

CLARA MARE



RAUS AUS DEM BÜRO -  
REIN INS SEGELABENTEUER



DELIOUS KLASING

# ANEKDOTENREICHE MANÖVERGESPRÄCHE

Tag 2: Sonntag, 28. August 2016

Inzwischen waren seit meiner Ankunft auf Sardinien über 24 Stunden vergangen, und noch immer hatte ich festen Boden unter den Füßen. Statt das Gefühl der Freiheit auf dem Wasser zu genießen, den Wind in den Haaren zu spüren und mir von der Sonne einen goldbraunen Teint verpassen zu lassen, fand ich mich eingesperrt auf einer verdreckten, stickigen und stinkenden Hafentoilette wieder. Da war eindeutig etwas falsch gelaufen, befand ich!

Der Morgen hatte für mein Dafürhalten schon etwas merkwürdig begonnen, als ich, noch mit Schlafsand in den Augen, in meinem Schlafanzug durch den Hafen spaziert war und mit meiner immer noch angeschlagenen Stimme lauter fremden Leuten einen schönen guten Morgen gewünscht hatte. Normalerweise brachte ich im Schlafanzug nicht mal den Müll herunter, geschweige denn, dass ich das Haus verlassen würde, ohne vorher meine Zähne geputzt zu haben. Und auch wenn ich nicht zu jenen gehörte, die sich erst durch das richtige Make-up in ihr eigenes Selbst verwandeln, so erinnerte ich mich noch gut an die besorgten Nachfragen meiner Kolleginnen nach meinem Gesundheitszustand, als ich eines Morgens im Büro vergessen hatte Mascara aufzutragen.

Doch nun stand ich hier, ungeschminkt, mit zerzausten Haaren, einer Stimme, die nach einer durchzechten Nacht klang – inklusive einer dazu passenden Alkoholfahne –, und hielt auf dem Weg zur Dusche einen Morgenplausch mit Menschen, die ich noch keine 24 Stunden kannte. Dabei hatte ich ein gutes Timing, denn hinter mir wurde die Schlange vor der Dusche immer länger und länger. Ich fragte mich, wie zum Teufel Katharina schon wieder diesen klaren Blick mit absolut perfekt getuschten Wimpern hinbekommen hatte. Wie sich herausstellte, färbte sie sie regelmäßig und hatte ihren Eyeliner gleich eintätowieren lassen, sodass sie sich das Schminken morgens sparen konnte.

Nach der morgendlichen Erfrischung kehrte ich, passend zum Frühstück, das der Rest

meiner Mannschaft inzwischen angerichtet hatte, aufs Boot zurück. Diese Arbeitsteilung hatte aus meiner Sicht schon einmal ganz wunderbar funktioniert. Meine Crew hatte ordentlich aufgefahren und dafür tief in den Schränken des Bootes gewühlt, um zutage zu fördern, was sie am Vortag so aufwendig verstaut hatte. Meine Mitsegler hatten nicht nur den von mir auf Italienisch erstandenen Aufschnitt wiedergefunden, sondern auch jede Menge frisches Obst aufgetischt. Entsprechend gemütlich ging es zu, und die Zeit verrann wie im Fluge. Während sich auf den anderen beiden Booten geschäftige Betriebsamkeit einstellte, saßen wir noch immer beim Frühstück und lauschten Oves Anekdoten. Er machte dort weiter, wo er in der Nacht zuvor aufgehört hatte, und erzählte unfassbar schlechte Witze. Zum Beispiel diesen hier: »Ein Mann will seinen Freund verkuppeln und stellt ihm eine gute Bekannte vor. Zuvor warnt der Mann seinen Freund: ›Alter, sei nett und sprich sie nicht auf ihre kleinen Brüste an.« Als der Freund und die Frau aufeinandertreffen, unterhalten sie sich gut. Schließlich kommt die Frau selbst auf ihre geringe Oberweite zu sprechen. Um der Frau Mut zuzusprechen, erklärt der Freund: ›Wenn du üppigere Rundungen haben willst, dann versuch doch mal zwischen deinen Brüsten immer mit Toilettenpapier zu reiben, das hat ja bei deinem Hinterteil auch gut funktioniert.« Ich wusste nicht, ob ich angesichts dieses Humors lachen oder weinen sollte.

