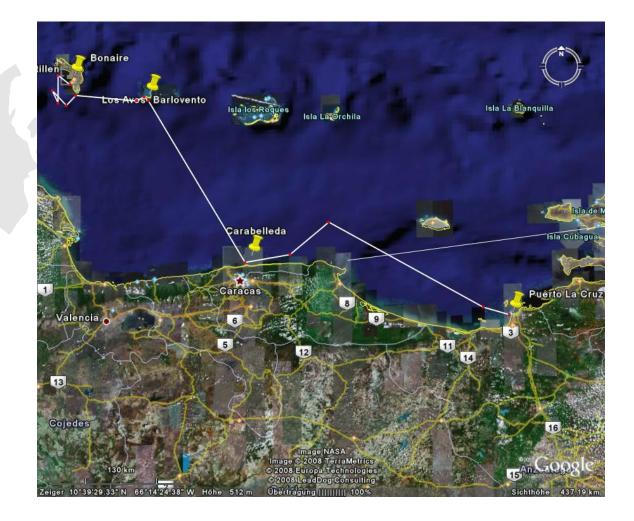
Auszug aus dem Buch: "JOLANA" von Hans Sakowski . Das Buch ist noch in Arbeit.

# Ritt mit dem Teufel

Mehrfach dem Tod von der Schaufel gesprungen..

#### Die Reiseroute:



## Carabelleda

Hermann hatte mir unterwegs erzählt, dass er früher seinen Liegeplatz in Carabelleda hatte. Er hätte diesen Hafen aber verlassen, weil es ihm zu gefährlich wurde. Und der Hafen sollte inzwischen einer der gefährlichsten Venezuelas sein. Darum wollte ich nur ein Stück Holz besorgen um die am Vortag gebrochene Pinne zu reparieren, da ich diese als Einhandsegler für die Windfahnen-Selbststeueranlage brauchte und so schnell wie möglich von hier verschwinden.



Ich hatte Glück und lernte Peter kennen, einen tschechischen Skipper, der auf einer italienischen Nobelyacht Segeltörns in die Los Roques durchführte. Er fand für mich in der dubiosen Stadt einen Tischler, der mir aus wunderbarem Tropenholz ein originalgetreues Abbild der Jolana-Pinne fertigte.

Peter zeigte mir den Skippertreff, eine Garage in einer heruntergekommenen Seitenstraße, deren Tor einfach durch einen Tresen ersetzt war. Er wies mich auf Plätze hin, die ich besser meiden sollte, da sie zu gefährlich seien. Eine kanadische Yacht ankerte direkt vor der Hafeneinfahrt, nicht weit entfernt von Jolana. Drei Junge Leute waren drauf. "Genau dort wurde vor drei Wochen eine Yacht ausgeraubt!" meinte er.

Ich lud ihn und seine venezuelanische Frau, eine sehr symphatische Tourist-Guide als kleines Dankeschön für seine Hilfe zum Abendessen ein und übernachtete die erste Nacht bei ihm im Appartement. Wir stellten fest, dass wir beide begeisterte Fans des Buchs "Die unerträgliche Leichtigkeit des Seins" des tschechischen Autors Milan Kundera waren. Dass wir beide die gleiche, ganz versteckte, dem Tourismus völlig unbekannte Safari-Bar im Nationalpark Kroatiens an der Südspitze Istriens kannten, dass wir beide mit dem Besitzer Vlado gut bekannt waren.

Pinne vorher - gebrochen..



nachher...

Am nächsten Tag holte ich mir vom Agenten die berichtigte Auslaufzarpe (das "permit of navigation") und meinen Pass ab. Der Agent knöpfte mir dafür die irre Summe von 1 Mio. Bolivar ab (ca. 400 €!), aber mir war nun alles egal. Nur weg! Ich montierte meine neue Pinne, besorgte noch etwas Wasser und Lebensmittel. Dann entschloss ich mich, noch einmal hier zu übernachten um nicht im Stress in die Nacht hinauszusegeln. Ich verriegelte den Niedergang mit meinem massiven Schutzgitter, ebenso das Vorluk. Die Leuchtpistole mit dem Schroteinsatz lag schussbereit auf dem Salontisch. In der Nacht hörte ich Schüsse. Dann klagendes und aufgeregtes Schreigemisch von den Häuserblocks gegenüber. Nein hier wollte ich keinen Tag länger mehr bleiben.

Am nächsten Tag machte ich das Schiff auslaufbereit, überlegte mir das Einhand-Ablegemanöver unter Segel, rechnete mir den Kurs in die Los Aves aus und plante die Abfahrt am Abend, um am Morgen dort bei guter Sicht, mit Sonne im Rücken, zwischen den Korallenriffen in die Lagune einlaufen zu können. Ich setzte das Groß mit zwei Reffs, um vor Überraschungen sicher zu sein. Das Ablegemanöver ohne Motor, nur unter Segel mitten im Hafen klappte hervorragend! Ich passierte die Hafeneinfahrt und verließ diesen möglicherweise gefährlichsten Yachthafen Venezuelas zum Glück unbehelligt gegen Abend.

