

Karfreitag der Dreizehnte

1. Eine bunte Crew geht auf Prüfungstörn

Es sollte ein Prüfungstörn für den Sportküstenschifferschein werden. Zu Beginn der Törnwoche erwartete ich eine Gruppe von sechs „Prüflingen“ unterschiedlichster Charaktere im bis dahin noch sonnigen Kroatien.

Und ich war ihr Ausbilder und Skipper. Ein absoluter Individualist. Ein Einzelgänger und Eigenbrötler wie mir meine Gymnasiallehrer in den Zeugnissen attestiert hatten. Was nicht heißen soll, dass ich nicht gerne in Gesellschaft bin und zur Unterhaltung einiges beitragen kann. Auch das bestätigten mir meine Lehrer per Zeugnisbemerkung. Trug ich doch damals durch allerlei belustigende Beiträge wie Lagerfeuer unter der Schulbank, Zettel auf den Rücken der Lehrer, Gegenstände die ich per Nylonfäden aus den Strümpfen meiner Mutter geisterhaft durch das Klassenzimmer wandern ließ, sehr zur Unterhaltung meiner Mitschüler bei. Immer dabei bemüht, den Unterricht damit ein bisschen aufzulockern. Sogar in der Pause machte ich Stimmung mittels kleiner pyrotechnischer „Ladycracker“. War das möglicherweise damals schon das Seenotsignalmittel für in Langeweile ertrinkende Schüler? Leider erkannten meine Lehrer damals den tieferen Sinn nicht und bezeichneten dies somit kurzerhand als „Un-sinn“.

Diese Eigenschaft ist mir geblieben. Und so versuche ich heute manchmal die Abende meiner Crews mit Gesang, Gitarre und Liedern aus den 60-igern bis 80-igern unvergleichlich besser als der Barde Troubadix zu untermalen - wenn mir danach ist. Auch ein erstaunliches Repertoire an Witzen und Anekdoten hat sich bei mir in 20-jähriger Segeltörnpraxis angesammelt. Witze natürlich aller Couleurs und Anspruchsniveaus.

Viele Geschichten lustigen, traurigen und auch tragischen Ausgangs bilden einen Erzählfundus aus einem Seglerleben, der nicht erfunden werden muß, da er wahr ist.

Tiefsinnige Gespräche über Lebensgeschichten, Liebe und Leid, Abenteuer, Fachsimpeleien bis hin zu tief philosophischen und psychologischen Erörterungen sind mir nicht fremd.

Ein Eigenbrötler ? kaum möglich. Und doch backe ich gern mein eigenes Brot. Und dabei möchte ich dann am liebsten niemand dabei haben.

Ich hatte gerade einen zweiwöchigen Segeltörn hinter mir. Für den Profiskipper gibt es zwei Sichtweisen für einen solchen:

Eine steht am Anfang des Törns.

Sie ist getönt von Freude, Spannung, Erwartung. Es ist eine Aufgabe - besser eine Chance. Eine Chance, diesen Törn besser zu gestalten als alle anderen vorher. Voller Vorsätze, Pläne und Pläncchen. Freude sympathische Leute wiederzutreffen und mit Ihnen 14 Tage zusammensein zu dürfen.

Die andere steht am Ende des Törns. Sie sieht in etwa so aus:

Zwei Wochen – 24 Stunden täglich, das sind 24 mal 14 Tage, also 336 Stunden. Abzüglich der Schlafphasen, in denen man von den anderen nichts merkt. Bleiben immer noch 250 Stunden.

Das sind 250 Stunden Gespräche, heftige Diskussionen, Gelächter, Schnarchen, Dielenknarzen, Türen knallen, Laute lallen.

Das sind 250 Stunden unter Kontrolle von fünf bis acht Augenpaaren, 250 Stunden bereit sein für Fragen aller Art.

250 Stunden Beherrschung, dem einen oder anderen weniger angenehmen Zeitgenossen dieses Empfinden nicht merken zu lassen, ja gar Verständnis für ihn zu zeigen.

Das heißt 250 Stunden Psychologe, Lehrer, Kindermädchen, Onkel, Vorbild, Vater und Mutter zu sein.

Nun waren die zwei Wochen um und die letzte Crew war um ca. 09.00 Uhr von Bord gegangen. Lauter nette Leute. Super Stimmung an Bord, das Wetter passte in der Regel. Und sie hatten Unmengen von leeren Bierdosen hinterlassen.

Egal. Die zweite Sichtweise stellte sich - wie der werthe Leser zu recht erwartet – trotzdem ein. Die neue Crew war erst gegen 16.00 Uhr zu erwarten. Genug Zeit also für mich als Skipper endlich mal ein bisschen Privatsphäre zu genießen. Circa sechs Stunden die ich auskosten wollte. Jede Minute. Mit Schlafen, Spazieren gehen in der Marina, alte Freunde und Insider dort wiedersehen und klönen, ohne nach 5 Minuten sagen zu müssen:

„Tut mir leid, wir haben uns zwar zwei Jahre nicht gesehen, ich würde auch gern tagelang mit Dir reden und abends einen draufmachen - aber meine Crew wartet ungeduldig auf mich!“

Es bleibt in solchen Situationen wirklich keine Zeit mehr, über die vielen Dinge die in zwei Jahren einem lieben Freund wiederfahren sind zu reden, so gerne man´s täte.

All das wollte ich nun tun. Daneben genüsslich einen Cappuccino auf der sonnigen Terrasse der vertrauten Pizzeria schlürfen, in mein Notizbuch Erlebnisse schreiben. Mit der Bedienung flirten. Dann vielleicht das Schiff aufräumen und den Eincheck der Crew nochmals planen.

Eben noch zum Abschied gewinkt, drehte ich mich um und – sah eine Stimme vor mir. Gleichzeitig schmettete eine kräftige Pranke auf meine Schulter, wobei ich augenblicklich um 5 Zentimeter schrumpfte.

„Hallo Hans! Wir sind schon heut früh um vier Uhr angekommen! Haben Euch überall gesucht. Wo ist das Schiff? Wir müssen sofort unsere Lebensmittel draufbringen, damit nichts verdirbt. Wo ist der Kühlschrank? Ist er kalt? Wir müssen uns sofort hinlegen und ein bisschen schlafen. Wann kriegen wir unsere Pässe? Wann geht's los? Wohin fahren wir heute? Wie wird das Wetter? Wo schlafe ich? Wo können wir das Auto hinstellen? Hans Du kriegst

noch Geld, können wir das gleich machen? Das Schiff schaut aber aus! Haben die nicht zusammengeräumt?“

Die Sätze passten nur deshalb zwischen drei Atemzüge, weil sie von drei Personen gleichzeitig gesprochen wurden. Ich hatte zur Antwort nur eine Stimme – und die versagte mir.

Aus der Traum! Keep smiling Hans! Aber wie? Haben Sie schon mal versucht gerade in der Sekunde zu lächeln, als Ihre Wünsche wie ein Kartenhaus zusammengefallen sind?

Der Eigenbrötler Hans musste die Crew zum ersten Mal enttäuschen. „Ihr könnt nicht aufs Schiff bevor die Putzfrauen drauf waren. Es wird noch mindestens 4 Stunden dauern! Eincheck war doch für 16.00 Uhr ausgemacht.“ – Insgeheim ärgere ich mich in diesem Moment über meine grenzenlose Gutmütigkeit in der ich aus sechs Stunden vier Stunden gemacht hatte und denke: „ schon wieder zwei Stunden Privatsphäre freiwillig hergeschenkt!“

„Wir sind so früh gefahren, weil wir dem Osterverkehr entgehen wollten. Und weil wir dachten, dass wir gleich auf dem Schiff noch ein paar Stunden schlafen könnten!“ versuchte die Stimme eine Entschuldigung anzubringen. Scheinbar hatte sie einen vorwurfsvollen Blick registriert.

Ich betone: die Crew wusste dass die Vorgängercrew erst um ca. 8.00 Uhr auscheckt! Trotzdem waren sie schon um vier Uhr da. Stimmt da etwas mit meiner Logik nicht? Wollten die auf den anderen obendrauf schlafen??

Übermüdet und erstaunlicherweise bei weitem nicht so mürrisch wie erwartet stapfte der Vortrupp der neuen Crew von dannen. Ich hatte meinen Freiraum. Allerdings bereits gefärbt durchs schlechte Gewissen, die Crew so enttäuschen zu müssen. Obwohl ich gar nichts dafür konnte!

Die Nachhut erschien dann gegen 15.00 Uhr – eine gesegnete Zeit.

Nach dem Einräumen kamen wir zu den Tagesordnungspunkten. Schatzmeister, Techniker, Coskipper, Logbuch-Führung und natürlich Küchendienst-Einteilung.

