

03.04.2018

Die „Weltumsegelung“ der Rentner

von Karl Kieser

(5) Große Fahrt

Die Rückkehr in den kleinen Hafen von Arles ist kurzzeitig fast wie eine Heimkehr. Sogar Maurice zeigt ein freundliches Gesicht, als alle vier zum zweiten Frühstück in seinem Bistro auftauchen. Die MERCI fehlt aber in dem gewohnten Bild. Vor allem für Amélie wird die Endgültigkeit von Kurts Tod noch einmal deutlich.

Etwas hat sich aber doch geändert. Die lockere, unbeschwerte Stimmung, der auch Heinz beinahe verfallen wäre, kann sich nicht mehr so recht durchsetzen.

Nun haben alle ein beruhigendes Sümmchen auf dem Konto, die Idee der großen Reise hat gezündet und plötzlich steht ihnen die Welt offen.

Es ist Zeit für einen Neubeginn.

An den letzten Tagen war das Wetter schon ungemütlich. Die ruhigen Herbsttage scheinen vorbei zu sein. Für die Segler wird es höchste Zeit, endlich nach Süden aufzubrechen.

Jan und Pierre haben ihre Boote in den letzten Tagen schon reisefertig gemacht. Alle Tanks sind voll und es wurden große Mengen Proviant eingelagert. Solange sie das Mietauto noch zur Verfügung haben, werden nun auch für die LIBERTY Massen von Konserven in der Bilge verstaut. Heinz besteht darauf, dass die Etiketten abgelöst, aber alle Dosen mit wasserfesten Stiften beschriftet werden. Es ist schon zu oft vorgekommen, dass überkommendes Wasser in der Bilge die Etiketten ablösen die dann die Pumpen verstopfen. Einkauf und Einlagerung übernimmt Amélie, während die Männer die Reiseetappen festlegen. Auch das Kartenmaterial muss gesichtet werden, ob alles in ausreichender Aktualisierung an Bord ist.

Jan's neues Schiff, die LILO, hat bereits ein modernes Navigationssystem mit elektronischen Karten an Bord. So etwas ist auch auf der LIBERTY vorhanden, denn der Erbauer hat konsequent auf alle sinnvollen technischen Hilfsmittel gesetzt. Nur Pierre muss vorläufig nur mit den Papierkarten navigieren. Ein zuverlässiges GPS-Gerät hat aber auch er an Bord.

An diesem Abend wird bei Maurice Abschied gefeiert. Alle Stammgäste sind eingeladen. Es wird ein schönes Fest. Viele gute Wünsche begleiten die Segler, die

sich bald zurückziehen. Am kommenden Morgen soll sehr früh aufgebrochen werden, denn für den Nachmittag sind sie in Port Napoléon am Mastenkran angemeldet.

Es ist noch dunkel, während Heinz und Amélie sich für die Fahrt vorbereiten. Mit dem ersten Tageslicht löst sich Pierres JURA aus ihrer Box und geht als erste in den Kanal, der sie zur Rhone bringt. Die LIBERTY folgt mit großem Abstand.

Das Wetter ist nicht gerade einladend. Es regnet und ein böiger Wind macht die Fahrt an Deck unangenehm. Auf der LIBERTY kann die Crew vom Innanfahrand steuern und hat unter dem unwirtlichen Wetter nicht zu leiden.

Jan und Pierre, die diesen Trip gemeinsam machen, legen ein ordentliches Tempo vor. Sie werden als erste an den Kran gehen, daher hat es die LIBERTY nicht so eilig.

