sir!“

Bei Windstille genügen zur Schiffsführung zwei Mann. Einer am Ruder, einer am Ausguck. Die anderen können derweil schlafen.

Das Leuchtfeuer Peksimet, zu deutsch Zwieback, wird ganz leicht zu finden sein, denn eine ähnliche Kennung, alle 10 Sekunden 1 weißer Blitz, gibt es laut Karte in weitem Umkreis nicht. Damit man ein Leuchtfeuer identifizieren kann, besitzt es in Karten und Leuchtfeerverzeichnissen beschriebene Merkmale, die aus der Farbe des Feuers (weiß, rot, grün, gelb), dem Leuchttakt (ständig an = F wie Festfeuer, kurze Pausen = Ubr wie unterbrochenes Feuer, Glt wie Gleichtakt, Blz wie Blitz, Fkl wie funkelnd, sFkl wie schnellfunkelnd und Morsezeichen) sowie der Taktdauer in Sekunden (Wiederkehr des identischen Ablaufes) bestehen und Kennung genannt werden.

Gegen halb zwei wird man unruhig. Ein Feuer mit 12 sm (Seemeilen) Nenntagweite (75 % der maximal möglichen Tragweite) müsste bei dem herrschenden Wetter in der ganzen Bucht zu sehen sein. Andere Lichter können nicht irreführen, denn Dörfer und Städte ringsum sind längst schlafen gegangen. Inklusiv Straßenlaternen. Es ist rabenfinster. Rundum. So weit das Auge reicht.

Die Wachhabenden motoren durch die beklemmend dunkle Flaute und hoffen, nicht mit einem der vielen unbeleuchteten Inselchen zu kollidieren. Die Hafenerleuchtung von Fethiye verloren sie schon vor einer Stunde aus den Augen.

„Das gibt’s doch gar nicht!“ entrüstet sich der Wachhabende. „Irgend etwas ist hier faul, verdammt noch mal!“

Um 2 Uhr wird die Fahrt verlangsamt. „Laut Logge und Kartenkurs müssen wir uns ganz in der Nähe des Leuchtfeuers befinden.“ Höchstens noch 3 sm.

Endlich! Um 2.20 Uhr ein Feuer. Die Kennung stimmt zwar nicht, aber: „Fahr’ mal drauf zu!“ Kurz vor drei erreicht die ‚Love 34‘ das Feuer. Ein Fischer steht wild gestikulierend in seinem Boot. Um sich das Schauspiel aus der Nähe ansehen zu können, hält der Rudergänger an. Die ‚Love 34‘ steht danach unmittelbar vor dem Felsen, der das Feuer Peksimet trägt. Das Leuchtfeuer, das einzige weit und breit, ist ausgeschaltet.

Noch keine 24 Stunden unterwegs, und schon dem ersten Schiffsuntergang entronnen. Der Schreck sitzt den Wachhabenden in allen Gliedern. Die Schläfer werden später Gelegenheit haben, zu erschrecken. Jochen erzählt beim Frühstück, was er in dieser Hinsicht schon alles erlebt hat, besonders in seinem Lieblingsrevier, der Karibik. Aber am Ende des Törns wird er zugeben: „Das hier schlägt alles. So was hab’ ich auf der ganzen Welt noch nicht erlebt.“

Leseprobe 3 (Seite 188 - 198)

Jochen steht am Ruder, das er bis zum Morgengrauen nicht mehr loslassen wird und pfeift genüsslich durch die Zähne. Anfangs jedenfalls. Er bildet sich immer noch ein, dass man in vier, höchstens fünf Stunden Iraklion erreichen wird. Die Crew, so nennt man die Mannschaft, die das Schiff fährt, beschäftigt sich derweil mit dem Versuch, unbeleuchtete Gefahrenstellen rechtzeitig zu erkennen. Seit die Wellen nicht mehr harmonisch daherrollen, sondern richtungslos und ungezügelt durcheinandergurgeln, hauen einem die Fernrohre ständig gegen Augenbrauen und Nase. Die Brillenträger sehen die Finsternis nur noch verzerrt. Es wird ungemütlich kalt.

Stundenlang stiert man in die Nacht, auf eine Orientierungshilfe hoffend und zugleich in der Furcht vor einem Zusammenstoß mit Treibgut, Felsen oder unbeleuchteten Inselchen.

Angestrengt wird gelauscht, um eventuell zwischen dem Tosen des Sturmes und dem Brausen der Wellen eine Brandung herauszuhören, die vor Untiefen oder Riffs warnt.

Die ständige Anspannung ermüdet. Hirn und Magen beginnen zu rebellieren. Irgendwann wird man unsicher, ob man da eben etwas wahrgenommen hat, oder ob einem die Sinne schon wieder einen Streich spielten. Du glaubst Schreie zu hören wie von Katzen oder kleinen Kindern. Dann siehst du plötzlich das lange ersehnte Leuchtfeuer. Weiß! Jawohl! Nur die Kennung stimmt nicht. Aber gleich! Beim nächsten Aufleuchten! Wo war das? Die Stoppuhr! Nein, es war doch wieder das Meeresleuchten, das dich narrte, weil der Zufall ein paar der blassgelb glimmenden Leuchtalgen im Gipfel einer Wellenpyramide zusammengespült hat. Du wirst noch unsicherer. Ob die Orientierung noch ...? Man darf gar nicht dran denken.

Hans-Arnold gibt ständig Koppelorte, von denen inzwischen keiner mehr annimmt, dass sie noch stimmen sowie Schokoladenriegel ins Cockpit, um die Crew bei Kräften und Laune zu halten.

Manfred brüllt irgendetwas. „Was hast du gesagt?“ wird zurückgebrüllt.

„Uns hat eben eine Welle ‘nen Fender weggerissen“, wiederholt Manfred, wobei er auf die leere Stelle über den Speigatten deutet. Die bleistiftdicken Perlonbändsel, dünne Schnüre, mit denen Segel aufgetucht, Fender festgezurt und anderes befestigt werden kann, sind wie mit dem Rasiermesser durchtrennt.

„Halten wir eigentlich noch irgendeinen Kurs ein?“ erkundigt sich Hans-Arnold, als Rasmus für den nächsten Brecher Odem holt.