In den ersten Jahren meiner Seglerlaufbahn wurde der Küchendienst immer von allen gemeinsam gemacht. Das hatte jedoch zur Folge, dass mit wenigen Ausnahmen einige wenige ständig Küchendienst hatten und die zu Beginn zumindest stimmlich sehr tatkräftigen Helfer – durch Passivität glänzten. Dies führte mit zuverlässiger Regelmäßigkeit nach dem dritten oder vierten Tag zu Missfallenskundgebungen der Fleißigen. Als ich daraufhin einen Küchendienstplan einführte, gab es nie mehr Beschwerden. Ansätze zu „Untätigkeit“ Einzelner wurde von der Crew sofort bemerkt und – wie auch immer – unmittelbar korrigiert. Der arme Küchendienstflüchtling sah sich sofort einer geschlossenen Front gegenüber – und kapitulierte ob der Übermacht.

Ich kam also zum Punkt Küchendienst-Einteilung.

„Wir haben beschlossen, dass wir keinen Dienstplan brauchen! Wenn ich mich so umsehe, sehen wir hier alle so aus als wenn wir Erwachsene und vernünftige Menschen sind.“ erklärte eine Stimme. Auf meine Erfahrungen verweisend, gelang es mir genau ein und einhalb Stimmen auf meine Seite zu ziehen. Da die Existenz eines Küchendienstplans höchstwahrscheinlich nur das Klima an Bord beeinflusst und nicht gefährdend für die Sicherheit von Schiff und Mannschaft ist, sah ich von diktatorischen Maßnahmen ab und fügte mich demokratisch. Eine kurzfristige innerliche Neigung, den Wortführer Kielzuziehen konnte ich erfolgreich bekämpfen.

Es folgten 4 Tage der üblichen Trainingsroutine und die Jungs handhabten die Segelyacht allesamt - wenn auch mit mangelnder Routine - schließlich leidlich gut.

Die Jungs, das waren Gert (46), Helmut (43), Christoph (34), Markus (33), Stefan (30) und Georg (28).

Fast 2 Generationen.

Bayern und Preißen, Franken, Badenser, Niederbayern und Kasachen.

Architekten, Computerspezialisten, Zimmerer, Schreiner, Fließbandarbeiter, Kaufleute.
Studierte und Volksschüler.
Erfahrene Segler und absolute Neulinge.
Bunter geht's fast nicht mehr.

Aber alle zusammen hatten sie eine Gemeinsamkeit: Sie hatten ihr Faible fürs Segeln entdeckt. Der eine früher, der andere später. Und am Ende der Woche wollten sie alle Segler sein: mit Schein.

Und alle hatten ihre ganz normalen menschlichen Schwächen und Stärken - und ihre Grenzen.

Gert war unser blonder Hüne, den eigentlich nichts erschüttern konnte. Ich hatte das Gefühl er stand immer über den Dingen und hätte von der Redefreudigkeit her einem Ostfriesen ernsthaft Konkurrenz machen können.

Helmut hatte am meisten Törns - auch eigene - gefahren. Er hatte den BR-Schein Praxisteil schon mal bestanden, der war jedoch wieder verfallen, da er vor lauter Segeln nicht zum Theorieteil gekommen ist. Nun wollte er Nägel mit Köpfen machen. Im Laufe des Törns entwickelte er einige Eigendynamik, die er bei anderen nicht so gut fand. Auf der anderen Seite war er ein besonnener weitsichtiger Mann. Und er war mein heimlicher Star, ja war für die Prüfung letztendlich mein „Ass“ im Ärmel. Dies ahnend hatte ich ihn zum Coskipper ernannt.

Christoph war ebenfalls Individualist. Ihm wurde die Eigendynamik vorgeworfen. Ein attraktiver junger Mann, der in dieser Eigenschaft später auch seinen Einsatz bekam. Mir gefiel seine Offenheit, er nahm sich nie ein Blatt vor den Mund. Und er langte überall zu wo's nötig war.

Markus war der Urbayer wie er im Buche steht. Und so ging er auch an die Sache mit dem berühmten Beckenbauer-Motto heran: „Schaugn ma halt amal“!. Dass sich Bayern ebenfalls kein Blatt vor den Mund nehmen ist ja bekannt.

Stefan hatte schon Jollensegelerfahrung. Mit Gefühl für Wind und Windrichtung. Ein sehr ruhiger Zeitgenosse, der die Sache durchziehen wollte, sich aber oft wunderte, warum das Schiff nicht das tat, was es seiner Meinung nach hätte tun sollen. Das Nachdenken und Wundern hierüber kostete ihn manchmal soviel Konzentration, dass für die Schiffsführung keine mehr übrig blieb.

Georg wollte den Schein unbedingt haben und hatte sich vorgenommen dieses Handwerk richtig zu lernen. Dann ein Schiff chartern und sein Wissen an seine Kumpels weitergeben. Unermüdlich ließ er sich von Misserfolgen nicht abschrecken.

Alle zusammen gaben sich – jeder auf seine Art - alle Mühe um den Törn gelingen zu lassen. Und alle waren beim Start guter Dinge.

Karfreitag der Dreizehnte

2. Training, Training Training... - und ein Ausflug ins Reich der Träume

Nach gründlicher Einweisung ins Schiff sollte eigentlich nun jeder wissen wo die Notpinne ist, die Rettungsinsel und deren Wartungstempel, die Feuerlöscher und der Erste-Hilfe-Kasten und deren Bedienung kennen. Die Bedienung von Seenotsignalen, Seeventilen, der Toilette der Gasanlage, und des Loggebers wurden ebenso durchgesprochen wie die Handhabung des Motors, des Motor- und Navigationspaneels, der Ankerwisch. Hundert neue Begriffe für Rigg, Takelage, Schiffsaufbau und Segeltätigkeiten erschlugen die Bedauernswerten. Es folgte die Kontrolle des Motors und der Batterien. Hinweise für das Verhalten bei Störungen und in besonderen Situationen rundeten das Bild ab. Kurzum: alles was in einer Prüfung verlangt werden kann.

Schließlich mussten die Gequälten noch versuchen hinter das System der verknuddelten Lifebelts zu kommen und wie man sie anlegt.

Denn seit einer schiefgegangenen Prüfung, bei der der Prüfer auf die ausgefallensten Fragen kam und dabei die Hälfte meiner Crew durchgefallen war, hatte ich mir vorgenommen: Da kann kommen welcher Prüfer auch will, meine Jungs sollten auf alles eine Antwort parat haben. In dieser Beziehung bin ich sehr ehrgeizig.

Ermüdet durch die Anfahrt und die langwierige Einweisung wurde der Abend durch ein opulentes Mahl in einem einheimischen Restaurant belohnt. Als die äußerst süffige istrische Zupa – Rotwein, in der ein Stück geröstetes Weißbrot mit Olivenöl wahrscheinlich unter Zugabe von Zucker schwimmt - ihre Wirkung tat fielen auch die letzten aufrechten, der harte Kern, froh in Ihre Ko-

jen. Georg und Christoph hatten lange über das Thema Nummer eins diskutiert: Frauen und Ihre Handhabung. Georg, schlank, drahtig und stählern mit dem Blick des Dschingis Khan verkörperte den Standpunkt des patriarchalischen Kasachstan, Christoph, blondgelockt mit sanfter Stimme repräsentierte dabei jenen des modernen emanzipierten Westens, in dem der Ehemann verständnisvoll im Haushalt der Frau zu Hilfe geht – selbstverständlich dabei auf eine ordentliche Mülltrennung achtend. Meine Versuche, ein ausgleichendes Moment darzustellen hatten lang nicht den Erfolg der istrischen Zupa.

Der nächste Tag begann für die Stehaufmännchen voller Erwartungen der Dinge, die da kommen sollten. Die grundsätzliche Segelbedienung wurde erklärt und nach einigen Anlegeübungen unter Maschine fiel dann der erlösende Startschuss zur Kvarnerüberquerung. Das gemeinsame Erleben der neuen Eindrücke und eines fünfstündigen angenehmen Segelschlags bei sonnigem Wetter ließ alle mentalen Gegensätze vergessen.

Mehr und mehr verschwand das istrische Kap im Streifen des Horizonts während in der Ferne nebelchwadengleich die Flecken von drei Inseln sich näherten: Cres – Unije und Susak.