Zwischen seinen Witzen und Anekdoten wies Ove immer mal wieder darauf hin, dass er uns Amateuren das richtige Verhalten an Bord zu gegebener Zeit in der offiziellen Einführung schon nahebringen würde. Doch statt sich in Sicherheitsaspekten oder organisatorischem Klein-Klein zu ergehen, fuhr er lieber mit seinen Geschichten fort. Ganz allmählich wurden wir jedoch alle immer unruhiger. Wir wollten nicht länger nur über das Segeln reden, sondern endlich selbst raus aufs Wasser! Also alle noch mal schnell für kleine Königstiger, und dann sollte es losgehen.

Und hier stand ich nun in der Behindertenkabine der Hafentoilette und sah vor meinem inneren Auge meine Crew ohne mich ablegen, während ich die Woche hier verbringen würde. Wann würde wohl jemand merken, dass einer fehlte? So gut kannten wir einander ja noch nicht. In der Enge des Bootes würde es sicher einige Zeit dauern, bis auffiel, dass ein Platz nicht besetzt war. Warum ließ sich auch diese verdammte Tür nicht mehr öffnen, fragte ich mich und ruckelte verzweifelt am Schließmechanismus. Als ich von draußen Stimmen vernahm, klopfte ich aufgeregt gegen die Tür. Ich erkannte die Stimme meiner Mitseglerin und schrie aus Leibeskräften: »Halloooo! Ist da jemand? Katharinaaaaaaaa, ich bin hier eingesperrt!« Ich war überglücklich, als ich feststellte, dass Katharina meine Rufe gehört hatte und im Hafbüro Hilfe holte. Nach wenigen Minuten wurde ich

schweißgebadet von einem übergewichtigen Hafenmitarbeiter aus meinem Gefängnis befreit und in einem italienisch-englischen Mischmasch angepflaumt, dass dies eine Behindertentoilette sei. Woher wollte denn dieser Mann wissen, dass ich dort eigentlich nichts zu suchen hatte, fragte ich mich und unterdrückte die gehässige Bemerkung, wie sich denn ein Rollstuhlfahrer aus der Kabine hätte befreien sollen. Statt mich aufzuregen, genoss ich meine neu gewonnene Freiheit und beeilte mich, zurück auf mein Boot zu kommen.

Inzwischen war so viel Zeit verstrichen, dass Ove nur schnell zwei Aufgaben verteilte: die des Ersatzskippers und die des Ankerbeauftragten. Frank schien unter diesem Haufen von Segelamateuren noch die meiste Bootserfahrung zu haben, denn seine letzte Segelreise lag erst zwei Jahre zurück. Somit wurde er kurzerhand zum Ersatzskipper ernannt. Ich bot mich derweil an, den Anker zu übernehmen. Der Job wirkte harmlos. Immerhin gab es eine elektrische Ankerwinde, die die Arbeit für mich übernehmen würde. Ich musste nur einen Knopf auf einer Fernbedienung drücken, um die Ankerkette abzulassen. Doch Ove warnte mich und alle anderen sehr eindringlich: »Nur die Fernbedienung anfassen. Ich will hier keine Finger in der Kette sehen. NIEMALS!« Darüber hinaus reduzierte Ove die Sicherheitseinweisung auf ein Minimum: »Da sind die Schwimmwesten und los geht's! Ich gehe nur noch mal schnell aufs Örtchen.« Ich wollte ihm noch hinterherrufen, dass er die Behindertenkabine meiden solle, doch für meine Warnung war es zu spät. Er war längst weg und natürlich zielstrebig auf genau diese komfortable Kabine zugesteuert. Als er nach zehn Minuten nicht zurückgekommen war, schickten wir erneut das Hafenpersonal los. Kurz darauf erblickten wir einen vor Wut schnaubenden Ove, der es nun erst recht eilig hatte, den Hafen zu verlassen. Und so stachen wir endlich in See.