#### Ziel war:

Raus aus den venezuelanischen Hoheitsgewässern, ab dann würden die legalen deutschen Papiere gelten. Ziel Curacao, um dort den neuen Motor einbauen zu lassen.

Ich kam niemals dort an.

Ich hatte aber nun als venezuelanisches Schiff keinen "venezuelanischen Padrone" mehr an Bord, der dort Pflicht ist. Würde mich die venezuelanische Coastguard aufbringen, so hätte ich mit größten Schwierigkeiten, notfalls unter dem Verdacht, die Yacht gestohlen zu haben mit Gefängnis zu rechnen. Und die Gefängnisse in Venezuela sollen angeblich die schlimmsten ganz Südamerikas sein.



Bis Barlovento in den Los Aves lief alles gut. (Pos. 12 °11′ N, 067°38′W, wer in Google Earth nachschauen will)

Der Wind frischte auf 4 Beaufort auf und Jolana lief wie verrückt mit halbem Wind durch die Nacht. Wie war ich froh, im Hafen zwei Reffs eingebunden zu haben. So hatte ich segeltechnisch Ruhe. Natürlich hatte ich – mangels Motor und wegen Stromgeizes keine Positionslampen an. Das Ankerlicht, das Fahrtensegler normalerweise als Rundum-Leuchte nutzen, ließ sich ja nicht einschalten. Einhand war in dieser Nacht an Schlaf nicht

zu denken. Peter hatte mich informiert, dass vor dieser Küste in einer Entfernung von ca. 20 Seemeilen eine ca. 10 Meilen breite Tankerroute verläuft, in dem angeblich die 300 m Tanker mit ca. 30 Knoten von Maracaibo aus in östlicher Richtung unterwegs sein sollen! Gerade deshalb musste ich sehr aufmerksam sein. Zweimal näherten sich Riesenschiffe mit großer Fahrt. Ich musste die Positionsleuchten für eine halbe Stunde einschalten. Sie passierten glücklicherweise in ca. einer halben Seemeile Entfernung.

Die Nacht verging und ich war ziemlich müde. Am frühen Vormittag erreichte ich die Los Aves. Die Sonne im Rücken kam ich zwar gut in die Lagune hinein, touchierte aber genau in dem Moment, als ich den Anker fallen lassen wollte und die Jolana noch leicht Fahrt hatte einen der vielen nicht eingezeichneten Korallenblöcke. Da ich mich jedoch äußerst vorsichtig aus Lee kommen dem Strand genähert hatte, war ich sofort wieder frei. Der Anker hielt sehr gut. Mit dem Dinghi erforschte ich eines der letzten menschenleeren Paradiese dieser Zeit. Auf ca. 300 Quadratkilometer war ich hier der einzige Mensch. Ja ohne Motor muss man viel vorausplanen!



## **Paradies Los Aves**

Ich erreichte ein kleines Stück Paradies, das nicht nur so ursprünglich wie vor 500 Jahren war, sondern auch das einzige in der Karibik sein dürfte. Angeblich soll es nur vier Atolle in der Karibik geben. Die Los Aves sind aber eine Art Atoll mit ca. 12 km Durchmesser. Bis auf drei Fischerboote (Pinieros), die sich schnell zu Piraten entwi-

ckeln können, war ich dort der einzige Mensch.

## Piraten?

Ich erlebte dort die zwei schönsten Tage meines Törns.

Am Mittag des ersten Tag passierten die Pinieros in vielleicht 300 m Entfernung. Am Abend machten sie eine Schleife und passierten in 100 m Abstand. Sicherheitshalber vergitterte ich den Niedergang und die Vorschiffsluke mit meinen Edelstahlgittern. Die Signalpistole mit dem von Hermann gebastelten Einsatz für Schrotpatronen lag neben mir griffbereit. Aus der Nähe abgefeuert würden drei Leute mit einem Schuss umfallen. Am nächsten morgen passierten sie in 20 m Abstand. Da wurde es mir zu gefährlich und ich beschloss, noch die sen Abend auszulaufen. Vor allem, nachdem mich mein Freund Peter in Carabelleda vor den Los Aves gewarnt hatte "a lot of piracy there!" und von einem Überfall dort erzählt hatte, bei dem ein französischer Einhandsegler von der

Coastguard mit nichts als seinem T-Shirt und der Badehose auf den Los Aves lebend geborgen wurde. Er hatte alles verloren.

Finstere Gestalten saßen in den Pinieros. Es könnte Neugierde sein, aber ich dachte mir, Vorsicht ist die Mutter der Porzellankiste. Ich setzte das Grossegel, was sehr schwer fiel denn die Mastrutscher glitten nicht, dazu waren die Rollen im Topp und auch unten beim Austritt des Großfalls aus dem Mast so fest, dass sie sich kaum drehten.



Die Lazy-Jacks erschwerten das ganze nur, da sich die Segellatten immer wieder in deren Leinen verhakten. Ein Setzen des Groß gelang nur, wenn Jolana exakt im Wind lag, was ohne Motor und Einhand so gut wie unmöglich war. Durch den Anker lag Jolana im Wind. Mir war klar, dass ich ohne Maschine draußen Jolana zum Reffen nie so genau in den Wind stellen könnte. Drum entschloss ich mich, gleich das dritte Reff einzubinden, solange es noch ging.