Während beim nordwestlichen Schönwetterwind „Maestral“ die Wellen gleichmäßig gegen die Bordwand plätscherten und die Heckwelle rauschend hinter uns zusammenfiel kristallisierte sich dabei immer deutlicher als weißer Fleck der Kreidefelsen der Insel Unije heraus. Sprang da nicht ein Delphin? Sachlich korrigierte Helmut die Entdeckung als ca 1 m langen „Edelthun“. Der Wind war eingeschlafen. Das dröhnende Geräusch der angeworfenen Maschine durchbrach brutal störend die idyllische Stille in der die Yacht eben noch dahingeglitten war. Gespannt standen nun alle an Deck als wir, die untergehende Sonne im Rücken, vorbei am Riff Skolic in die große Bucht von Unije einliefen. Nach einer Ehrenrunde vor dem traumhaften Panorama der einsamen Fischerinsel hatten wir einen Platz an der Mole ausgemacht. Vorleine, Achterleine Fender und Springs wurden bereitgelegt als Markus, der Eroberer (hatte nicht Marko Polo denselben Vornamen?)– das Anle-

gemanöver fahren durfte. Mit bayrischer Ruhe und dem Spruch „der Hans wird’s schon wissen wen er da ans Steuer lässt“ lächelte er die Mole an. Dabei konnte ich im geröteten Gesicht des Schwarzhaarigen beobachten dass einer der Mundwinkel doch etwas heruntergezogen war. Mit ein paar Korrekturhilfen berührte die Yacht dann jedoch sanft die Mole und - stand. Blitzartig waren die Springer an Land und liefen wie abgesprochen mit Vor- und Achterleine zu den Pollern und zweimal mit der Leine drumrum. Mit Palstek belegen? Wie ging den der wieder, verdammt hatte ich doch hundertmal gekonnt! Als bei einem der beiden nach 5 Minuten der Palstek immer noch nicht fertig war, eilte der zweite Mann zu Hilfe. Gemeinsam war dieser Knoten dann nach weiteren 5 Minuten dann auch richtig gefertigt. Na ja, aller Anfang ist schwer!

Der alte Geldeintreiber Marjan, als „Parkgebührenkassierer“ schon lange außer Dienst gesetzt, schlurfte mir greisenhaft auf der Mole entgegen. Aus seinem zerfurchten, mittlerweile 76-jährigem Gesicht flackerte immer noch, wenn auch ersterbend, das listige Grinsen früherer Jahre. Ich erinnerte mich an die endlosen Verhandlungen über die Schiffslänge meines Bootes -denn danach wurde der Preis festgelegt - und meine Bemühungen aus einer 13 Meter-Yacht ein Sechs-Meter-Fischerboot zu machen. Nun fluchte er mir zwar immer noch lachend sein „jebem ti kraja boga“, entgegen, was ich besser nicht übersetze, doch werde ich das Gefühl nicht los, ihn im Herbst nicht mehr unter den Lebenden weilen zu sehen. Zu deutlich ist der Schatten des Sensenmannes hinter ihm zu erkennen.

Melancholisch und ein bisschen wehmütig denke ich zurück an die guten alten Zeiten des früheren Jugoslawiens. Als die muslimische Fahira, im Dorf unter vorgehaltener Hand als sehr offen im Umgang mit Männern bezeichnet, vollbrüstig in ihrem putzbröckelndem Wohnzimmer hervorragende Fisch- und Steakgerichte präsentierte. Wie sie die Gäste mit Ihrer Gastfreundschaft immer wieder in ihren Bann zog. Dabei trottete hilfreich ihr inzwischen verstorbener kranker Mann Ignu die Getränke herbei, leerte die Aschenbecher und erzählte Witze, wie den vom Tarzanurlaub in Bosnien. Oder dass die muslimischen Frauen wegen der Minenge-

fahr neuerdings fünf Meter vor, statt hinter den Männern gehen müssen.

Ich denke zurück an die zwei hübschesten Frauen auf der Insel: die zigeunerhafte Gemüsehändlerin Nikolina, mit ihren pechschwarzen, hüftlangen Haaren, die nebenbei bedruckte T-Shirts verkaufte und die langhaarige wasserstoffblonde Dina – ich sehe sie noch förmlich ihre Cevapcici in der Ecke verkaufend. Durch das Gemetzel in Bosnien wurde ihre gesamte Familie – und ihre Psyche – dahingeschlachtet. Auch der Alkohol half drüber nicht weg: Er führte eher dazu, dass sie seither als „Dorftrottel“ mehr geächtet als toleriert wird. Hab ich sie nicht gerade um die Ecke verschwinden sehen? Mit nur zwei Zähnen und blödem Grinsen – ihren weiblichen Körper anbietend?

Ich denke an den lustigen saufenden Serben Mijo der zwar immer noch seinen Gemischtwarenladen führt, wegen Zucker aber von seiner Frau Ruza – was bei uns Rosa heißen würde – immer wieder zur Mäßigung angehalten wird. Etwas geht mir sogar der inzwischen verstorbenen Mate ab, der zwar kein Wort deutsch oder englisch konnte, jedoch bei den Touristen immer einen „Gemischten“ ergatterte. Auch der Kellner Tijo fällt mir ein, der mir jedes Mal meine Armbanduhr gegen einen Drink abluchste. Ein Freund von mir lebt immer noch dort: der inzwischen pensionierte, honorierte Kommandante der Militärstation, von den Einwohnern zum Bürgermeister gewählt. Bei Schlechtwetter ließ er mich, den damaligen Kapitalisten aus der westlichen Welt, in der Schutzbucht Maraccol direkt neben dem kommunistischen Munitionsdepot ankern.

All diese Leute hatten diese Insel leben lassen. Sie sind nun größtenteils weg. Verstorben, per Heirat gestohlen worden von Deutschen und Österreichern, weggezogen. Entwurzelt treiben sie irgendwo herum. Geblieben ist eine traumhafte Insel wie sie schon seit Jahrtausenden dort war und sein wird. Wartend auf neues Leben. Die Besetzung durch Österreicher, Italiener, Jugoslawen, Kroaten konnte ihrer Schönheit nichts, aber auch gar nichts anhaben. Es gibt dort immer noch die besten Kalamare der Welt, das sauberste türkisblaue Wasser der Adria, den endlosen Kiesstrand der

Liebenden, die 20.000 Olivenbäume aus mehr als 2000 Jahre alten Anpflanzungen der Griechen.

Zurück aus dem Reich der Träume.

Eine traumhafte Abendstimmung ließ die Crew letztlich dort landen, wo alle landen: In Jozo's Fischerkneipe. Jozo hatte – von mir telefonisch bereits vorgewarnt - Zahnbrassen, Kalamare, und Goldbrassen bereitgelegt. Seine Frau schickte ihn zum Salatrupfen in den Garten. Das Feuer flackerte heimelig im Kamin und holte aus dem naturgeschütztem Olivenholz eine angenehme Wärme. Der Fernseher lief wie immer und wurde in guter aber ihr Ziel verfehlender Absicht auf einen wenigstens englischsprachigen Sender umgestellt. Ein köstliches Mahl, abgerundet mit Pivo und einem nicht allerbesten Rotwein. Zum Abschluss gab's den obligatorischen feinsahnigen Palatschinken aus Jozos Küche. Dass Jozo's Schnaps auf Kosten des Hauses – von bösen Crewstimmen kurz „Pinselreiniger“ genannt – nicht fehlen durfte ist klar. Gott sei dank war am nächsten Tag keiner blind geworden.

Letze Woche war ich mit einer anderen Crew hier. Einer davon war - durch Kriegsberichte verunsichert - immer angstvoll auf der Suche nach Massenmördern. Bei Jozo's Anblick entfuhr es ihm „Hans, das ist aber jetzt ein Massenmörder oder?“ Ich betrachtete Jozo dann aus diesem neuen Blickwinkel und musste mir eingestehen, dass der wuchtige, unrasierte Jozo mit seinem buschigen Schnauzbart, der Sonnenbrille, die er wohl auch im Schlaf nicht abnahm, den Springerstiefeln, der Militärmütze und der Tarnjacke dem Bild eines solchen wahrlich sehr nahe kam.

Am nächsten Tag ging's nach vielen Übungen unter Maschine, die alle recht gut erledigten, an die Segelmanöver. Die Wenden und MOB (MAN OVER BOARD) - Manöver mit Q-Wende fuhren alle nach einiger Übung sehr gut. Es klappte und ich war recht zufrieden. Dann kam die Halse. Sie wollte und wollte nicht so gelingen wie geplant. Erste Zweifel am Prüfungserfolg machten sich in jedem bis auf Helmut bemerkbar. Letztendlich gelang auch dieses Manöver leidlich.

Gespannt wartete ich nun auf den berühmten „dritten Tag“. Erfahrungsgemäß war dies der Tag, an dem Gegensätze in Charakteren bei dem einen oder anderen sensiblen Zeitgenossen zum Crew-Koller führen konnten. Kann man in den ersten Tagen seinen Abneigung gegenüber bestimmten menschlichen Verhaltensweisen noch ganz gut zurückhalten, so klappt das meist am dritten Tag nicht mehr. Meist ist es eine offene Aggression, die dann sofort einige Sympathisanten findet und schon beginnt das Mobbing seinen Lauf zu nehmen. Ein Beispiel hierzu: A hat die Angewohnheit, sein Messer, mit dem er gerade sein Butterbrot gestrichen hat in das Marmeladenglas zu stecken, somit die Butter mit in die Marmelade zu mischen, sich die Marmelade aufs Brot zu schmieren. Mit demselben Messer, inzwischen mit roter Erdbeermarmelade überzogen, schneidet er sich das nächste Stück Butter ab – eine rote Spur dort hinterlassend. Dagegen ist B allergisch und reagiert mit einem offenen Angriff: „Hör endlich auf, Dein Messer...“ und so weiter. A fühlt sich völlig schuldlos und reagiert entsprechend.