„Ich brauch’ kaaan Kurs“, brüllt der Skipper zurück, „ich brauch’ e Planquadrat, in dem ich mich die Nacht üwwer uffhalte kann!“

„Da hinten ist wieder das Leuchtfeuer von heute Abend“, meldet sich Uwe zu Wort. Sideros. Das einzige Feuer weit und breit. Die Strömung hat die ‚Love 34‘ nach Osten geschwemmt.

„Das Feuer ist aber viel nördlicher als ...“

„Jetzt isses weg!“

„Wieso? Ich seh’s doch wieder!“

„Klarmachen zur Wende!!!“ brüllt Jochen in die Diskussion. „Zwischen uns und dem Feuer liegen Felsbrocken!!!“

Bei der Wende geht die Yacht mit dem Bug durch den Wind, bei der Halse mit dem Heck. Patenthalse ist an sich das gleiche Manöver, jedoch unfreiwillig gefahren. Sehr unangenehm, weil der Baum mit Wucht übers Cockpit schwingt und die Köpfe der Crew sowie die Wanten, also die Stahlseile, mit denen der Mast in seiner Lage stabilisiert wird, gefährdet. Die Situation ist deshalb so unangenehm, weil das stark gereffte Großsegel benötigt wird, um genügend Fahrt vom Land weg in das Schiff zu bringen.

Nur mit Inseln oder Felsen im Wasser lässt sich erklären, dass man das Leuchtfeuer mal sieht und mal nicht. In dieser ungewissen Lage eine Wende zu fahren ist hochgradig ungemütlich, aber es muss sein, wenn man nicht zerschellen will. Zerschellen ist nämlich noch ungemütlicher.

Da eine weitere Orientierungshilfe fehlt, lässt sich die Entfernung zu den Riffen nicht feststellen. Die Segler müssen hoch am Wind Raum nach Norden zu gewinnen trachten. Gegen Wind und Strömung.

Dann ein Blitz. Ein Gewitter zieht auf. Über der ‚Love 34‘ hängt eine mächtige Wolke. Beim Wetterleuchten lässt sich ihre erdrückende Dimension ahnen. Dann fällt ohne jede Vorwarnung ein Schwarm nadelspitzer Hagelkörner auf das Schiff. Die See schäumt. Es zischt rundum. Die Wellen gebärden sich noch wilder als zuvor. Es wird beängstigend kalt. Heißer Tee wäre jetzt richtig, aber man würde bei der bockigen Fahrt keine zehn Prozent vom Inhalt erwischen, falls einer das Kunststück fertigbrächte, eine Tasse zu füllen.

Die Kälte wird unerträglich; die ehemals wärmende Faserpelzunterwäsche ist längst durchnässt. Welche Wonne, wenn ein Brecher ins Cockpit kracht. Die 16 Grad „warme“ See bedeutet wahres Labsal gegen diese Kälte von oben. Endlich beginnt es zu dämmern. Die Segler erschrecken angesichts der chaotischen See. Ein Wahnsinnsritt. Obwohl der Wind mit kaum mehr als 8, höchstens 9 Bft. weht. Die gigantischen Wassermassen lassen nicht mehr die geringste Harmonie erkennen. Verursacht ständige Winddrehung das Chaos oder werden die Wellen an den steilen Küsten der Ägäisinseln reflektiert? Man kann nur spekulieren.

Charly, immer noch tranig vom Pflaster hinter dem Ohr, rollt sich schließlich in die Koje.

„Die Stiwwel bleiwe an!“ brüllt Jochen in die Pantry, als er sieht, dass Charly es sich bequem machen will. So döst Charly klitschnass, bibbernd vor Kälte und mit randvollen Stiefeln zwei Stunden lang vor sich hin, bis der Skipper fragt: „Willste mal dran?“

Müdigkeit und Tran sind verflogen. Eine Hochseeyacht im Sturm steuern dürfen, das ist ein Fest. Man wird gleich ein ganz anderer Mensch. Die armen Teufel auf Wache wissen ja gar nicht, was ihnen da vorenthalten wird. Bei jeder Welle, die du nicht so richtig zu packen kriegst, pfeifst du leise durch die Zähne. Jede Patenthalse, die der Bullenstander verhindert, zieht einen Kampf nach sich, bei dem man bereits einen Sieg erringt, wenn das Schiff nicht durchkentert, bevor es zur nächsten Patenthalse ansetzt. Bullenstander nennt der Segler eine Leine, mit der er das Ende des Großbaumes, die Baumnock, an einer Klampe am Bug gegen unbeabsichtigten Seitenwechsel fixiert.

Allmählich lernt Charly, aus dem Durcheinander der Kreuzseen das Beste zu machen. Ein Dank an Bénéteau, dass sie wenigstens nicht am Konstrukteur gespart haben. Die Yacht reagiert doch bis zu einem gewissen Grade feinfühlig. Etwas jedenfalls. Kreuzseen sind etwas hochgradig Unangenehmes. Wenn der Wind gleichmäßig aus einer Richtung weht, entstehen gleichförmige Wellen. Dreht der Wind jedoch, wird das erste Wellensystem von einem zweiten überlagert, das schräg zu dem ersten verläuft; im unangenehmsten Fall 90° zueinander. Dieser bereits recht ungemütliche Zustand kann durch weitere Winddrehungen oder durch Reflexionen an Küsten, Inseln oder Felsen im Wasser verursacht sowie durch unterseeische Strömungen überlagert werden. Dann herrscht perfektes Chaos. Es herrschte perfektes Chaos.