Um ca. 18:30 gerade noch mit dem letzten Licht legte ich ab. 35 M bis Bonaire Südspitze, dazu noch ca. 10 M um Abstand von Sotavente zu gewinnen und Raumkreuzen sind bei 5 Knoten Fahrt ca. 9 h. Ich müsste also um ca. 3-4 Uhr Bonaire Süd runden. könnte dann 2 h beiliegen und bei Tageslicht in den Morgenstunden Bonaire anlaufen.

Würde ich am Morgen um 07:00 ablegen, und käme etwas dazwischen, so könnte ich möglicherweise abends Bonaire nicht so gut ausmachen und müsste dann eine ganze Nacht herumkreuzen.

Problemlos komme ich aus Barlovento heraus und gewinne Abstand zu Sotavente. Dort sollte ein Militärstützpunkt sein, dem ich wegen des fehlenden Padrone nicht in die Hände fallen wollte. Der Wind hatte auf ca. 20 - 25 kn zugenommen und die Wellen wurden ziemlich hoch, ich schätze 2 - 3 m. Ich wollte den Vorwindkurs nicht riskieren und lieber den Kurs etwas raumschots abkreuzen. Gott sei Dank mit drittem Reff, das ich noch in Barlovento eingebunden hatte. Das Schiff lief mit über 6, teilweise 7,5 kn wie verrückt. Trotz drittem Reff und halber Genua. Selbstverständlich war der Bullenstander ausgebracht. Der Windpilot funktionierte auf diesem Raumwindkurs - fast Vorwind - nicht. So musste ich 9 Stunden Ruder gehen und saß genau hinter dem Steuerstand.

## **Der Unfall**

Dann passierte es.

Eine große Welle versetzte Jolana ca. 45 Grad soweit, dass es zur Patenthalse kam. Der Schäkel des Bullenstanders brach! Über die Probleme von Niro hatte ich schon geschrieben. Ein Palstek ist ein Palstek. Der Baum kam voll über und die Talje schleuderte mich so gegen den Süllrand des Cockpits, dass ich mir wahrscheinlich 2 Rippen angebrochen hatte. Ich schrie minutenlang, bis ich nur noch röchelte. Ich glaube ich habe in meinem Leben noch nie so geschrieen. Die Schmerzen waren unerträglich. Trotzdem hielt ich das Ruder noch fest um eine weitere Patenthalse, die jetzt ohne Bullenstander zum Riggbruch geführt hätte, zu verhindern. Ich drehte trotz der Schmerzen bei. Die Fock steht back. Beigelegt. Mit der Genuaschot lasche ich das Ruder fest. In dieser Situation war nichts anderes möglich. Erschöpft sank ich auf die Cockpitbank und wollte einschlafen. Da fiel mir gerade noch ein, dass ich durch die Abdrift nachts möglicherweise unbeleuchtet in die 15 Meilen südlich verlaufende Tankerroute geraten könnte. Dort fahren die 300-m - Tanker von Maracaibo mit ca. 30 Knoten! ostwärts. Eine Kollision würde den sicheren Tod bedeuten und auf dem Tanker würden sie davon nicht mal ein Kratzen mitbekommen. So stand ich vor der Wahl: den ganzen Strom für Positionsleuchten verbrauchen und dann möglicherweise keinen Strom mehr für GPS und Funkgerät mehr haben? Na ja, dachte ich. Du hast ja noch den Generator und kannst morgen früh Strom erzeugen. Ein Irrtum, wie sich später erwies.

So quälte ich mich den Niedergang hinunter und schaltete den letzten Strom auf die Positionslampen. Jetzt rächte sich, dass ich nicht darauf bestanden hatte in Puerto La Cruz das Ankerlicht reparieren zu lassen. Denn alle Positionslampen waren auf einen Schalter gelegt. Bei  $4 \times 15 \ W = 60 \ W$  würden die Lampen sowieso mit dem Reststrom maximal  $4 \ h$  brennen. Mir war fast alles egal. Ich wollte zumindest gesehen werden können, wenn ich schon keine Wache gehen konnte. Also Positionsleuchten einschalten.

Ich konnte mich kaum bewegen, geschweige etwas tun. bereits das Belegen der Reffleine auf einer Klampe - sonst in zwei Sekunden, dauerte 15 Minuten. Nach ca. 2 h kam eine weitere große Welle, verwandelte meine Liegefläche in ein Katapult und schleuderte mich quer durchs Cockpit. Ich knallte mit dem Kopf gegen die festgebändselten Schottbretter und lag bewusstlos im Cockpit. Wie lange weiß ich nicht. Als ich aufwachte: Griff zur Stirn, Blut und Kopfschmerzen. Wahrscheinlich leichte Gehirnerschütterung. Ich musste Schlafen und da ein Lifebelt mit gebrochener Rippe unmöglich anzulegen ist, musste ich in den Salon. Im Cockpit war das Risiko außenbords geschleudert zu werden zu hoch. Der Weg in den Salon, sonst in Sekunden geschafft, dauerte minutenlang.