Aus diesem Grund beobachtete ich meine Crew an diesem Tag besonders sorgfältig. Wer wird das Opfer sein? War es Christoph, der wegen einer Taubheit des einen Ohrs nicht immer alles mitbekam? Manchmal kam es vor, dass jemand etwas zu ihm sagte, er aber nicht reagierte. Möglicherweise fühlt sich der Sprecher dann links liegengelassen. Und so war es auch. Eine spöttische Bemerkung von Helmut über die Eigendynamik von Christoph konnte so eine Reaktion sein.

Oder war es Markus, der offene Bayer, der sofort immer lachend seine Kritik anbrachte wie ihm der Schnabel gewachsen war? Wie leicht kann das ein sensibler Mensch wie Georg als „Auslachen“ interpretieren! Gerade Georg hatte es in dieser Beziehung besonders schwer. Erstens war er der Jüngste und setzte sich selbst unter Druck, weil er glaubte, sich gegenüber den lebenserfahreneren Älteren behaupten zu müssen. Zweitens war er als Kasachstan-Aussiedler nicht so sprachgewandt wie die anderen. Und letztendlich hatte er eine Volksschulbildung, während die meisten anderen

Abitur, zumindest aber Realschulabschluss hatten. So gesehen war er prädestiniert dafür eine Überreaktion zu zeigen. Kam noch seine aufbrausende Mentalität dazu..! Es knisterte bereits in der Luft. Deswegen kümmerte ich mich besonders um Georg.

Georg war sehr eifrig. Er ließ sich zum drittenmal erklären, wie man die Springs ausbringt, die Segel setzt und wie die Kommandos heißen. Stand er dann am Ruder und hatte das Kommando, so kamen diese in einer Schärfe, die mancher nicht gewohnt war. Und so fühlte sich der eine oder andere schon öfter auf den Schlipps getreten. Aber er machte seine Sache trotzdem gut. Jeder wusste worum es geht, und jeder ahnte, dass ein falsches Wort möglicherweise zum zu einer Eskalation führen konnte. So kam es nicht zu dem befürchteten Crewkoller. Die Spannungen, die sich in der Crew auf Grund der unterschiedlichen Mentalitäten schon herauskristallisierten, unterdrückten die Jungs allesamt anerkennenswert. Der Küchendienst funktionierte leidlich, wenn auch die Frühstücke recht spartanisch ausfielen. Nachdem zeitweise 4 Personen in der Küchenecke versuchten auf einem halben Quadratmeter Platz zu finden, um gleichzeitig erfolglos die Butter zu suchen, die der fünfte bereits auf den Tisch gestellt hatte, entzerrte sich das Bild dann und es war - keiner in der Küchenecke. Die ersten Missfallenskundgebungen erreichten hinter vorgehaltener Hand mein Ohr.

So verlief ein Tag nach dem anderen. Der Weg führte zurück nach Pula, über das diesmal verregnete Rovinj, nach Porec. Im Restaurant Sarajevo unterhielt uns der Wirt, ein Ninjakämpfer, mit Geschichten über seine Meisterschaften. Geschickt umging ich den Wunsch der Crew nach einer teuren Marina mit warmen Duschen, indem ich Navigationsaufgaben so stellte, dass sich das Schiff dabei immer weiter von der Marina entfernte. Letztlich waren wir abends soweit über das Ziel hinausgeschossen, dass wir gleich nach Umag fahren konnten. Ein Versuch, die Marinagebühren durch Anlegen an der Zollpier zu umgehen, scheiterte. Zu massiv wies uns die füllige Polizistin auf das viel sicherere Liegen in der Marina hin.

Sicherheitshalber hatte ich dann dort die bei ablandigem Wind ebenfalls geschützte Außenseite der Marina gewählt um am nächs-

ten Tag einen schnellen Fluchtweg zu haben. Trotzdem befand sich der Stromkasten und der Wasseranschluß nur 3 Meter entfernt, was augenblicklich genutzt wurde, ebenso wie die feudalen Duschen der Marina.

Zufälligerweise hatte ich am nächsten Morgen mein Schiff just in dem Moment startklar gemacht, als sich der Marinero bereits gebührenwitternd dem Schiff näherte. Als er ankam waren jedoch leider die Leinen schon eingeholt, das Schiff schon in Fahrt und bereits drei Meter von der Mole entfernt. Zu spät! Zufälligerweise!?

Karfreitag der Dreizehnte

3. Der schwarze Freitag nähert sich..

Es grünte nun der Donnerstag. Ich wollte der Crew in vorbildlicher Weise den Grenzübertritt mit ordentlichem Ein- und Ausklarieren demonstrieren.

Ausklarieren aus Kroatien in Umag – problemlos.

Einklarieren in Piran/Slowenien – dunkle Wolken zeigten sich am Vortag des Karfreitags in Form eines sehr streng dreinblickenden hünenhaften Gesetzeshüters.

Unter dem schwarzen, buschigen Oberlippenbart murmelte es „Schiffspapiere, Bitte“.

Reinen Gewissens legte ich die vom Vercharterer übergebenen Schiffspapiere vor.

„Zastava – Flagge!“ fragte der Polizist unwirsch, als er die griechische Schrift des Yachtzertifikats ebenso wenig wie wir entziffern konnte. „Griechisch“ sagte ich.

„Hä??“ Ein international offensichtlich verständlicher Ausdruck.

„Grcka“ kramte ich das Wort aus meinem serbokroatischen Wortschatz heraus. Unsicher, möglicherweise den neu gewachsenen slowenischen Nationalstolz des Hünen damit zu verletzen. Scharf beobachtete ich sein Gesicht. Erhellte da das Wort Grcka nicht ein wenig sein Gesicht verstehend? In der nächsten Sekunde wurde ich belehrt, dass sich das Verständnis lediglich auf das Wort Grcka bezog. Keinesfalls jedoch für unsere Situation.

„Das Kopija. Wo Original?“ hielt er uns das Schiffspapier mit wegwerfender Gestik entgegen.

Tatsächlich hatten wir nur eine Kopie des Zertifikats. Ich war desöfteren schon mit einer solchen eingereist. Problemlos. Es stellte sich jedoch heraus, dass dieser Beamte sich an seine Vorschriften hielt. Und er war stolz darauf. Mit Recht eigentlich – musste ich mir heimlich eingestehen.

„Nix Kopija, Original!“

bestand er trotz unserer Beteuerung dass wir nur für die Prüfung – nur für einen einzigen, winzigen Tag da sind. Ohne gleich Slowenien erobern zu wollen. Und die Prüfung findet in Portoroz/Slowenien statt.

„You must leave Slovenian territory immediately!“

Erklärte er unmissverständlich. Leider hatte ich die Pässe in meiner durch reines Gewissen begründeten Selbstsicherheit gleich mit abgegeben. So wurde ich äußerst unruhig, als er damit in seiner Amtsstube verschwand. Etwas in den Computer tippte. Die Pässe betrachtete, und etwas in den Computer tippte. Und wieder die Pässe betrachtete. Und wieder etwas in den Computer tippte.

Schließlich griff er zum Telefonhörer. Folgte jetzt die Festnahme? Würde jetzt das Schiff an die Kette gelegt?? Ich hörte etwas von „UMAG“. Ein zufriedenes Hörerauflegen beruhigte mich deshalb, weil ich vermutete, dass er gerade kontrolliert hatte, ob wir in Umag wirklich ausklariert hatten. Und so war es auch. Hatten wir vielleicht deswegen doch Hoffnung, unsere Prüfung hier ablegen zu können?

Weit gefehlt!

„You must leave Slovenian territory immediately!“

wiederholte er erneut und gab uns die Pässe zurück. Ein Angebot eines Crewmitglieds es nochmals mit der Kniefallmethode zu versuchen lehnte ich ab. Man weiß nie, was in den Köpfen von Gesetzeshütern vorgeht. Immerhin hatten wir die Pässe und konnten fliehen, bevor er es sich anders überlegte. Ein überhastetes katastrophales Ablegemanöver hinterließ wahrscheinlich ein jämmerliches Bild. Aber wir waren weg. Puhhh!

Die Crew – sah mit der sich entfernenden Kirche von Piran verständlicherweise auch Ihre Prüfung dahinsiegle. Wofür haben wir uns eine ganze Woche lang geplagt? Was wird kommen? Die Prüfung können wir vergessen! Während ein Teil der Crew sich durch negatives Denken immer mehr von der Prüfung entfernte grübelte ich bereits optimistischeren Lösungen für unsere Situation entgegen. Ein Schiff in Umag für einen Tag chartern? Mit dem Taxi von Umag nach Portoroz fahren und dort ein Boot chartern? Die Prüfer überreden, nach Umag zu kommen?