Jochen haut sich im Vorschiff aufs Ohr, um eine halbe Stunde später zu meutern: „Bei dem Krach kann doch kein Mensch schlafen!“ Und dann fügt er hinzu: „Wenn de Bug uffknallt, dann duht des Schlääch, des glaubst du nicht!“ Zum Beweis hält er die Kojentür eine Weile auf. „Ich hab manchmal gedacht, des Zigarrekistche hält des net aus. Mit so em Pappedeckel-Schiff möcht ich net üwwer de Atlantik fahrn. Nach jedem Uffschlaach knistert das, als wenn des Laminat ausenannerplatzt. Vier Jahr halte das die Kavos-Kistcher net durch. In zwei Jahr möcht ich mit dere Yacht net mehr in so en Sturm gerate. Stell der emal vor, du müsst bei der Zockelei Wasser aus em Leck bumble!“

Die Sparwelle hat auch vor den Chartyachten nicht haltgemacht. Von solider Handwerksarbeit kann schon lange keine Rede mehr sein. Die Rumpfe stellt man im Laminatverfahren her. Dabei werden glasfaserverstärkte Bahnen, die in kunststoffbildende Monomere getaucht sind, übereinandergeklebt. GFK nennt man das Endprodukt. Die vorgeschriebenen Trockenzeiten hält natürlich kein Billigschiffchenhersteller ein. Dementsprechend bröselig ist das Rumpfmateriale. Das Laminat hält nur in Friedenszeiten zusammen.

„Was mache mer?“

Jochen veranstaltet eine Lagebesprechung.

Ankern ist nicht drin; die Küste fällt überall steil ab. Kretische Häfen im Windschatten? Es gibt keine. Die Ostküste verfügt über keinen einzigen Hafen.

„Karpathos?“ fragt Hans-Arnold.

110 Meilen in diesem Hexensabbat bedeuten weitere 20 Stunden – und Hafenansteuerung bei Nacht. Mit Leuchtfeuern rechnet aber selbst Jochen inzwischen nicht mehr. Jedenfalls nicht, wenn's draußen dunkel ist.

„Siteia wäre am nächsten“, sagt Hans-Arnold.

„Was spricht gegen Siteia?“ fragt Jochen.

„Das Hafenhandbuch. Bei Meltemi wird vor Siteia gewarnt. Zu viel Schwell.“

Jochen beginnt in Karten und Handbüchern zu wühlen. Er vergleicht, rechnet, kalkuliert, schätzt, flucht darüber, dass er die kleinen Tasten des Taschenrechners nicht immer trifft und sagt schließlich: „Wenn ich mir die Hafekart' von Siteia so betrachte, dann müsst' es eigentlich doch gehe. Charly, probier doch mal, ob de hunnertfünfunzwanzich Grad laufe kannst!“

Es geht, wenn auch mit viel Mühe. Der Mast hat nur zweimal die Wellen gestreift, und das meiste Küchengeschirr krachte auf den Fußboden. Während man Scherben und Geschirr laut fluchend einsammelt, stabilisiert Charly die Yacht durch wildes Steuerrad-Kurbeln auf den neuen Kurs.

„Mir probiern 's mit'm Autoreife“, schlägt Jochen vor. Als der schwarze Gast vom Sperrmüll in etwa 50 m Abstand seiner Gebieterin ‚Love 34‘ folgt, lässt sich die Yacht merklich besser steuern. Alles nur Nervensache – und Kunst des Improvisierens.

Die selbstgewählte Legerwall-Situation lässt den Seglern nur eine geringe Chance, sich aus einer unvorhergesehenen Notlage freizukreuzen. Falls die Landung in Siteia nicht auf Anhieb klappt, dann sitzt man in der Falle. Die Klippen werden Kleinkunststoff aus der ‚Love 34‘ machen, wenn sie in die falsche Bucht einläuft. Dann ist auch mit der Axt nichts mehr zu reparieren. Wenn die Crew beschließt, dass diese oder jene Bucht die Bucht von Siteia ist, dann muss sie es auch sein. Point of no return.

Wenn der Wind zum Land hin bläst und man sich unmittelbar vor diesem Land befindet – man nennt das Legerwallsituation –, dann kann man Grundberührung oder gar unfreiwillige Kollision mit der Küste nur vermeiden, wenn man schräg gegen den Wind segelt, also „hoch am Wind“ fährt. Manche Situationen sind so verzwickelt, z. B. wegen der Art der Wellen, der Windrichtung, dem Küstenverlauf usw., dass Freikreuzen äußerst schwierig und mühsam oder gar unmöglich wird. So eine Situation lag nun vor.

Die gesamte Crew navigiert, wägt ab, diskutiert, entscheidet, stimmt ab oder versucht, mit Hilfe der Fernrohre Landmarken zu identifizieren. Um mehr Details erkennen zu können, muss man aber trotzdem näher an die Küste heran. Die winzigen Kirchlein an den Berghängen, die schüchtern in Bergnischen geklebten Dörfer, die graubraunen Schafställe, die sich neben den vegetationsarmen Weiden kaum vom felsigen Gestein abheben, sie ähneln einander wie ein Sandhaufen dem anderen. Und die Buchten. In jeder davon kann man auf das Vortrefflichste zerschellen. Bei alledem steht der giftig blaue Himmel, der sich über das großartige Panorama wölbt, im krassen Gegensatz zu der beißenden Kälte des Meltemi.

Ein schwarzweißes Gitter soll den Leuchtturm vor der Bucht von Siteia kennzeichnen. Im Ägäis-Handbuch ist sogar eine nicht sonderlich gelungene Fotokopie eines Fotos. Man erkennt die Vorzugsrichtung von ein paar Streben zwischen ungeordnetem Felsgestein.

„Das Ding soll mer bei dem Seegang finne?“ mault Uwe. „Nie im Lewe!“

10.15 Uhr ist es inzwischen geworden. Es gibt nur noch zwei Möglichkeiten: Die ‚Love 34‘ segelte bereits an der Hafenzufahrt vorbei und nähert sich den Klippen vor Kap Sideros, oder die vermaledeite Gitterkonstruktion liegt hinter einem Kap, das jeden Moment auftaucht. Den Seglern wird unwohl unter dem Haupthaar, denn etwa fünf Meilen weiter vorn sieht man die Brandung brutal gegen die Felsen krachen. Die ‚Love 34‘ muss unbedingt vorher ihr Schlupfloch finden. Absolute Notwendigkeit!