Den nicht wassergeschützten Generator bei dem Seegang und immer wieder überkommenden Wellen nachts aus der Achterkabine hieven und festbändseln? Alles Theorie! Wie so vieles was man an Ratschlägen geben könnte. So was

hört man bestenfalls in meiner Segelschule. Aber in solchen Situationen: Unmöglich! Als ich wieder aufwachte, und es mir nach einer halben Stunde gelang, von der Liegeposition in die Sitzposition zu kommen, war ich irgendwo südlich Bonaire und wollte mehr in Lee von Bonaire kommen um wenigstens den Seegang zu vermindern. Daher Kurs Nord! aber wieweit? Strom war keiner mehr da. GPS und Logge funktionierten nicht mehr. Einziges Kartenmaterial war der Übersegler, Und der von Hermann kopierte Hafenplan von Bonaire mit Wegpunkt. Aber keine Detailkarte von Bonaire 's Südspitze. Dort leuchtete nur ein roter Turm. Ein Feuer sollte dort sein, aber ich sah keines. Später erfuhr ich. Dass das Feuer just in dieser Zeit ausgefallen war. Im Sternenlicht sah ich dass die Insel flach auslief. Also respektabler Abstand und dann Kurs Nord. Aber auf den Wegpunkt des Hafenplans zu? Wenn da was dazwischen ist! Nach einiger Zeit wurde die See ruhiger. Ich musste bereits im Windschatten sein.

## **Auf dem Riff**

Ich beschloss, am Bug Leinen auszubringen und vor Topp und Takel abzulenzen bis es hell würde. Selbstmörderisch gelang mir der Weg zum Bug - natürlich nicht angeleint. Ich wäre bei den Schmerzen keine zwei Schritte weit gekommen. Ich stolperte am Hardtop vorbei, über die gespannten Leinen vom Dinghi und quetschte mich zwischen Mast und den angelaschten 201 Dieselkanistern durch. Gerade als ich die Leinen ausbrachte - das Boot war beigedreht - krachte es. Aufgelaufen! Jolana donnerte 5- bis 10-mal auf und nieder aufs Riff. Jede Charterschüssel wäre zu Bruch gegangen. Mayday rufen? Ohne Strom? Also Signalraketen. Ich wusste dass sie 20 Jahre alt waren und längst abgelaufen. In Puerto gab es keine Neuen zu kaufen. Wegschmeißen? Ich hatte zu Sylvester zwei ausprobiert. Es zündete nur der Treibsatz, die Leuchtkugel blieb aus. Trotzdem nahm ich sie mit, da sie eventuell mögliche Piraten auf Distanz hätten halten können. Auch die Wartung der Rettungsinsel war längst abgelaufen. Hier war jedoch als Alternative das Dinghi an Bord.

In der Hoffnung, dass vielleicht eine Rakete noch geht, feuerte ich 5 Stück ab. Wie erwartet: nur der Treibsatz funktionierte! Entmutigt probierte ich noch eine Handfackel aus. Sie funktionierte. Es war nachts ca. 1-2 Uhr. Da fiel mir die Motorbatterie ein, die ich letztmals vor einem Monat aufgefüllt und geladen hatte. Wegen des fehlenden Motors war diese zwischenzeitlich nicht mehr geladen worden. Sie könnte aber noch über Ladung verfügen, obwohl sie alt war. Umschalten! Ich war glücklich! Das UKW Gerät leuchtete auf. Auch das GPS!

MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY

Here is Sailingboat Jolana.

My Position is .... I'm alone aboard. Single-handed. With no Engine.

I'm on a Reef and I'm hurt. Maybe my ribs are broken.

MAYDAY, Mayday by Sailingboat Jolana.

keine Reaktion in der Umgebung. noch zwei Versuche. Nichts. Wahrscheinlich geht das UKW Gerät nicht.

Plötzlich hörte das Donnern auf. Jolana war durch das backstehende Segel und eine große Welle vom Riff freigekommen. Hatte sich sozusagen selber befreit. Blick in die Bilge. Kein Wasser. Ich ließ mich beigedreht südwestwärts abdriften, völlig erschöpft. Ich trieb wahrscheinlich stundenlang war aber am Morgen etwas erholter und wenigstens zu neuen Gedanken fähig. Ein Rundblick ließ mich am Horizont nur Wasser sehen. Kein Festland, kein Bonaire, kein Curacao. Nach meinen überschlägigen Berechnungen müsste ich aber näher an Bonaire sein. Der Strom aus der Motorbatterie war nun endgültig zur Neige und somit auch das GPS außer Kraft. Kurs hoch am Wind – möglichst Richtung Nord. Die Genua sah zerfetzt aus. Später stellte ich fest, es war nur der blaue UV Schutz, der in Fetzen gegangen war. Am Spätnachmittag war ich etwa 10 Meilen westlich Bonaire im südlichen Drittel. Das schaffst Du nicht bei Tageslicht. Also wieder abdriften. Morgen ganz früh werde ich versuchen nochmals hoch zu kreuzen. Solange es noch Tageslicht gab, hielt ich noch Kurs Nord. Kurz kam der Gedanke gleich nach Curacao abzudrehen. Dort hatte ich ebenfalls nur von der Einfahrt Detailkarten. Es könnte mir dasselbe passieren. Beigedreht wollte ich nun die nächste Nacht abdriften, westlich Bonaire, im Wellenschutz mit festgelaschtem Ruder.