Immerhin drei Möglichkeiten. Gar nicht so schlecht. Eine wird schon klappen.

In Umag angekommen fingen wir mit der Ersten an. Die reizende Rezeptionsdame wusste gleich eine Vercharterin namens Michaela aus München, die ein Schiff immerhin für einen Tag hergeben würde – vielleicht. Andere Vercharterer die sofort einsetzbare Schiffe hatten gab es nicht. Telefonat mit Michaela. Sie erwartet eine Crew am Freitag. Sch...e! Sie wird aber noch ins Restaurant kommen. Heiße Diskussion im Restaurant. Nervöses Warten auf Michaela! Eine Woche Enthaltensamkeit ließ Vermutungen über ihre Attraktivität freien Lauf. Da – Da klingelt mein Handy! Sie ruft an! Alle schauen gespannt auf mein Gesicht, aus dem sie die Worte von Michaela lesen wollen.

Es ist Freund Walter, der mit aufgebracht Stimme gerne eine ausführliche Erklärung von mir über eine Ferienwohnung in Unije haben will. Ich hatte mich dort als Vermittler für unterschiedliche Weltanschauungen über Vertragsabwicklungen zur Verfügung gestellt. Diese Tätigkeit wollte ich nach Beendigung des Stresses am Sonntag nach meiner Rückkunft aufnehmen. Eine Buchung im August. Sonntag war Walter zu spät und ich sollte doch - wenn's geht - gleich dort anrufen und mit dem Vermieter Buchungsmodalitäten erklären bzw. diskutieren. „Wo bleibt die in der Phantasie bereits zur Schönheitskönigin avancierte Michaela?“ Unser Strohhalm. Der Versuch einer Erklärung an Walter scheitert am maßlos enttäuschten „Vergiss es!“

Vergessen? Sicher nicht. Michaela kommt. Während die Crew wenigstens nach Ansätzen zu vorgenanntem Phantasiebild suchte, bemühte ich mich aus Ihrem Gesicht zu lesen. Das Gesicht verspricht nichts Gutes! Ich lese darin „nur noch zwei Möglichkeiten!“

„Die Crew kommt und der Skipper will unbedingt morgen früh sofort raus und nach Süden!“ war die erwartete Hiobsbotschaft!

Der Freitag rückt immer näher! Nur noch eine Stunde bis 24.00 Uhr! „Am Gründonnerstag erste Sturmböen“ müsste ein Wetterbericht lauten der das Stimmungsbarometer wiedergibt!

Mein Entschluss war: ich fahre morgen früh nach Portoroz mit dem Taxi! Dort werde ich versuchen parallel die Möglichkeit zwei (ein Schiff zu chartern) und die Möglichkeit drei (den Prüfer nach Umag zu bewegen) zu realisieren. Bis morgen früh waren wir zu Tatenlosigkeit verurteilt. Die Crew versinkt langsam in Lethargie und von mir unbemerkten Überlegungen über die vorzeitige Heimfahrt. Mein Vorschlag den Freitag trotzdem noch für Übungen zu nutzen wird teilnahmslos registriert.

Wie alles anders kommen kann...

Freitag der Dreizehnte – ein wunderbar sonniger Morgen. Das Monster der Lethargie legt sich langsam auch auf meine Seele. „Weg!“ rufe ich in mich hinein. „Weg!“ Es dauert unheimlich lange bis ich aus meinem Schlafgewand komme. Noch länger mich von der Kaffeetasse zu erheben. Rezeption – Taxirufen – in 10 Minuten! – Warten, Warten. Ich stelle fest, dass man in 10 Minuten 4 Zigaretten rauchen kann, wenn man eine Zigarette in 8 Minuten raucht. Das wäre eine interessante Verhältnisrechnung für meine Volksschüler gewesen!

Langsam dieselt ein Fiat heran. „Taxi?“
„Ja – Portoroz!“
„Dobar dan!“ „dobar dan“
„Deutsch?“ „Ja“
„wo leben?“ „Bei München“

Ich versuche ein Gespräch auf Kroatisch anzufangen um möglicherweise dadurch die Taxikosten zu senken:

„lijepo dan je, danas. Ja moram ici u Portoroz. U Marinu. Ja govorim malo hrvatski jesik. (Schöner Tag heute. Ich muß nach Portoroz in die Marina. Ich spreche ein bisschen die kroatische Sprache)

Er wundert sich: „vrlo dobro pritsas!“ (Sie sprechen sehr gut)
Ich: „moja jena je Hrvatica ali nije prava. Samo drzavljanstva ona ima“ Ona je Makedonka. (Meine Frau ist Kroatin, aber keine echte. Nur von der Staatsangehörigkeit her. Sie ist eine Makedonierin.)

Argwöhnisch fragt er ob sie ob sie makedonischer oder albanischer Volkszugehörigkeit ist. Als ich ihm erkläre, dass sie reine Makedonierin ist, hellt sich sein Gesicht erfreut auf. Nach einer Schimpfkanonade über die Albaner mit ihrer übermäßigen Kinderproduktion und den damit verbundenen Versuch die Weltherrschaft zu erringen folgten Lobeshymnen auf makedonische Frauen. Schließlich erzählt er mir, dass er als Soldat in Stip gewesen ist.

Das ist die Geburtsstadt meiner Frau. Es werden gemeinsame Bekantheiten ausgetauscht, ich erfahre etwas über die strengen Geschwindigkeitskontrollen der Polizei als Begründung für seine langsame Fahrweise und über seine Nierensteine, die „Viel-Trink-Therapie“ die letztlich sein häufiges Stehen bleiben und Pinkeln begründen sollte. Schließlich sind die 250 Kuna auf dem Taxameter voll und scheinbar sein Zufriedenheitsgrad erreicht. Trotz aller Gemeinsamkeiten kam ich wohl um die 50 % Touristenzuschlag nicht herum.

Lange war ich nicht mehr in Portoroz. Erinnerungen an die preisgekrönte Marina Exjugoslawiens kommen hoch an diesem strahlenden Sonnentag. Alles ist mittlerweile ein bisschen überholt von moderneren Marinas. Was damals glänzte ist heute eher Durchschnitt. Erst mal einen Cappucino genießen. Ich weiß, ich hab viel Zeit. Es ist zehn Uhr, die Prüfer kommen erst um zwölf. Meine heimliche Privatsphäre ist wieder da. Ich weiß, ich werde bei einer der beiden Möglichkeiten sicher Erfolg haben. Vielleicht kann ich von den Prüfern eine Handynummer erfahren?

Genüsslich setzte ich mich in der Morgensonne auf die Granittreppen vor der Rezeption und schmauche mein Zigarettchen. Plötzlich überkommt mich ein schlechtes Gewissen. Sollte ich nicht ein bisschen mehr Aktivität zeigen und noch etwas tun? Aber was? Vielleicht vorbeugend schon Alternativen finden, falls die Lösung mit den Prüfern nach Portoroz nicht funktioniert? Also Anruf bei Niki, meiner Frau. „Geh mal ins Büro an den PC und such mir mal folgende Nummern raus: DSV, Ewald. etc.“

Ich telefoniere zunächst mit Ewald. Skipper und Segelschulinhaber. „Hast Du die Nummer der DSV-Prüfer?“

„Nein, hab ich leider nicht.“ Ich schildere Ihm meine Situation. Ewald meint: „red´ doch mal mit JOJO, die haben auch Prüfung ob Du auf ihrem Schiff die Prüfung fahren kannst. Hab ich auch mal gemacht. Kostet pro Mann ...“

Aha, Möglichkeit drei. Die Möglichkeiten vermehren sich!

Nach zwei weiteren Beruhigungszigaretten mache ich mich auf den Weg zur Reception.. „Welche Charterfirmen gibt’s hier?“ Jonathan Yachting. Gleich um die Ecke. Also. Jonathan Yachting. „Haben Sie ein Boot für einen Tag zu verchartern Das erlösende „Ja“ kommt, der Preis stimmt und somit ist Möglichkeit 1 realisiert!

Ich rufe meine Crew an.

„Jungs, freudige Überraschung: die Prüfung findet generell schon mal statt. Offen ist ob auf dem eigenen Schiff in Umag mit Prüfern oder mit gechartertem fremden Schiff in Portoroz. Trainiert mal mit Helmut ein bisschen weiter!“ Mittlerweile ist es 11.00 Uhr.