Spöttische oder gar frotzelig lockere Redensarten sind längst verstummt. Das gemütliche, etwas selbstveralbernde Hessisch ist schon seit einiger Zeit unpersönlichem Hochdeutsch gewi-

chen. Überflüssige Worte werden nicht mehr geäußert. Einzig und allein die Überzeugung, dass improvisationsgewohnte Segler ohne Nerven jede Situation zu meistern imstande sein werden, so aussichtslos sie auch scheinen mag, nur das hält ihnen resignierende Reden vom Leib. Seit zwei Stunden wird massiv geknuppelt. Kein böses Wort fällt. Kein Wenn und Aber. Der Skipper hat entschieden, und dann stehen alle dazu. No Diskussion.

„Da isses!“

Jochen hat die sieben verbogenen Streben vor der hellgrau-dunkelgrauen Kalkwand als erster entdeckt. Wunden an Augenbrauen und Nasenwurzeln nichts achtend pressen alle die Ferngläser vor die Augen und gelangen schließlich zu der Ansicht, dass dies die richtige Bucht sein muss.

Charly reißt die Yacht mit einer gewaltigen Patenthalse herum – und dann sieht man die ersten Häuser von Siteia.

Leseprobe 4 (Seite 207 - 220)

Der 26. April wird ein tätigkeitsintensiver Tag. Manfred repariert die Positionslampen und Hans-Arnold schwatzt einem Fischer in Siteia für umgerechnet 20 Mark Zweikomponenten-Gelcoat-Reparaturspachtelmasse ab. Der Kleister lässt sich jedoch nur mit vielen Flüchen verarbeiten, und anschließend trocknet er nicht. Ob der Fischer vielleicht deshalb ein zünftiges Holzboot fährt?

Jochen muss dringend telefonieren. Die Nichte hat Erstkommunion. Dann klagt Manfred plötzlich über Unterleibsschmerzen. Er muss ins Krankenhaus, weil auch hier sonntags die Arztpraxen geschlossen sind.

„Nix Ernstes“, kommt er strahlend zurück. „Kein Blinddarm. ‚No Appendix‘, hat die Schwester gesagt. ‚The tube to the balls has influenced‘ hat sie die Diagnose vom Doktor übersetzt, und dann hat sie noch gefragt, ob ich mich wo unterkühlt haben könnte. Die Arznei hab’ ich gleich mitgebracht.“

Es wird doch halb zwei, bis die ‚Love 34‘ – unter den sehnsüchtigen Blicken einiger Österreicher – ausläuft. 3 bis 4 Windstärken NW findet sie draußen vor. Segeln macht auch denen wieder Spaß, die Rasmus fürchten. Weil man dem Meltemi 2 Tage opfern musste, ist Santorin gestrichen. Es soll über Tilos nach Kos gesegelt werden.

Als Hans-Arnold gegen Abend ins Logbuch schreibt: 1 Bft. NW, 1013 mBar, 38° rwK, Segel geborgen und Motor angeworfen, da setzt Jochen eine bekümmerte Miene auf. „Do kann mer nix mache“, sagt er kopfschüttelnd. „Mer muss es nemme wie’s kimmt.“

Trotz vollständiger Flaute wird in der Nacht niemand Schlaf finden. Der Skipper scheucht alle Mann auf Wache, weil mal wieder kein einziges Leuchtfeuer zu sehen ist. Heute Nacht herrscht jedoch reger Schiffsverkehr.

Durch Zufall wird nach anstrengender Suche das Feuer Astakida ganz weit am Horizont entdeckt. Wenn der Segler Feuer sagt, meint er ein Leuchtfeuer. Weil man jedoch für eine Standortbestimmung mindestens zwei voneinander unabhängige Informationen braucht, kennt man die Entfernung zu dem Feuer nicht. Es ist nur bekannt, dass auf dem Weg nach Tilos ein paar unbeleuchtete Untiefen auf die Yacht lauern.

Die leuchtfeuerarme Navigation wird mit solchem Eifer betrieben, dass noch immer das ausgereifte Groß leise im Fahrtwind killt (flattert), als die Lover 34 morgens um Viertel nach neun im Hafen von Libathia auf dem Inselchen Tilos anlegt. Loggestand: 1011 sm, Luftdruck: 1013 mBar, Windstärke 0.

* * *

Libathia ist winzig. Mehr als 10 Häuser kommen nicht zusammen. Der Hauptort liegt oben auf dem Berg. Aber so weit entfernen sich Segler nicht von ihrem Schiff, weshalb von dort nicht

berichtet werden kann. Am Nachmittag wird die idyllische Ruhe von Aufregung zerrissen. Vier PKW und drei Armeelastwagen, deren Besatzungen seit dem Mittag beim Ouzo palaver-ten, sausen auf die winzige Pier. Die Fähre kommt! Nur zwei Stunden Verspätung – gegenüber dem langjährigen Durchschnitt –, Fahrpläne kennt man hier sowieso nicht.

Die Fähre kommt zweimal in der Woche, sofern es das Wetter zulässt. Einmal auf dem Weg von Rhodos nach Kos und einmal von Kos nach Rhodos. PANORMITIS prangt in großen, griechischen Lettern an ihrem Bug.

Was die Fähre so alles mitbringt, das kann einen Mitteleuropäer schon in Erstaunen versetzen. Brot, Möbel, Kraut, Autoreifen, Pakete, Wasserleitungsrohre, Bier, Verwandte, Ersatzteile für einen Traktoranhänger, der nach abendländischen Vorstellungen den Wettlauf mit dem Rost längst verloren hat, Blumen fürs Wohnzimmer, Coca Cola und einige, wenige Touristen, die aber nur aussteigen, um sich ein paar hastige Fotos aus der Zeit zu holen, als die Uhren noch langsamer gingen.

Der Mazda von Tilos' 6-Betten-Hotel wird ohne Gepäck und Kundschaft auf den Berg zurückkehren.

Beladen ist die Fähre rasch. Ein paar Schafe, ein paar Fass Öl, Tomaten und Pakete. Das ganze Dorf ist auf den Beinen, als die Fähre rückwärts aus dem Hafen gleitet. Am meisten scheint sich der Dorfpope für alles zu interessieren. Der Geistliche, in strengem Schwarz und mit aluminiumblondem Rauschbart, verlässt als letzter die Pier.