Unser Ersatzskipper Frank machte sich in der Hafeneinfahrt erst einmal mit dem Motor vertraut. Auf Oves Kommando versuchte er, das Boot an einem bestimmten Punkt zum Stehen zu bringen und scheiterte gnadenlos. Wir drifteten auf einen großen Fischkutter zu und versperrten die Hafenzufahrt. Zum Glück hingen an unserer Reling noch die Fender – große, mit Luft gefüllte Plastikkörper, die als Schutz für unser Boot dienten. Da wir unser Glück dennoch nicht auf die Probe stellen wollten, verließen wir den Hafen lieber und fuhren raus aufs offene Meer. Unsere Fender ließen wir sicherheitshalber vorerst an der Reling hängen, für den Fall, dass es zu weiteren Beinahe-Kollisionen kommen sollte.

Die Segelerfahrungen der meisten Crewmitglieder gingen auf ein paar Stunden auf einer Jolle zurück, sodass sich das Steuern unseres Bootes als echte Herausforderung herausstellte. Katharina und Steffi hatten stundenlang damit gekämpft, sich die Bedienung der Pinne zu eigen zu machen, die man nach steuerbord zieht, um nach backbord zu fahren.

Aber was genau war jetzt noch mal steuerbord und was backbord?

Der Rudermann bediente eine Pinne üblicherweise mit der rechten Hand. Seinen Rücken – englisch: back – kehrte er dabei der linken Schiffseite zu, demnach war backbord auf der linken und steuerbord auf der rechten Seite des Schiffes. 1847 hatte Großbritannien dieses System international eingeführt. Ove erzählte derweil eine andere Geschichte: Wenn ein Matrose früher die Seiten verwechselte, dann habe es eine Backpfeife geschallert. Wenn der Vorgesetzte Rechtshänder war, brannte dem Matrosen danach die linke Wange – oder Backe. Damit war außerdem geklärt, warum die Positionsfarbe für die linke Schiffseite, also für Backbord, rot war. Die Steuerbordseite eines Schiffes wurde wiederum grün beleuchtet. Für den unwahrscheinlichen Fall, dass ich als Linkshänderin einmal Backpfeifen verteilen sollte, würde ich die Mannschaft allerdings ins totale Chaos stürzen. Mir erschienen beide Geschichten zu kompliziert, und das nicht nur, weil ich lieber mit der linken Hand steuerte und zuschlug. Ich fand eine andere Eselsbrücke wesentlich hilfreicher: In »Steuerbord« steckte ein »r« wie rechts. So einfach war das.

Insbesondere die erste Geschichte von der Pinne taugte auf unserem Schiff ohnehin nicht als Gedankenstütze. Auf einem Dickschiff wie unserem – es maß eine Länge von 13,13 Metern und eine Breite von 4,12 Metern – gab es keine Pinne, sondern ein Steuerrad, das eher wie ein Lenkrad in einem Auto funktionierte. Wollte man nach rechts fahren, drehte man das Rad nach rechts mit »r« wie in »steuerbord«. Und umgekehrt. Und genau das machte Steffi und Katharina nun zu schaffen, denn sie fuhren zwar auch Auto, hatten das Segeln aber an einer Pinne gelernt.

Unser kleines Dickschiff AMETHYST war nach einem violetten Stück Quarz benannt. Wikipedia behauptete, der Name gehe möglicherweise auf den Glauben zurück, dass Wein in Kombination mit Amethyst nicht berauschend wirke. Nun, dies konnte ich nach dem gestrigen Abend nicht bestätigen. Der Wein erklärte vielmehr, warum wir so viele Eselsbrücken brauchten, um backbord und steuerbord auseinanderzuhalten.