Ein Prüfer trifft ein. Er setzt sich zu drei Leuten am Nachbartisch. Aha! Auch Prüflinge! Ich begrüße ihn, setz mich dazu und erkläre ihm mein Leid mit niedergeschlagenen Augen. Kurz überlege ich ob ich von neun Kindern, kein Dach über dem Kopf und meiner kranken Frau anfangen soll. Das erübrigt sich jedoch durch die von ihm signalisierte Verhandlungsbereitschaft. Er muß aber noch auf die anderen Prüfer warten. Drei Stunden nervenzerreißendes Warten. Mittlerweile erzählen mir die drei vom Nebentisch Hans, Hans und Jürgen dass sie ein kopiertes Zertifikat hatten. Und ähnliche Probleme mit dem Schnauzbart. Da sie aber erst heute eingereist sind und versprochen noch heute auszulaufen hat der wohl ein Auge zuge drückt. Aha! Die hatten eine beglaubigte Kopie! Das kann auch was ausmachen. Warum haben die soviel Glück? Die Welt ist doch ungerecht. Umgekehrt wär’s mir lieber gewesen. Wenn wir drin wären und die draußen. Dann hätt ich mich auch über die ungerechte Welt nicht beschwert.

Zwölf Uhr. Die restlichen Prüfer kommen. Mein Cappuccinokonsum hat sich inzwischen auf Bier umgestellt. „Ich sag’ Ihnen Bescheid“ meint Prüfer Nummer Eins.

14.00 Uhr. Die Prüfer diskutieren immer noch. Über meine Gruppe? Ab und zu fällt ein prüfender Blick zu mir herüber. Nummer Eins hat wahrscheinlich vergessen, dass er mir Bescheid geben wollte. Ich halt es nicht mehr aus und gehe zum Prüfertisch. Die sind scheinbar fertig. Mir wird erklärt: „Ein Prüfer fährt mit

nach Umag! Es würde aber noch ein bisschen dauern. Das „Bisschen“ waren drei endlose Stunden.

Rückfahrt mit Prüfers Auto nach Umag. Das von mir versuchte auflockernde Gespräch kommt nicht zustande. Der Prüfer gibt sich verschlossen. Es lässt nichts Gutes ahnen. Seine Frage ob die Crew gut ist lässt allerdings wieder Hoffnung aufkeimen. Die Antwort auf die Frage könnt Ihr Euch denken. Hättet Ihr etwa gesagt: „das sind alles Pfeifen?“ (selbst wenn sie's gewesen wären, was ja nicht stimmt)

Ich wusste, dass meine Crew gut ausgebildet wurde. Dass sie lediglich ein bisschen mehr Routine brauchen. Hoffentlich bekommen sie keinen Blackout.

Meine Strategie stand fest: den Zweitbesten mit den stärksten Nerven anfangen lassen. Das ist Christoph. Dann das Mittelfeld und am Schluss zur Krönung die Trumpfkarte ziehen: mein Ass Helmut. So müsste es klappen.

Aber es kam anders. Der mit den stärksten Nerven hatte bereits bei seiner ersten Wende den gefürchteten Blackout. Er verhungerte in der Wende, gab dann in der Verzweiflung lautstark Halsenkommandos. Als das Schiff - immer noch im Wind - auf das Kommando „Los die Schoten“ nicht reagierte, war's ganz aus. Wie auch immer, das Boot machte schließlich wie durch ein Wunder doch noch Fahrt. Aber oje! Die Boje kam viel zu dicht. Ja merkt der das denn nicht! Eine Stimme in mir schreit „abfallen, abfallen“. Christoph hört sie nicht. Mit zuviel Fahrt rauschte das Schiff beim Aufschleier an der Boje vorbei. Sie wird zwar von Gert gefasst. Wäre wirklich eine Person über Bord gegangen, so hätte diese dabei sicher eine Halsverlängerung von mindestens 50 cm bekommen. Fragen des Prüfers, wie man hätte die Fahrt vermindern können brachten den nun ganz Hilflosen völlig aus der Fassung. Durch einen Wechsel wurde er erlöst. Georg fuhr das Q-Wendemanöver unbeachtet vom Prüfer, der immer noch in Diskussion mit Christoph verwickelt war, zwar nicht bilderbuchhaft aber doch richtig. Gert wechselte Georg ab. Auch er fuhr das Manöver passabel.

Dann übernahm Markus das Ruder. Des Prüfers Kommunikationsbedürfnis mit Christoph schien gestillt und er ließ Markus ablösen, obwohl der nur eine Wende gefahren hatte. Eine spätere Analyse der ungerechten Bevorzugung von Markus ließ uns zu dem Schluss kommen: Georg hatte dieselbe Jacke wie Markus. Und so dachte der Prüfer wohl er hätte von diesem Mann das MOB-Manöver schon gesehen. Markus war nicht unglücklich darüber wie man sich denken kann und verkroch sich schnellstens hinter der Großschotwisch.

Mittlerweile hatte Regen eingesetzt, und der Prüfer, nur mit einem leichten Anorak bekleidet, spürte die Feuchtigkeit wahrscheinlich schon auf der Haut. Auch der hilfsbereit angebotene Südwester half da nichts.

Dann kam die Sturmböe.

Helmut und ich hatten sie aus dem Augenwinkel schon auf Grund des Wolkenbildes vorausgeahnt, hoffend, dass sie erst nach dem letzten Manöver einsetzt. Sie fiel in Sekundenschnelle ein und legte das Boot flach. Der Prüfer war tropfnass, ohne Ölzeug... Gert der „Bojenbeobachter, angeleint, hatte bei der Böe mit eingezogenem Kopf Zuflucht hinter dem Mast gesucht und beobachtete nun statt der Boje, die irgendwo da draußen zwischen den weißen Schaumkämmen trieb fasziniert den hektischer Reffversuch. Dieser gelang nach missglücktem Anfang letztlich doch.

Fahrt aufnehmen. Wo ist die Boje? Gert erinnert sich an seine Aufgabe als Bojenbeobachter, der nie die Boje aus dem Auge verlieren darf, und versucht verzweifelt ihr gerecht zu werden. Erfolglos.

Acht Augenpaare suchen und suchen... Nach weißen Flecken wie die Bojen auf der Wasseroberfläche, aber davon gab's ja so viele! Jeder Schaumkamm einer Welle war ein weißer Fleck! Ich hatte schon vorher das Suchen angefangen und sie nicht entdeckt. Mit Schrecken erinnerte ich mich an einen Törn, bei dem wir auch mitten in einer Aufregung die Boje in Umag aus den Augen verloren hatten, stundenlang danach suchten und sie erst am nächsten Tag

an der italienischen Seite wiederfanden – und zwar in den Händen eines Prüfers!

Der war vor der Prüfung schon um 7.00 Uhr mit seinem Privatschiff rausgesegelt, und kam mit den Worten an Bord:

„Da müssen schon vor mir Prüflinge draußen geübt haben. Denn ich fand zwei Fender!“

Ein Blick genügte: Es waren unsere, die in der Nacht von der kroatischen Küste nach Italien vertrieben waren. Und in der Gegend wo wir sie suchten durch den ablandigen Wind schon lange nicht mehr waren. Das veranlasste mich auch, das Seegebiet weiter seewärts zu durchsuchen, was letztendlich kurz vor Aufgabe der Suche dazu führte, dass mein Ass plötzlich rief: „Da sind sie!“. Puhh! Situation noch gerettet und zusätzlich 150 DM Kautionspart!

Der Wind hatte auf ca 5 - 6 Bft aufgefrischt und der durchnässte Prüfer rief – fast verzweifelt klang seine Stimme – Rein! Rein! Rein in die Marina!. Ich überredete ihn mit ungeahnter Kaltschnäuzigkeit: „Das Schiff ist doch jetzt gut unter Kontrolle, lassen Sie halt den letzten noch das Bojenmanöver fahren!“. Er stimmte zu. Ich musste doch meinen Star einsetzen! Den letzten Trumpf! Das Manöver war bilderbuchhaft. Ich hätte ihn küssen können. Lediglich die Tatsache dass er nicht feminin genug und ich nicht homosexuell war, rettete ihn vor dem Schmatz.

Segel bergen und in die Marina! Die Genua war gleich weggerollt. Nur noch das Groß!

Und da geschah das unfassbare. Lag es an der Entspannung oder der Verzweiflung: Auf jeden Fall kurbelten plötzlich wie wild zwei eifrige Crewmitglieder unter Aufbringung nahezu aller Kräfte – der eine Am Unterliekstrecker, der andere an der Reffleine (gleichzeitig an der Leine mit der man das Segel herauszieht und der Leine mit der man es wieder einrollt). Das Segel spannte sich gefährlich, ich wartete nur auf den Knall, wenn das Unterliek zerreißt! Ein Schrei! Der falsch Ziehende stoppte – blickte mich erschrocken an – schaute auf seine Winsch – blickte mich noch erschrockener an und

öffnete - Gott sei Dank - die Klemme. Danach grinste er! Es war der Bayer. Flutsch war das Großsegel eingerollt. Eine Katastrophe. Alles was sie vorher richtig gemacht hatten wurde nun falsch gemacht!

Entsetzt flüchteten der Prüfer und ich über den Niedergang ins Schiffsinnere. Ich flüchtete wegen des Regens. Der Prüfer vielleicht wegen des Erlebten?