Den Nachmittag nutzt Jochen zu einem Ausflug. Er besucht das Kloster, dessen Dächer hinter einem Taleinschnitt hervorlugen. Als er zurückkommt, mutmaßt Hans-Arnold: „Jetzt hat er en neue Vertrag mit Rasmus gemacht. Wenn schon kein Sturm, dann wenigstens Regen.“

„Steht im Kleingedruckte“, klopft Manfred auf den Busch und grinst, während Jochen leise durch die Zähne pfeift.

* * *

„Wir essen heute Abend im SEA-FOOD-Restaurant“, überrascht Hans-Arnold seine Mitsegler. „Ich hab' vorhin mit der Wirtin gesprochen.“

„Seit wann kannst du dann Griechisch?“ wird gefragt, und Hans-Arnold erläutert, dass die Dame in New York aufwuchs und von ihrem Clan auf diesen Felsbrocken zwischen Rhodos und Kos verheiratet wurde. Ungefragt. Ausstoßung aus der Familie wäre die Alternative gewesen. Hans-Arnold hat schon mal 5 Portionen Fisch bestellt. Petros, der Fischer, ist gleich danach rausgefahren.

Nun sitzen sie also im SEA-FOOD-Restaurant und warten darauf, dass Petros Petri Heil hat. Auf dem Weg zum Fünf-Tische-Restaurant ist man am ‚Supermarkt‘ von Libathia vorbeigekommen – alle Schätze dieser Welt auf fünfeinhalb Quadratmetern – und hat noch Salzstangen, Erdnüsse und Kekse erstanden.

Die Segler müssen indessen eine größere Anzahl von Aperitifs zu sich nehmen, weil Petros offenbar nicht so schnell fangen kann, wie sie Hunger kriegen. Sämtliche Aspro-Krasi-, Rosé-, Koikinos-Krasi- und Mavros-Krasi-Sorten von Libathia und Umgebung haben sie bereits gekostet, als der Fischer drei stattliche Barben am Gartengrill abliefert. Bevor die Fische aber knusprig aussehend und verführerisch duftend auf silbernen Platten am Tisch erscheinen, baut sich Stunk auf. Der Skipper fasst die Flaute als persönliche Beleidigung auf. Charly, Manfred und Hans-Arnold sind blau, und Uwe hat den vielen Ouzo vorhin in der anderen Kneipe anscheinend auch nicht vertragen. Er mault rum, dass ihn immer noch niemand in die Schiffsführung eingewiesen hat. Keiner hat ihm offiziell erklärt, welche Kordel zu welchem Lappen gehört.

Nun haben es Skipper ja gut; sie können sich zunächst einmal alles in Ruhe anhören und dann entscheiden, ob sie beleidigt sein wollen oder nicht. Jochen kann ruck, zuck einschnappen. Ohne Vorwarnung. Dass Uwe, der eine 10-Meter-Yacht allemal zu fahren versteht, zur Not so-

gar ohne fremde Hilfe, dass der ihn auf den Roller nimmt, das registriert er nicht mehr. Rasmus' oder Bachus' Einfluss? Jochen will jedenfalls Haus und Hof verkaufen und nur noch einhand segeln. Nie wieder mit so Deppen, die eingewiesen werden müssen.

Haus und Hof ist indessen ein wenig geprahlt, denn jeder weiß, dass Jochen nur über Haus, nicht aber über Hof verfügt.

„Zum Hof gehört nämlich auch 'n Acker, un den haste net“, wird ihm vorgehalten.

„Freilich“, wendet wer ein. „Kein Kardoffelacker un kein Rübeacker, aber uff der Inschallah“, das ist Jochens Regatta-Yacht in Mainz – und das ‚sch‘ im Namen ist Absicht! –, „da hat er doch en Spinnaker.“

Man sieht: Wer beleidigt sein will, der braucht einen breiten Buckel.

* * *

6 Stunden und 20 Minuten benötigt die ‚Love 34‘ am 28. April für die 36 Seemeilen bis Kos. Das Barometer fällt. Der Himmel ist verhangen. Es nieselt. 16 °C zeigt das Thermometer. Keine günstigen Voraussetzungen für Bombenstimmung. Missmutig und verkatert bindet man die Yacht um 11.00 Uhr an die Pier und geht auf die andere Straßenseite mittagsfrühstücken. Aber kaum schleichen ein paar griesgrämig blickende Touristen über die Promenade, da bauen Kunst- und Kitsch-Händler Stände und Buden auf.

Vor der ‚Love 34‘ hat sich ein – sagen wir mal – sehr betagt aussehendes Ehepaar etabliert. Die Omi bietet Schwämme feil, die der Opa hinter der Zeltplane, also zur ‚Love 34‘ hin, gemächlich putzt. Ab und zu kommen zwei jüngere Männer, vermutlich die Söhne, und bringen neue Schwämme.

Bei dieser Kälte würde keiner der Segler tauchen, zumal sich das Mittelmeer auch schon in der Südostägäis um den Titel „Dreckbrühe“ zu bemühen scheint. Appetitlich ist weder der Müll mit den vielen Plastiktüten, den Müllbeseitigungsschiffe in das ehemals herrlich blaue Wasser kippen, noch der Dreck, den Fähren und Kreuzfahrt-Schiffe unablässig loswerden wollen. Das Wasser ist längst nicht mehr so sauber, wie Muschelschalen, Korallen, Seeschneckengehäuse, Schwämme und andere Souvenirs auf der Uferpromenade kaufwütige Touristen glauben machen wollen.

„Mach doch mal e Bild!“ wendet sich Jochen an Charly.

„Ay, ay, S...!“ Verdammt. Der Fotoapparat ist weg.

Statt der Kamera quellen Kekse, Erdnüsse und Salzstangen aus der Tasche. Das Blitzgerät und die Schiene fehlen auch.

„Wo haste den Foto dann zuletzt gehabt?“ Naheliegende Frage.

„Im Sea-Food-Restaurant. Gestern Abend.“

Ärgerlich. Höchst ärgerlich.

„Den kannste vergesse“, sagt wer, und Charly antwortet: „Wo amerikanische Griechinnen auf ägäische Felsbrocken verheiratet werden, da klaut keiner.“

„Ruf' an!“ sagt Jochen. „Wenn se da is, dann fahr'n mer vorbei un hole se ab.“

Charly fällt ob seiner Sprachkenntnisse das Herz aus der Hose, aber der Skipper belehrt ihn:

„Wenn de was erreiche willst, dann musste telefoniern. Frage musste! Un dich dumm stelle! Des wirste ja könne?“

Charly schiebt ab und beginnt zu wanningern.