Wie weiß ich nicht, aber mit übernatürlichen Kräften war es mir wenigstens gelungen, die Genua wegzureffen um größere Zerstörung zu verhindern. Ich musste auf die Toilette. Aber der Weg ins Vorschiff zum Klo wäre unmöglich zu bewältigen. Da blieb nur die Pütz, die im Cockpit herumlag. Es ist unglaublich, wie man in solchen Situationen jede Hygiene über Bord wirft. notfalls hätte ich in die Hose gesch...

Jolana hielt sich auch so. Der nächste Tag verging. Es wurde 14.00 Uhr. Um 18.00 Uhr geht die Sonne unter. Ich würde es wieder nicht schaffen, bei Tageslicht an Bonaire zu landen. Es ging mir nun ein bisschen besser und ich überlegte, wie ich den Generator ins Cockpit bekomme. Mit einer Latte, einem Block und einem Tampen schließlich gelang es mir den 'Generator hoch zu hieven und einigermaßen festzubändseln. Da der Tank leer war, musste ich erst Benzin nachfüllen. Das war am Achterschiff in einem 201 Kanister festgebändselt. Der Weg dorthin bot keinen festen Halt. Den Tank ins Cockpit schleifen war ein Gewaltakt der aber gelang. Den Trichter für die kleine Generator-Einfüllöffnung des 2-Litertanks in der Backskiste zu suchen wäre unmöglich gewesen. So gingen sicher einige Liter daneben auf den Cockpitboden und durch die Lenzöffnung ins Meer. Das Starten mit Seilzug, mit der rechten Hand, den Generator mit dem Hintern eingeklemmt war ein Akrobatikakt. Aber er lief! Die Ladekabel zu den Batteriebänken hatte ich bereits mit entsprechender Mühe installiert. Zwei Stunden ließ ich ihn im Cockpit laufen. Ihn außerhalb des Cockpits aufzustellen hätte durch eine überkommende Welle den Stillstand bedeuten könner In diesen 2 Stunden hatte ich Zeit mir zu überlegen, wie sich das Auspuffgas Kohlenmonoxid zunächst im Cockpit sammelt, den Niedergang hinunterfließt und den Salon füllt. Eine Möglichkeit für einen schmerzlosen Abgang.

So hoffte ich, dass der Wind das Cockpit immer genügend frei blasen würde. Das UKW Gerät war eingeschaltet, es rührte sich aber auf Kanal 16 nichts. Wahrscheinlich ist das Gerät auch kaputt. Das GPS funktionierte wieder.

## **Die Rettung**

Ich versuchte am Nachmittag die Genua wieder einzusetzen, da ich sonst gar keine Höhe gewonnen hätte. Es wurde Abend. Und immerhin, die Nordwestküste näherte sich auf ca. 5 M. Das schaffst Du wieder nicht bei Tag!

Plötzlich eine Stimme aus dem UKW Gerät! Eine Frauenstimme. Ich schaltete mich brutal dazwischen und rief

PAN-PAN - PAN-PAN - PAN-PAN, Here is sailingboat Jolana. My Position is... I'm alone aboard. Single-handed. My Engine is broken. I'm hurt. Maybe my ribs are broken. PAN PAN from Sailingboat Jolana.

Die Frauenstimme verstummte schlagartig. Dafür meldete sich klar und deutlich:

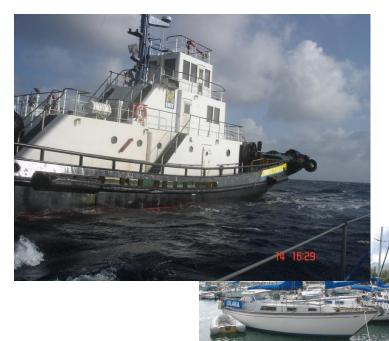
Here is the US-Coastguard on Tanker Narvik. Sailing Boat Jolana, give us your Position please.

Ich gab die Position. Sie bestätigten, dass sie mich auf dem Radar hätten und ca. 3 M weg wären. "Hold on course. We try to get a tug (=Schlepper) for you. Es wurde etwas herum gerufen und es meldete sich ein Schiff, das ich nur gestört wahrnahm, da es wahrscheinlich weiter entfernt war. Es war der Schlepper TAHITI. Ich hörte, wie der Tanker NARVIK mitteilte, dass der Skipper an Bord wahrscheinlich wegen gebrochener Rippen nichts tun kann und allein ist.

Tahiti wurde losgeschickt.

" Jolana, from Tanker NARVIK: Tug Tahiti is about 2,5 Miles from you. He is coming to help you. Hold on course and do everything you can do to reduce your speed as possible."

Ich versuchte die Genua wegzureffen. Dazu musste ich die Reffleine von der Klampe nehmen. Augenblicklich riss mir der Wind die Leine aus der Hand. Die Genua rauschte komplett aus!