Ich versuchte in Vorahnung einer strengen Verurteilung mildernde Umstände einzubringen, indem ich ihm nochmals die psychische Doppelbelastung der Crew durch Prüfung und „Landesverweis“ erklärte. Unten fragte er mich daher nochmals eindringlich: „Sind die Jungs wirklich gut?“ Es klang schon sehr zweifelnd. Nochmals beteuerte ich, dass meine Jungs vorher wirklich die Manöver allesamt passabel gefahren haben, was ja auch stimmte. Sehr gut sogar, wenn man ihre Prüfungsleistung betrachtete.

„Das haben Sie ja auch am letzten Prüfling gesehen!“ So haben es vorher alle gefahren, log ich. Das Schiff näherte sich mit forscher Fahrt der Mole. Diese war nötig wegen des starken ablandigen Windes. Im Schiff donnerte ein Orchester aus dem Dröhnen der Maschine, dem Orgeln des Windes im Rigg, dem Klatschen der Wellen gegen den Schiffsrumpf und dem Ächzen des Schiffes. Durchs Fenster sah ich mit dem Prüfer die Kaimauer beängstigend rasch näher kommenn!

Finale! Alles oder nichts! Der Prüfer beschwor mich rasch! Rasch! gehen Sie nach oben! Die fahren hier sonst alles zu Klump!

Nicht so der Hans!

Hans pokerte: „Nein! Wenn wir jetzt hochgehen, werden alle wieder nervös und nichts klappt mehr. Ich habe volles Vertrauen in die Jungs! Sie werden sehen! Die legen zentimetergenau an! Sie können´s ja durchs Fenster beobachten.“ Ich weiß nicht woher ich die Unverfrorenheit herholte. Er betrachtete mich schon sehr zweifelnd.

Die Maschine drehte noch einmal stärker auf – wrrrum! Das Schiff stand. Ohne Berührung. Zentimetergenau. Rasches Getrappel an Deck – Rufe: Vorleine, Achterleine, Achterspring, Vorspring! Blitzschnelles Ausbringen der Leinen! Ende.

Ein perfektes Anlegemanöver wie ein Spuk. Ungläubig, ja fassungslos schaute mich der Prüfer an. „Sehn sie´s!“ sagte ich völlig ruhig und selbstsicher, hoffend, dass er den Schweiß auf meiner Stirn nicht bemerkte.

Plötzlich hatten alle bestanden.

Die Crew war mit den Nerven fertig. Sie erhielt von mir noch eine Gardinenpredigt. Alle wussten nun zumindest, dass ihr Können noch nicht ausreichte. Zumindest in dieser Situation hatten sie sich vorgenommen mindestens noch ein Skippertraining vor ihrer ersten eigenen Charter zu machen.

Ich dachte insgeheim: Ist das nicht der eigentliche Prüfungserfolg?

Wenn alle wissen, ihr Können reicht noch nicht aus, obwohl sie bestanden haben? Ich denke der Prüfer hat das gemerkt und honoriert. Ich denke er hat die vorhergehende Teamarbeit aus seiner Erfahrung auch zwischen den Misserfolgen herauslesen können.

Alle atmeten auf als der Prüfer gegangen war.

Ein paar betroffene Nachgedanken wurden gepaart mit Fassungslosigkeit über die nun doch von allen bestandene Prüfung ausgetauscht. Ich vermisste ein wenig die sonst übliche Freude und Erleichterung in den Gesichtern.

Dann kam die Katze aus dem Sack. Der übermäßige Stress durch den genannte Landesverweis und die Prüfungssituation mit Sturm bö forderte seinen Tribut: Wortführer Helmut erklärte mir, dass jetzt vier Mann bereits hier in Umag aussteigen und mit dem Taxi nach Pula zurückfahren um ihr Auto zu holen und nur zwei mit mir die Yacht in der langen Nachtfahrt auf dem Seeweg zurückbringen würden!

Diesmal war ich es, der fassungslos war! In meiner gesamten Segellaufbahn war dies das erste Mal, dass ich eine Crew nicht gesund und vollzählig an den Platz zurückbringen sollte, an dem wir gestartet waren!

Kurz wünschte ich mir die Methoden und Möglichkeiten eines Kapitäns der „BOUNTY-Zeit“ aus dem 18 ten Jahrhundert zurück. Erstmals kann ich Captain Bligh verstehen. Doch die Vernunft des 21 ten Jahrhunderts verhindert Schlimmeres. So versuche ich den Leuten meinen Standpunkt über Teamgeist klar zu machen. Vergeblich. Immerhin gelingt es mir Georg auf meine Seite zu ziehen. Obrigkeitsorientiert kennt er seinen Platz an der Seite des Captains – und erwartet die gleiche Obrigkeitshörigkeit von seiner Mannschaft. Diese versuchte er schon während des Törns, als er am Ruder stand und das Sagen hatte mit dem entsprechenden Tonfall einzufordern, was ihm nicht unbedingt Sympathien einbrachte.

So fügte ich mich in mein Schicksal. Der abtrünnige Crewteil machte sich auf den Weg nach Hause und Christoph, Gert, Georg und ich machten das Schiff „Nachtfahrt-klar“. Um ca 21.00 Uhr dieselten wir aus der riffgespickten Hafenspassage von Umag hinaus. Zwischen der beleuchteten Backbordtonne und der in der Nachtschwärze nicht sichtbaren unbeleuchteten Steuerbordtonne, vorbei an der blitzfunkelnden Gefahrenstelle. Windstärke 1-2 Bft. Die Wetterprognose versprach mit Bora 15 – 25 Knoten einen günstigen Segelwind. Geplante Fahrzeit ca. 10 Stunden. Wir kamen unter Maschine und als Stützsegel gesetztem Groß genau 2 Seemeilen weit. Tuk tuk tuuuk tuuuukk....k. der Moter erstarb. Erneuter Startversuch. Schweigen. Nochmals.starten... erneutes Schweigen.

Sofort überlegte ich was die Fehlerursachen sein könnten. Zuerst Taschenlampe raus, nochmals Tankkontrolle. Die Uhr zeigt ein Drittel Treibstoffvorrat. War die Tankanzeige falsch? Lag es an der Schräglage des Bootes? Waren Filter und Leitungen verstopft? Sollten wir zurück in die Marina? Hatte überhaupt die Tankstelle noch offen? Fragen über Fragen durchzuckten meinen Kopf. Ich dachte einerseits beruhigt an den gefüllten 12 Liter Reservekanister.

Also: Großsegel weggreifen um das Schiff erst mal gerade stellen. Möglicherweise ist der Tank Flach und der Diesel verteilt sich durch die Schräglage ungleich. Dann Reservekanister raus, 12 l nachfüllen. Startversuch. Es rührt sich wieder nichts. Nächster Schritt: Entlüften. 50-mal pumpen. Starten. Kein Erfolg. Also sind vermutlich die Filter zu!

Was tun? Weitersegeln? Bei dem schwachen Wind würden wir unter Umständen 20 Stunden brauchen! Nicht auszumalen, wenn der Wind ganz einschläft!

Eine Reparatur hier draußen versuchen? An Bord haben wir keine geeigneten Mittel zur weiteren Wartungsarbeit und ohnehin ist der Erfolg hier draußen auf See fragwürdig. Bei Misslingen hätten wir einen weiteren Zeitverlust. Zudem könnte es immer noch sein, dass die Tankuhr falsch geht und die 12 Liter aus dem Reservekanister hätten nur für ca. 3 Stunden gereicht.

Nach dem ersten Schrecken begann ich sofort mit der Analyse der Situation. Wir mussten um 08.00 Uhr das Boot abgeben. Die benötigte Fahrzeit betrug in der Regel zwischen 8 und 10 Stunden. Wenn alles gut lief. Wir hatten aber nur noch 9 Stunden Zeit!

Zurückfahren und Tanken? Mich beunruhigte bei dem Gedanken, ob noch eine Tankstelle um diese Zeit offen hatte. Dann hätte ich mich wieder über den Zeitverlust geärgert. Mir war langsam klar, dass wir den Termin nicht einhalten konnten.

Am sichersten erschien mir schließlich doch die Rückfahrt in die Marina auch wenn die Riffpassage unter Segel und das Anlegen unter Segel in dem dortigen engen Raum schon ein wahres Kunststück sein dürfte.

Im Vertrauen auf mein Glück entschloss ich mich zur Umkehr.