„No“, sagt der freundliche Postbeamte, der als einziger in dem 5-Personen-Postamt etwas Englisch spricht. „We do not sell Fotocameras.“

„Not selling“, erläutert Charly. „I lost it.“

Daraufhin erklärt man ihm, dass telefonieren gar nicht nötig sei. Das Fundbüro amtiert zwei Straßen weiter. Charly korrigiert, dass er den Foto not lost, sondern forgotten hat, und das führt zwangsläufig zu der Frage: „Where?“

„Libathia, Tilos, Sea-Food-Restaurant.“

Und nun ist die Sache ganz einfach. Man muss nur die Telefonnummer herausuchen und anrufen.

Der freundliche Herr sucht aus dem riesigen Fundus an Telefonbüchern – es scheinen nicht nur die der ganzen Welt zu sein, es sind die der ganzen Welt – das Zerfleddertste heraus: Griechenland II, Ägäis. Danach widmet er sich seiner Kundschaft, die seit zehn Minuten hinter Charly geduldig drängelt.

Charly lässt sich in einen verschlissenen Kunstledersessel fallen und sucht unter Lambda. Libathia haben sie aber nicht im Telefonbuch. Wahrscheinlich zu klein. Also Tau wie Tilos. Auch zu klein. Unter was könnte ...?

„Please“, stürzt Charly erneut an den Schalter, als der letzte Kunde bedient ist, „I cannot find Libathia!“

„Rhodos“, antwortet der Beamte tonlos und ist sichtlich froh, den Quengler wieder los zu sein. Rhodos verfügt über ein außerordentlich stattliches Ortsnetz. Die halbe Ostägäis scheint zu Rhodos zu gehören. Tau Jota steht hinter einigen Nummern in Klammern. „Bestimmt Tilos“, denkt Charly und sucht unter Sigma Eta Alpha. Nix SEA-FOOD-Restaurant.

Mist.

Weiter unten ist noch ein Name mit einem Tau Jota dahinter. TACHYDROMION steht da. Vom letzten Ägäis-Törn weiß Charly, dass das die Post ist.

„Die können dir doch bestimmt die Nummer vom Sea-Food-Restaurant sagen“, denkt er und lässt sich eine der 8 Kabinen anweisen.

0241 - 53297

Nach langem Klingeln nimmt tatsächlich jemand ab. „Hallo“ oder so quäkt eine brüchige Männerstimme, während im Hintergrund ein Kind plärrt.

„Tachydromion Tilos?“ fragt Charly, und die Stimme krächzt: „Nee“, was griechisch ist und auf deutsch „Ja“ heißt.

„Please! Could you give me the number of the Sea-Food-Restaurant?“

Die Stimme sagt etwas Unverständliches und Charly wiederholt seine Bitte. Daraufhin sagt die Stimme „Oichi“ und legt auf. Oichi ist griechisch und heißt „Nein“.

Verdammter Mist!

Nun hat man es ja nicht zum Hochseesegler gebracht, weil man immer gleich aufgibt, wenn Schwierigkeiten behoben werden müssen. Charly wählt noch einmal die 0241 - 53297.

„Tachydromion Tilos?“

„Nee!“ Das Geplärre im Hintergrund verstummt. Getuschel. Dann sagt eine Frauenstimme: „Parakalo?“

„Please, the number of the Sea-Food-Restaurant!“

Pause.

„Five-three-two-one-zero!“ Die Passage klingt wie abgelesen. Charly bedankt sich mit enthusiastischen „Evcharisto polis“ und wählt die 0241 - 53210.

„Hallo?“ oder so.

„Excuse me please! Am I speaking with the Sea-Food-Restaurant of Libathia?“

Pause.

„No!“

Pause.

„Libathia Yes. Sea-Food No. No Telefono.“

Pause.

„Parliato Italiano?“

„No“, sagt Charly.

Pause.

„What is your number?“

Pause.

„Five-three-two-one-zero.“

„Äm, äm ...“

„Parakalo?“

„How can I contact the Sea-Food-Restaurant?“

„Non capisco!“ Rums.

Leitung tot.

Charly zieht ein belämmertes Gesicht. Da hat man schon wieder die falsche Sprache gelernt. Italienisch braucht man hier. Was nun?

„Eben bist du doch ein Stück weitergekommen“, denkt der Pechvogel. „Bleib hartnäckig!“

Er wählt die 0241 - 53210 noch einmal. Soll doch die See zwischen Kos und Tilos kochen, wenn die Drähte heißlaufen. Er will seine Minolta wiederhaben.

„Hallo“, oder so, und dann registriert man offenkundige Reserviertheit. Wahrscheinlich wurde der Quälgeist an den Hintergrundgeräuschen identifiziert. Auf einer 5-Telefone-Insel sind die Sinne wach.

„Please“, leitet Charly ein, „what is the number of the neighbour of the Sea-Food-Restaurant?“

„Parakalo?“

„The neighbour?“

Pause. Rascheln. Pause

„Five—three—two—five—seven.“

„Thank you very much!“

Und nun ist die Sache endlich richtig eingefädelt. Ganz dicht dran. Der Nachbar.

Als sich die verschlafene Stimme nach langem Klingeln meldet, weiß Charly, dass er richtig gewählt hat. Der „Nachbar“ besitzt etwa 100 m weiter unten eine sogenannte Bar, das andere der beiden Restaurants von Libathia. Die rasselnde Stimme gehört unzweifelhaft dem stoffeligen Goliath, in dessen Drei-Tische-Etablissement gestern Nachmittag schon keinem der Ouzo so recht schmecken wollte. „Zu solchen Leuten muss man besonders höflich sein“, denkt Charly und bittet:

„Please, parakalo, would you be so kind as to call to the telephone - the telefono - the woman of the Sea-Food-Restaurant?“

Pause.

„Mrs Sea-Food-Restaurant, telefono, parakalo“, wiederholt Charly noch einmal.

Lange Pause.