Da wir uns auf einem Segelboot befanden, wollten wir uns natürlich auch umgehend durch die Kraft des Windes fortbewegen. Hierzu mussten die Segel gesetzt werden. Leichter gesagt als getan. Rudermann Frank, der gerade den von Skipper Ove vorgegebenen Kurs gefunden hatte, erhielt vom Skipper die Order, »in den Wind zu gehen«. Das war natürlich nicht im wörtlichen Sinne gemeint. Vielmehr sollte Frank den Bug des Schiffes so drehen, dass der Wind genau von vorn kam. Aber woher zum Teufel sollten wir wissen, wo der Wind herkam? Den Finger anlecken, die Hand hochrecken und spüren, auf welcher Seite er kalt wurde, kam wohl nicht infrage. Unsere Blicke wanderten erstmals nach oben, den Mast entlang in Richtung des winzig kleinen Verklickers, einem

kleinen Metallpfeil, der sich fröhlich mit dem Wind drehte. Von hier unten war er nur schwer zu erkennen, weil das Sonnensegel ständig im Weg war. Die Reißverschlüsse, die zum Öffnen von Sichtschlitzen gedacht waren, hatte jemand mit großer Sorgfalt zugenäht. Also orientierte Frank sich kurzerhand an den diversen Fahnen, die leicht im Wind flatterten. Da war die grün-weiß-rote Flagge, denn wir befanden uns in italienischen Gewässern. Gemeldet war das Boot in Griechenland, weshalb auch eine blau-weiße Flagge im Wind flatterte. Auf der dritten Flagge, der größten der drei, war das gelb-blaue Logo unseres Reiseveranstalters zu sehen. Nachdem Frank ein wenig abgedreht hatte und die Flaggen genau über dem Heck des Schiffes munter flatterten und uns zeigten, dass wir im Wind standen, fragte Ove: »Klar zum Großsetzen?«, und schaute in verwirrte Gesichter. »Äh, nööö! Wer soll sich jetzt wohin setzen?«, fragte Steffi. In mir regten sich ein paar vergessen geglaubte Erinnerungen. Offenbar hatten sich die frühkindlichen Segelreisen doch ausgezahlt, denn mein Unterbewusstsein wusste, was zu tun war. Meine Synapsen sendeten elektrische Impulse an meine Muskeln, die mich aufstehen und zum Großfall greifen ließen, ein blau-weiß gestreiftes Seil auf dem Deck. Doch halt, da tat sich gar nichts, auch wenn ich mich mit allem, was ich hatte – das waren aktuell so um die 54 Kilo –, in das Seil hängte. Das konnte doch nicht sein, wir standen doch voll im Wind, ging es mir durch den Kopf. Während ich wie eine Verrückte am Großfall zerrte und durch die Anstrengung langsam einen roten Kopf bekam, erfolgte von hinten der amüsierte Hinweis von Skipper Ove, dass es helfen könne, die zugehörige Hebelklemme zu lösen, die das Seil bombenfest hielt. Und tatsächlich konnte ich das Rollgroß nach dem Öffnen der Klemme aus seinem geschützten Örtchen im Mast hervorziehen. Doch schon nach wenigen Zügen hakte es wieder. Es lag also nicht allein an unseren mangelnden Kenntnissen oder meiner körperlichen Konstitution, dass wir das Segel nicht hochbekamen. Ove kletterte aufs Mittelschiff und zerrte so lange am Großfall, bis es sich langsam zu lösen begann. Dabei staubten die vom Salzwasser und der Zeit hart gewordenen Seile, und ich fragte mich, ob sie wohl allesamt bis zum Ende unseres Törns halten würden. Auch die Großschot, ein weiteres Seil, über das wir das Segel vom Cockpit aus bedienen konnten, sah schon ein wenig verschlissen aus und brauchte besondere Zuwendung, bevor es sich durch den Rollblock ziehen ließ. Doch mit vereinten Kräften schafften wir es, dem in die Jahre gekommenen Material zum Trotz, unser Segel Stück für Stück zum ersten Mal zu hissen. Nachdem Frank wieder auf Kurs gegangen war, trimmten wir die Segel passend zum halben – das heißt seitlich kommenden – Wind. Wir waren stolz wie Oskar!

Doch noch waren wir nicht vollständig segelfähig. Wir mussten auch das Vorsegel setzen. »Wie ging das denn noch mal?«, fragten wir uns. Nach meinen Erfahrungen mit dem Großfall machte ich mich auf die Suche nach einer passenden Klemme, die ich lösen