Einfach wird's nicht. Bei ablandigem Wind durch die Riffpassage? Hoch am Wind? Zwei Kreuzschläge sind mindestens nötig! Dafür haben wir aber nur 1 Schiffslänge Raum! Ich dachte alles durch. Meine Ortskenntnis ließ mich vermuten, wenn ich mit genügend

Fahrt reinkomme könnte ich's schaffen, sodass ein Kreuzschlag allein durch den Schwung durchgeführt wird, ohne die klassische Wende machen zu müssen. Sicherheitshalber den Anker rausgehängt. Anlauf... Es gelingt! Wir sind durch! Bleibt nur noch das Anlegen unter Segel an der hell erleuchteten Tankstelle. Diese lag in der Ecke versetzt mit kaum Möglichkeit für ein Wendemanöver. Erster Versuch! Zu schnell. ! Abfallen! Nicht springen! Erneuter Versuch. Abbremsen durch Schoten fieren. Zentimetergenaue bleibt die Yacht sacht neben der Tankstelle stehen. Die Fender haben kaum berührt. Blitzschnell sind die Leinen ausgebracht. Fest um 22.30 Uhr. Die hellerleuchtete Tankstelle hat Öffnungszeit bis 22.00 Uhr! So ein Pech! Ich hatte bisher nie an solchen Humbug wie Freitag der Dreizehnte geglaubt. So langsam begann sich in mir ein echter Glaubenszweifel breit zu machen. Ich denke: „Nur nicht Kleinkriegen lassen!“

So rufe ich den Taxifahrer mit Nierensteinen an, dessen Visitenkarte ich noch einstecken habe. Wenn einer sicher weiß wo eine Tankstelle noch offen ist, dann ist es ein Taxifahrer! Ich erhalte die frustrierende Antwort:

„Alle zu ab 22.00 Uhr. Nur in der Saison länger geöffnet!“

Die Marina liegt da. Voller Schiffe, die alle Diesel haben. Unser Georg aus Kasachstan kommt auf die Idee, etwas „abzuzapfen“. Entrüstet wird er von der Crew in die Schranken gewiesen! Ein Bayer sagt: „des dea ma net, des dean bloß Preißn.“

Ich denke da eher an die Charme-Methode und blicke mich nach einem geeigneten Opfer um. Christoph! Wenn einer, dann er!

Christoph startet seinen Eroberungsfeldzug durch die Marina. Bewaffnet mit dem Reservekanister. Inzwischen machen wir uns an die Treibstoffkontrolle.

Tisch abmontieren, Bodenbretter raus, Revisionsöffnung versucht zu öffnen. Verklebt mit Dichtungsmasse. Nach einem gewaltsamen Versuch würde sich die Öffnung möglicherweise ohne vorhandene Dichtungsmittel nicht mehr sicher dichten lassen. Der

Gedanke an eine Bilge voll Diesel lässt uns diesen Versuch schnell vergessen.

Georg hat ein wenig Kfz-Mechaniker Erfahrung. Seine Vorschläge diverse Dinge am Motor abzubauen lehne ich ab. Da wird meist mehr kaputt gemacht als gerichtet. Ich versuche eine Entlüftung nochmals nach der Methode meines ehemaligen Stützpunktleiters, einem Dieselspezialisten, durchzuführen. Nämlich direkt an den Einspritzdüsen zu entlüften. Wie sagte er? „Zylinder 1: halbe Drehung auf Start- Diesel kommt - halbe Drehung zu. Stop. Zylinder 2 halbe Drehung auf und soweit. Noch mal dasselbe von vorn. Ende. Startversuch Wrrrummmm“ Maschine läuft!

Georg bemerkt lapidar „das hätte ich auch gewusst!“ Die Frage, warum er das nicht gleich getan hätte und Vorschläge zur Demontage des Motors gemacht hatte beantwortet er mit dem Hinweis, das wäre nicht das Problem gewesen. Der fehlende Diesel war seiner Ansicht nach das Problem. Wie sich der wertere Leser vorstellen kann waren an diesem Tagesende selbst meine relativ starken Nerven ziemlich strapaziert. Dementsprechend reagierte ich auch. Als ich ihm nicht gerade mit sanfter Stimme meine Sympathie für Menschen, die alles besser wissen und nichts tun, erkläre, packt er kurzer Hand seine Sachen und geht beleidigt von Bord. Er ist ein sehr stolzer Meuterer.

Nach 20 Minuten fährt draußen ein Chevy vor. Neben einer aus unserer Sicht attraktiven Dame steigt Christoph aus. Mit einem 22 Liter Kanister voll Diesel! Na wer sagt's denn! Da soll der Prüfer sagen die Crew wäre nicht gut! Es war Michaela, die er in der Bar aufgetrieben hatte!

Wir schauen uns alle an, sind glücklich und berichten Christoph vom „Abgang“ unseres Meuterers. Christoph sagt uns, er hätte unterwegs eine Gestalt mit Reisetasche in der Nähe der Tankstelle herumirren sehen, die große Ähnlichkeit mit Georg hatte. Er hätte sicherheitshalber nicht angehalten! Man weiß ja nie, wer da so nachts auf der Straße rumstreunt!

Unser Gewissen plagt uns aber doch, und so entschließen wir uns nach 15 Minuten Georg per Handy anzurufen. Ich weise ihn nochmals drauf hin, dass wir noch andere Personen an Bord haben, auf die Rücksicht genommen werden muß und die einen Termin haben. Deswegen würden wir auch in ca. 15 Minuten ablegen. Er lässt sich nicht zur Rückkehr bewegen. Seine Kumpels würden ihn abholen.

Wir warten noch eine halbe Stunde. Georg kommt nicht. Also Ablegen. Der Sprit dürfte bis Pula reichen, selbst wenn wir keinen Wind bekommen. Nach 1/3 der Strecke setzt Bora mit Windstärke drei ein. Es ist kaum zu glauben: Fast auf die Stunde pünktlich endete mit Karfreitag dem Dreizehnten unsere Pechsträhne! Ein traumhafter Segelwind begleitet uns raumschots bis Pula! Wir schaffen es in einer Rekordzeit von sieben Stunden!

Trotz fünf Bft Wind auf den Bug legen wir perfekt mittels Muring achtern an der Pier an. Schade! Wenn der Prüfer den Rest des Törnablaufs gesehen hätte, wären sämtliche Zweifel bei ihm verschwunden. Wir waren stolz auf uns. Der Auscheck verlief wie gewohnt: keine Schramme, keine Beschädigung, kein Verlust. Die Kautions wird anstandslos vom Vercharterer zurückgegeben.

Nach einem ausgiebigen Frühstück in der Pizzeria folgt eine glückliche Heimfahrt auf der wir hinterher lachend noch alle Episoden des Törns beleuchten. Zuhause angekommen bestätigt ein Anruf meinerseits, dass auch Georg und die anderen gut angekommen sind.

Wieder einmal bestätigt sich meine Theorie: Egal wie viel Törns man gefahren hat, Egal wie viele verschiedene Situationen man erlebt hat, Egal wie viel Erfahrung man hat, eines wird nie enden: Jeder Törn hat seine Eigenleben, jeder Törn ist anders und auf jedem Törn wird etwas auf Dich zukommen, was Du noch nie erlebt hast. Möglich dass es ähnlich oder auch vollständig neu ist. Möglich dass es ungefährlich vielleicht aber auch lebensbedrohend ist. Du bist nie sicher! Ist vielleicht der Klabauteermann aus dieser Erfahrung

der alten Seefahrer entstanden? Oder der Spruch, dass etwas mit dem Teufel zugeht?

Für die Crew entstand die Erkenntnis, dass Stresssituationen bei allen dazu führten, dass sie nicht nur ihre Grenzen kennengelernt haben, sondern über sie hinausgewachsen sind. Und dass sie das nur durch ihr besonnenes „Bei der Stange bleiben“ gelöst hatten. Eine gute Erfahrung für zukünftige Törns.

In meinem persönlichen Bereich haben sich teilweise gemachte Erfahrungen in völlig neuer Form – und somit nicht sofort erkennbar – wieder bestätigt:

1. Die Erfahrung, dass man Aussagen über behördliche Toleranzen der Art „Das geht schon so, das gibt keine Probleme“ auch von scheinbar kompetenten Leuten nicht immer trauen darf.
2. Dass auch in heutiger Zeit die Crew dem Skipper nicht immer sagt, was sie denkt und dass auch heute eine wenn auch harmlose und ungefährliche Meuterei möglich ist.

Eines ist jedenfalls sicher: Der nächste Törn wird wieder mit Sichtweise Eins beginnen. Mit Freude, Erwartungen, Vorsätzen und Plänen.

Und es wird wieder eine Aufgabe und eine neue Chance sein. Mit neuen Erfahrungen. Eine Reise also ins Ungewisse, auch heute noch. So wie auch all unsere Träume Reisen ins Ungewisse sind. Und darin liegt wohl die Faszination dieses wunderbaren Sports.

Ein Törn beginnt zu einem Zeitpunkt und endet an einem anderen. Dazwischen spielt sich das Ungewisse ab. Unser Leben ist ebenfalls ein Törn. Das Segeln gibt uns die Möglichkeit, mehrere Leben zu leben. Und es lehrt uns, dass jeder Tag die Chance für einen Neuanfang ist, dessen Ausgang wir nicht sicher kennen. So wird das Segeln – wie das Leben – immer ein Abenteuer bleiben.

Gewidmet meinem Sohn Carsten