Ich kurbelte ohne Rücksicht auf Schmerzen wie verrückt. Schließlich war es mir gelungen sie ganz wegzureffen.

Da kam die TAHITI. Der ca. 40 m langer Riesen-Stahl-Schlepper näherte sich bedrohlich der zerbrechlichen Nussschale Jolana längsseits in Lee. Ein guter Kapitän, denn er versuchte mehrmals sich Jolana zu nähern, ohne sie zu beschädigen. Zwei Junge Männer mit Schwimmwesten "bewaffnet" standen sprungbereit am Außenrand der Reling. noch war der Abstand für den Sprung zu groß. Die Wellen hatten 1-2 m Höhe. Der Käpt n setzte noch



zweimal an. Holz splitterte. Jolanas Fußleiste. Die Jungs sprangen! Todesmutig. Es hätte Ihr Ende bedeuten können. Zermalmt zwischen zwei Schiffsrümpfen. Oder unters Heck des Schlepper in die Schraube gezogen. Wahnsinn diese Einsatzbereitschaft! Aber sie waren an Bord. Einer übernahm sofort das Ruder. Es war Marlon, wie ich später erfuhr. Der Schlepper entfernte sich wieder. Über mein UKW Gerät hatten die Jungs Verbindung zu ihrem Käpt num Anweisun-



gen zu geben. Es ging nun darum, die Schlepptrosse herüberzubringen. Der Schlepper machte zwei, drei Versuche, dann klappte es. Marlon befestigte die Trosse am Bug. 10 Meilen waren es bis zum Hafen Bonaire. Nach 5 Meilen brach die Trosse. Diesmal funktionierte die Übergabe schon beim zweiten Anlauf.

Im Hafen bei der Zollpier angekommen stand ein ganzes Komitee bereit. TANKER NARVIK hatte alles organisiert. Ein Ambulanzwagen mit zwei Sanitätern, die Tragbahre ausgefahren. Sie waren schon eingestellt, mich von Bord tragen zu müssen. Halfen mir an Land. Der hochdekorierte Hafenkapitän in schmucker Uniform. Der Zollchef. Zwei Leute von der Immigration die sich rührend um mich kümmerten. Ich fragte den schmucken Hafenkapitän: "Sie wollen sicher die Papiere gleich haben". Er beruhigte mich und sagte: Das hat Zeit. Jetzt gehen sie erst mal ins Hospital. Die Jungs versuchten Jolana an der überhohen Zollpier festzumachen, die wahrscheinlich für 300 m Tanker ausgelegt war. wobei wieder Holz splitterte.

Im Hospital wurde ich grob untersucht (Abtasten) und geröntgt. Man fand nichts besonderes außer ein paar Quetschungen, Schatten auf der Lunge und zwei eventuell angeknackste Rippen.

In der Zwischenzeit – es war schon abends – warteten die zwei Immigration-Officers im Wartezimmer immer noch auf mich! Mit äußerster Freundlichkeit fuhren sie mich dann zurück zu ihrem Büro, öffneten noch mal, machten Späße, versuchten mich aufzuheitern und demonstrierten mir ihre neue Kaffeemaschine. "Cappuccino? Kaffee? Mit Milch mit Zucker? Wie viel?" So etwas Freundliches von Behörden habe ich bisher nirgendwo auf der Welt gesehen. Ich argwöhnte: "Soll ich etwas ausfüllen?" Sie meinten "Nein, nein, das hat noch Zeit. Jetzt erholen Sie sich mal. Wir werden jetzt für Sie ein Hotel suchen. Am günstigsten ist unten an der Mole gleich das "Rochaline". Dort angekommen, blickte uns der Manager auf die Frage nach einem Zimmer bekümmert an. "Sorry, but we are fully booked". Besorgt kontrollierte er nochmals die Belegungsliste und kam zum gleichen Ergebnis. Darauf redeten die Officers eindringlich in ihrer einheimischen Sprache Papiamento auf ihn ein. Und siehe da, er fand auf einmal ein Zimmer! "But only for one night!" meinte er. Es wurden drei Nächte und danach noch mal.. Er war also gar nicht so wie er aussah. Auch später kümmerte sich Sjoerd rührend um mich, besuchte mich im Krankenhaus, ließ seine Beziehungen zum Airport spielen und erreichte schließlich nach meinem zweiten Krankenhausaufenthalt einen Rückflug.

Nachdem ich mein Hotelzimmer bezogen hatte, warf ich noch einmal einen Blick an die Mole. Jolana war weg! Aber kurz darauf entdeckte ich sie an einer anderen, niedrigeren Mole. Scheinbar hatte eine Barkasse die Yacht an die für eine Segelyacht geeignetere Mole verholt und vertäut! Der Hafenkapitän meinte, da kann sie mal bis morgen liegen.



## **Tage in Bonaire**

Drei Tage, drei Nächte auf See, verletzt.

Jetzt bin ich erstmal im Hotel Rochaline in Bonaire und erhole mich langsam von den Strapazen. Ich kann immer noch nicht richtig Atmen. 50 m gehen ist bereits ein Gewaltakt. Egal, dachte ich, jetzt wird alles gut. Aber auch das war ein Irrtum.