„Herrrrre no Sea-Food-Rrrrrestaurrrrant!“ Rums.

„Sollst du den jetzt auch nochmal hinten rumheben?“ fragt sich Charly und beschließt, dass bei einem derartig ungehobelten Klotz Hartnäckigkeit den Zeitaufwand nicht lohnt. „Da kannst du auch versuchen, einen Ochsen ins Horn zu petzen“, denkt der Odysseus des Telefons. „Was tun, jetzt, wo man bis auf 100 m drangekommen ist?“

Einen Freund und Helfer bräuchte man. Die ... Klar!

„Die Polizei muss mir helfen“, redet sich Charly ein. Auf Tilos gibt es nur einen Mann mit Schirmmütze, und der hatte einen ganz manierlichen Eindruck gemacht. Die tilenische Personalunion aus Kommandant, Hafenmeister, Polizei und wer weiß was noch alles hilft dir bestimmt weiter, wenn du ihn erst mal an der Strippe hast.

Was heißt Polizei auf griechisch? Astinomia steht im Langenscheidt. Das Wort kommt aber unter Rhodos nicht vor.

Verdammt Mist, verdammt noch mal!

Leseprobe 5 (Seite 225 - 232)

Um 8.00 Uhr kommen Jochen und Hans-Arnold von der Kommandantur, und um 8.09 Uhr legt die ‚Love 34‘ ab. 1004 mBar, 1 bis 2 Bft. NE, 184° rwK. Hans-Arnold überprüft die Logge.

Es nieselt, und Jochen ist happy. Er setzt sein Spitzbubengesicht auf und pfeift durch die Zähne. Über die Yacht gleitet ein Tief nach dem anderen hinweg.

„Eine Zyklonenfamilie“, unterrichtet Skipper Scharff.

Anhand mehrerer Wetter-Fibeln erläutert er die Charakteristika von Warmfront, Kaltfront, Okklusion, Troglage, Föhn und Fallwinden. Auf der Südseite der Insel Nisyros geht gerade eine heftige Bö runter. Die Wolken über der Insel sehen einer Abbildung in Allan Watts berühmter Wolkenfibel zum Verwechseln ähnlich.

Auf der Nordhalbkugel saugt ein Tief Luftmassen gegen den Uhrzeigersinn in sich hinein. Luft aus äquatorialer Richtung liefert Warmfronten, Polarluft Kaltfronten, die in zum Kern des Tiefs hin immer schmaler werdenden Streifen spiralig in das Auge des Tiefs hineingezogen werden. Da die Kaltfronten stets schneller wandern als die Warmfronten, holen sie diese irgendwann ein, und es entsteht eine Mischfront, die Okklusion (die Zusammengeschlossene).

„Wenn de davon nix verstehst“, belehrt Jochen seine Schar, „un fährst da rein, dann biste en Seenotfall. Un das Gemeine dabei“, fährt er fort, „des is des, dess des beim schönste Wetter passiern kann. Was meinste, was passiert, wenn de glaubst, du könntst dich vor nem Sturm im Windschatten von so ner Insel verstecke?“

Auch Hans-Arnold gelingt ein Beitrag zur Wetterkunde. Mit bierernster Miene erläutert er: „Die Fronte kannste ganz leicht feststelle, wenn de des Thermometer in de Rege hältst. Warmfront is sechzehn bis achtzehn Grad, und Kaltfront zehn bis zwölf.“

Um 13.45 Uhr legt die ‚Love 34‘ bei ruppiger See in Tilos an. Um 14.00 Uhr hat Charly seine Kamera wieder. Er freut sich über alle Maßen und auch Mrs Sea-Food-Restaurant freut sich riesig über die Flasche Asbach, die Manfred in Frankfurt duty free einkaufte. „Direkt aus Rüdesheim“, versichert er ernsthaft. Die Dame ist sichtlich gerührt. Rüdesheim kennt sie. Und Heidelberg. Von einem Europe-Trip mit den Eltern. Sie ging noch zur Schule. Damals hat sie auch ein bisschen von Griechenland gesehen. Aber seit sie verheiratet ist, konnte sie die Insel Tilos nur einmal verlassen. Sie war in Rhodos. Beim Arzt. Vor etwa zehn Jahren. Ein paar Kleinigkeiten kaufte sie damals ein. Um sich daran zu erinnern, muss sie lange im Vergangenen graben.

Der Rest der Ägäis ist ihr nur von der Landkarte her bekannt. Selbst die Inseln, die man bei gutem Wetter in der Umgebung sieht.

Charly, Hans-Arnold und Uwe, später auch Jochen und Manfred plaudern noch eine halbe Stunde in Englisch mit ihr. Es tut ihr außerordentlich gut. Dann setzt wieder leichter Regen ein. „So ist das, wenn man segelt“, sagt Jochen bewegt. „Man kriegt ganz andere Kontakte zur Bevölkerung, als so ein gaffender Neckermann-Tourist.“

14.30 Uhr wurde es, bis die ‚Love 34‘ ablegte. Man winkt der Lady mit den traurigen Augen noch lange nach und erörtert die Möglichkeit, ein Leben in Freiheit zu führen, wenn auch vom Clan ausgestoßen. Haben wir’s doch gut.

* * *

Hans-Arnold kocht dicke Bohnensuppe. Er ist Charlies ewigen Eintopf leid. Am Morgen hat Hans-Arnold die Crew schon mit Eiern verwöhnt. Dreieinhalbmal Spiegelei, einmal Rührei und einmal na ja. „Pfannenmischung“ nennt es der „Koch“.

Gegen 18.00 Uhr setzt starker Regen ein. 14 °C, also Okklusion. An Deck ist nur, wer Wache hat. Keiner reißt sich mehr um seemännische Aufgaben. Die Reparatur des Hecks beherrscht zunehmend jede weitere Planung. Der Skipper hat sich für Symi entschieden, weil er auf eine regenarme Bucht hofft.

Um 18.45 Uhr taucht ein Frachter vor der türkischen Küste auf. Bb voraus. Die Peilung steht, soweit man das bei dem dicken Regen erkennen kann. Nein, nicht ganz. Er wird dicht vor der ‚Love 34‘ passieren. ‚Zim Alexandria‘ steht auf dem Bug, und am Heck weht die deutsche Flagge.