Bereits am nächsten Tag machte ich mich früh auf den Weg zur Mole, da ich ins Hotel nur mit T-Shirt und Shorts angekommen war. Ich wollte mir von Jolana ein paar Klamotten holen. Da kam die Überraschung!

## Schiff sinkt und fast abgeschossen!

Vom Niedergang aus sah ich bereits die Bescherung: Über den Bodenbrettern stand – fast bis zu den Polstern reiner Diesel! Mir war sofort klar, was passiert war: Die Jolana hatte auf dem Riff doch was abbekommen und irgendwie musste Seewasser eingedrungen sein, das über die Entlüftungsöffnungen in die Dieseltanks eingedrungen war, oder die Dieseltanks hatten direkt ein Leck bekommen. Dann drückt es logischerweise zuerst der leichtere Diesel aus dem Tank bevor dann das Seewasser kommt.

Was für ein Glück hatte ich gehabt! Eine Nacht mehr auf dem karibischen Atlantik und ich wäre jämmerlich abgesoffen! Ich war erneut dem Tode entronnen! Spontan wollte ich die Bilgenpumpe einschalten, da fiel mir gerade noch ein, dass die Bonairer möglicherweise nicht sonderlich interessiert sein könnten, in ihrem traumhaft sauberem Wasser 220 l Diesel herumschwimmen zu haben. So ging ich sofort zum Hafenamt und erzählte dem ernst dreinblickenden Kommandante die Geschichte und dass ich mich nicht traute, den Diesel abzupumpen, weil das bei uns in Europa ganz schön bestraft werden kann. Entrüstet brauste er auf und – fast schrie er:

"BEI UNS AUCH! 5000 \$ KOSTET DAS MINDESTENS!"

Er informierte sofort die Feuerwehr, die nach einiger Zeit ankam. Sorgfältig erkundigten sich die Feuerwehrleute nach der Lage der Batterien, um diese abzuklemmen. Dies sollte einen möglichen Brand verhindern. Dann pumpten sie mit riesigem Schlauch die Dieselbrühe ab. Währenddessen interviewte mich ein Reporter der dortigen Tagespresse über meine Geschichte. Ein Uniformierter von der Bonaire-Coastgard gesellte sich dazu und fragte mich:

"Sagen sie mal, wann war das etwa, als Sie auf das Riff aufliefen? Kann es sein, dass das vor drei Tagen war?"

Ich bejahte.

"Kann es sein, dass dies um ca. 03:00 Uhr nachts war?"

Ich bejahte erneut.

"Wissen Sie, was Sie für ein Glück gehabt haben? Wir haben nämlich über den ABC-Inseln zusammen mit der US-Coastguard ein großes Radarnetz gespannt, da wir öfter mit Rauschgiftschmugglern aus Kolumbien und Venezuela zu tun haben. Die sind schwer bewaffnet! - und wir auch! Und hier ist nicht Europa wo man lange fragt. In dieser Nacht haben wir nämlich ein Schiff ausgemacht, das sich langsam der venezuelanischen Küste von Süden näherte. Unser Posten gab an, dass es unbeleuchtet sei. Wir funkten es auf Kanal 16 an, aber es antwortete nicht! Sehr verdächtig. Wir machten bereits ein Patrouillenboot fertig, hätten uns genähert, auf Kanal 16 noch einmal gerufen und dann geschossen! Das Boot entfernte sich jedoch dann wieder und wir bliesen die Aktion ab!"

## Das Ende vom Lied

Erneut dem Tod entkommen – dachte ich mir! Bereits am Vortag hatten mich die Immigration-Leute zu Lelle, dem Schweden gefahren, der etwas außerhalb Kraljendik die einzige nautische Werkstatt auf der Insel hatte. Er sei der beste, weiß und kann alles reparieren erklärte man mir. Die Fahrt – ca. 2 km wurde zur Tortur! Jede kleinste Bodenwelle und jedes Schlagloch spürte ich brutal in meiner Bauchgegend. Und so hing ich am Haltegriff des Beifahrersitzes um alles abzufedern.

Noch am selben Abend schleppte mich die Hafenbarkasse in ein enges Kanalnetz wo mich Lelle, der Schwede mit Johann "dem Kran", wie sie ihn nannten, erwartete. Offensichtlich fuhr der Barkassenführer diese Strecke das erste Mal. Denn direkt bei der Einfahrt gab es einen "Rumms", die Barkasse stand, versuchte zu drehen, kam frei, nochmals "Rumms", das war die Jolana. Aufgelaufen! Aber bei weitem nicht so stark wie auf dem Riff vor Bonaire. Wir kamen wieder frei. Lelle und Johann hievten Jolana bei einbrechender Dunkelheit aus dem Wasser. Ameisen fraßen meine Beine auf und ich war froh von diesem Gelände wieder wegzukommen.

Ich hatte Stefan angerufen und ihm mitgeteilt, dass er unbedingt herkommen müsse, um sich weiter um sein Schiff zu kümmern. Ich könnte es nicht mehr. Von nun an ging es mir jeden Tag schlechter statt besser. Die Schmerzen im Bauchbereich nahmen zu. Ich war froh, als Stefan nach 3 Tagen kam. Er kümmerte sich um Jolana, hatte nun endgültig genug von dem Schiff, das ihn nur Kosten bereitete und entschloss sich, das Schiff an Lelle zu verkaufen, egal zu welchem Preis. Lelle kaufte die Yacht für "einen Apfel und ein Ei".



## **Nachwort**

Nach 5 Tagen fuhr mich Stefan mit seinem Mietwagen ins Krankenhaus, da ich es vor Schmerzen nicht mehr aushielt. Dort stellte man fest, dass durch die Quetschung des gesamten Oberkörpers offensichtlich der Blinddarm gereizt und durchgebrochen war. Noch am selben Tag wurde ich operiert. Beim Öffnen des Bauchraums stellten die Ärzte ca. einen Liter Blut im Bauchraum fest. Das war 's also! Innere Blutungen. Wenn ich mir vorstelle, der Blinddarmdurchbruch wäre auf offener See passiert - wieder einmal dem Tod entronnen!

Nach meiner Entlassung aus dem Krankenhaus in Bonaire dauerte es noch drei lange Tage bis Sjoerd für mich einen Rückflug organisiert hatte. Es war zwar in der Business Class, aber der Preis war mir egal. Ich betete nur heimzukommen, zumindest irgendwo nach Europa. Zu Hause angekommen, kam ich zur gründlichen Untersuchung gleich ins hiesige Krankenhaus und erfuhr hier beste Untersuchungen und beste Behandlung. Diagnose der Ärzte:

Leberriss, Milzverletzung, Lungenquetschung.

Mittlerweile habe ich mich wieder erholt, mir geht's medizinisch wieder gut und ich stürze mich voll in meine Arbeit.

### **Schlusswort und Erkenntnis:**

Ich bin in eines der Paradiese gefahren, die uns auf Plakaten dargeboten werden. Und ich weiß jetzt wo das Paradies ist.

Es ist hier in Europa.
Genauer noch in Deutschland.
Noch genauer in meiner Heimat Bayern und dort in Regensburg.
Und ganz genau: Das Paradies ist in mir selbst.

Eine Mail die ich von Stefan vor einer Woche erhielt, nachdem er sich lange nicht mehr gemeldet hatte und ich ihm geschrieben hatte, dass es mir wieder gut geht:

... Lieber Hans,

zuallererst bin ich heilfroh, dass Du wieder auf dem Damm bist. Traute mich nicht nachzuhaken. Das sah ja nicht gut aus. Der Zustand Deiner Lunge stimmte Doc Miranda nicht fröhlich. Habe Dir - bewusst - nie von Seiner Diagnose berichtet. Laienhaft ausgedrückt: Beide Lungenflügel waren zusammengedrückt und drohten sich nicht wieder zu entspannen. In der Folge flache Atmung, Flugverbot, Sauerstoffdosen und nach Deinem baldigen Tod Asphaltspende zum Ausbau der Bonairschen Umgehungsautobahn.

Glück auf und langes Leben - Marlboroman.



#### Mein Gedicht hierzu:

Gewidmet meiner Freundin Carola Angrick als Dank für die vielen Stunden nachts in denen Sie mir in meinen schwersten Stunden im Jahr 2008 meine düstere Gedanken aufhellte.

## Wie ein lauer Sommerwind

Schüsse durchbrechen die Sommernacht In Caracas Carabelleda. Ein Mann, eine Frau wird umgebracht Gefährlich ist's weiß hier ein jeder. Weg! Denkt der Skipper der Segelyacht Beschleunigt sofort seinen Schritt Zum Boot hin, an Deck, sucht sicheren Tritt, Löst Leinen, den Anker setzt Segel geschwind, Hinaus aus dem Hafen, sucht günstigen Wind.

Das Boot gleitet fort
Zum sicheren Ort
Getragen von sanften Wellen.
Entfernt hört er Hunde noch bellen.
Der Wind frischt auf, er hört schäumende Gischt
Im Dunkel des tiefschwarzen Meeres
Schwarz ist auch der Himmel, jed' Licht erlischt
Selbst oben die Wolken verhüllen
Die Pracht, des glänzenden Sternenheers.
Das Wasser kommt über, es tost, bäumt sich auf,
Die Natur nimmt sich scheinbar jetzt Ihren Lauf
und wie Sirenengeheul hört sich an das Schreien des Meers.

Eins wird Schwarz, Himmel und Meer Die Yacht umspült sanft von den Wellen. Es legt sich der Sturm. Es legt sich die Angst. Als morgens der Himmel sich hellt. Am Horizont schwindet zögernd nur Das glänzende Sternenzelt.

Die See wird ruhig sanft rollen die Wellen Und wiegen das Schiff wie ein Kindlein zum Schlaf. Weich zeichnet sich dort am Ende der Welt das erste Wolkenschaf. Die Gedanken sind frei, sie fliegen davon weit weg zu der Liebe Stellen.

Wer ist's wo nun die Gedanken sind?
So fern und nicht greifbar, ein Vogel singt
Zurück den Gruß der Liebsten er bringt,
der wärmt das Herz die Gefühle,
Gleich einem lauen Sommerwind.

Von Hans Sakowski im November 2008