„Ruf doch emal an, un frag nach'm Wetterbericht!“ wird Hans-Arnold als Funklizenzierter aufgefordert. Hans-Arnold ruft über Kanal 16: „Zim Alexandria, Zim Alexandria. Here speaking Love thirty-four. Here speaking Love thirty-four. We are a German crew.“ Der Funker des Container-Frachters bestätigt und weist auf Kanal 6. Damit man miteinander Kontakt aufnehmen kann, wird immer auf Kanal 16 angerufen und dann ein anderer Kanal vereinbart, damit der Anrufkanal wieder frei wird. Der Funker des Containerfrachters bedauert, dass das Wetter dem Urlaub der Segler so abträglich ist und fängt an zu plaudern. Hamburger Schiff. Man hört es an der Aussprache. Versieht seit März bis voraussichtlich September den Container-Dienst zwischen Istanbul und Famagusta auf Zypern. Vorgestern haben sie im Sturm einen Container verloren.

„Das Wetter morgen“, sagt der Funker, als das Signal anfängt, zu verrauschen, „fünf bis sechs Windstärken Nord Oost.“

„Also so wie heut“, ergänzt der Skipper – und Hans-Arnold trägt ungerührt 1 Bft. unbestimmbarer Richtung ins Logbuch ein.

* * *

Um 21.05 Uhr macht die ‚Love 34‘ in Symi fest. Mit 997 mBar hat das Barometer einen neuen Tiefststand erreicht. Es schüttet weltuntergangsmäßig. Die Leute, die die Fähre eine halbe Stunde nach Ankunft der deutschen Segler auf die Pier spuckt, waten durch bis zu 20 cm tiefe, lehmige Pfützen. Ein Dutzend Germanen rettet sich schimpfend unter die Markise eines Obststandes, wo sie von 2 Taxis sowie einem – offenen! – Kleinlastwagen aufgesammelt werden.

Um 22.00 Uhr ist die Yacht klariert. Die Segler waten in den Segelanzügen zum Abendessen, d. h. sie wollen, aber die Wirte mögen so glitschige Leute nicht, die den Eingang ihrer Kneipen unter Wasser setzen. Sie verscheuchen sie wie lästiges Ungeziefer. Also bringen sie die Segelanzüge auf die Yacht und gehen in Zivil los. Nasser können sie sowieso nicht mehr werden. Gegen halb elf finden sie einen trockenen Platz. Fünf Pfützen markierten die Stühle, auf denen hessische Schlechtwettersegler vor Anker gingen.

* * *

Wenn sich zwei Cowboys in der Prärie oder einem verschlafenen Kuhnest zwischen Kansas City und Fort Laramie begegnen, dann tauschen sie meist nach verhaltenem Gruß das Woher- und Wohin aus, und derjenige, der die Gegend des Wohin des anderen schon kennt, der gibt ihm unaufgefordert ein paar Tipps. Quelle vertrocknet, Weidekrieg ausgebrochen, Indianer auf dem Kriegspfad und so. Sie haben das bestimmt schon hundertmal in Westernfilmen gesehen. Sich so zu verhalten war seinerzeit im Wilden Westen äußerst zweckmäßig.

Unter Seglern haben sich ähnliche Gepflogenheiten entwickelt. Natürlich nicht in Heiligenhafen, Flensburg oder Brunsbüttelkoog, aber in allen Weltgegenden, die von urlaubshungrigen Abendländern geschätzt werden, z. B. im türkisch-griechischen Grenzgebiet. In den letzten Tagen haben die deutschen Segler bestimmt ein halbes Dutzend solcher Gespräche geführt. Den Hafennachbarn in Simy, vier Schweizern, die eine First 405 von Marseille nach Haifa überführen, können sie z. B. mit den Öffnungszeiten der Behörden von Rhodos und Fethiye dienen.

Ganz anders ist die Situation an diesem Abend. Am Nachbartisch langweilen sich deutsche Segler. Vier Damen und drei Herren. In einer Love paarundsiebzig auf Odysseus Spuren. Aber sie interessiert kein Erfahrungsaustausch; kaum, dass sie den Gruß der Neuankömmlinge erwiderten. Ihre Laune ist so, wie sie sein muss, wenn sich sieben Leute in einem feuchten Kavos-Kistchen auf die Nerven gehen, das mit fünf Leuten schon überbelegt ist. „Nach dem Essen mischen wir sie auf“, schlägt Hans-Arnold vor.

Zunächst aber stillen sie ihren Hunger mit bodenständigen Köstlichkeiten. Hans-Arnold und Manfred bekommen Lobster; die Krustaceen sehen indessen ganz ordinären Bärenkrebse, die der Feinschmeckerkatalog nicht unter der Rubrik Delikatessen führt, zum Verwechseln ähnlich. Sie schmecken auch ein bisschen flau.

Charly schmeißt eine Runde Wein für seinen wiedergefundenen Fotoapparat, und Hans-Arnold schickt eine Runde Ouzo an den Nachbartisch. Jetzt müssen die ja wohl auftauen.

Wie verschüchterte Hühner hocken sie um den Tisch. Sichtlich introvertiert. Nach langem Palaver hat man schließlich herausgefunden, dass die Love-paarundsiebzig-Crew eine Herde Psychologiestudenten aus Nürnberg ist, die unter dem Kommando ihrer tschechischen Skipperin Jaja von Samos nach Rhodos segelt. Man leidet gewaltig unter dem Wetter und der Enge unter Deck.

Gegen zwei lässt der Regen etwas nach. Man will in die Kojen. Der Zahlmeister, Uwe, entdeckt, dass die Bordkasse mal wieder über zu wenig Devisen verfügt. Was tun? Sie begleichen die Rechnung schließlich mit einem Hundert-Mark-Schein, den der Wirt auch anstandslos akzeptiert, obwohl er so einen Geldzettel noch nie zuvor sah. Uwe musste ihm nur den Gegenwert in Drachmen aufschreiben, damit man ihn auf der Bank in Rhodos nicht übers Ohr haut. Heile Welt. Wie lange wirst du's noch sein?