Bei der JURA klappt das Stellen des Mastes überraschend gut. Bei der LIBERTY dauert es länger. Durch die zwei Masten ist die Verstagung des Riggs komplizierter. Inklusive Probesegelein benötigen sie insgesamt fast zwei Tage. Zwei Tage bei durchgehend unangenehmem Wetter. Auch für die kommenden Tage ist keine wesentliche Besserung zu erwarten. Für den Wind, ihre künftige Antriebskraft, sieht es dagegen moderat aus. Bei maximal 6 Beaufort aus West könnten sie die Balearen ohne zu kreuzen ansteuern. Auch die Aussichten der nächsten Tage sind nicht schlecht. Mit Starkwind oder gar Sturm ist zunächst nicht zu rechnen.

Am Abend vor ihrem Aufbruch sitzen die vier noch eine Weile zusammen und besprechen mögliche Situationen für die gemeinsame Segelreise. Als erstes Ziel war ursprünglich die Süd-Ostküste Mallorcas vorgesehen. Nachdem sie aber festgestellt haben, dass die Häfen dort extrem teuer sind, haben sie sich doch für das spanische Festland entschieden.

Am nächsten Morgen geht es los. Niemand von ihnen hat Erfahrungen mit Segeln in der Gruppe. Jan soll den Konvoi anführen, gefolgt von Pierre. Die LIBERTY soll als schnellstes Schiff den Abschluss bilden und die gesamte Gruppe im Auge behalten. Da sie auf der ganzen Strecke über einen verabredeten Funkkanal in Verbindung bleiben, sollten Korrekturen in Kurs und Geschwindigkeit, Verabredungen zur Wende usw. jederzeit möglich sein.

Alle orientieren sich an Jans LILLO, trimmen Segel und Selbststeueranlage so, dass sie in gleichbleibendem Abstand folgen können. Tagsüber klappt das auch ganz gut. Da sie sich mit der Rundumsicht abwechseln, ergeben sich für jeden Skipper genügend Ruhephasen und reichlich Zeit für Malzeiten usw.

Eigentlich sollte Kurts Asche bei ihrem ersten gemeinsamen Tag auf See dem Meer übergeben werden. Das Wetter ist aber anhaltend regnerisch und die See sehr bewegt. Daher kommen sie überein, einen besseren Zeitpunkt für eine würdige Seebestattung abzuwarten.

Bis zur spanischen Südspitze liegen fast 800 Seemeilen vor ihnen. Solange Wind und Wellen keine unnötigen Risiken bedeuten, wollen sie so viel wie möglich davon schaffen. Bei einem Etmaal von 100 Meilen, würden sie also mindestens eine Woche

benötigen. Alle rechnen aber täglich mit dem Einsetzen des Levante, einem kräftigen Ostwind, der sie ohne Kreuzschläge nach Süd-Westen voranbringen wird.

Die erste Nacht ist für alle eine neue Erfahrung. Alle drei Yachten haben einen Radarreflektor im Masttop, der sie für die Großschifffahrt auch bei Nacht sichtbar machen soll. Zusätzlich hat jeder einen Radarwarner an Bord, der heftig piept, sobald das Radarsignal eines fremden Schiffes empfangen wird. Mit diesen Hilfsmitteln glauben sie vor unangenehmen Überraschungen relativ sicher zu sein.

Die LIBERTY hat zwar selbst ein weitreichendes Radargerät am Besan-Mast, das aber in ihrem kleinen Konvoi nicht permanent aktiviert werden kann, weil einen die Piepserei des Radarwarners verrückt machen würde. Zum Einbruch der Dunkelheit vergewissern sie sich gegenseitig, dass die Sicherheitsgeräte aktiviert sind und verabreden für den kommenden Tag eine GPS-Position für den Fall, dass sie sich aus den Augen verlieren. Außerdem haben sie eine stündliche Funkmeldung vereinbart.

Die Nacht ist stockfinster und der immer noch andauernde Regen erlaubt nur eine begrenzte Sichtweite. Lange kann Heinz die beiden Toplichter der vorausfahrenden Boote erkennen. Es scheint auch so, dass Pierres Boot JURA allmählich nach Luv ausschert. Er nimmt sich vor, dass beim nächsten Stundenanruf zu erwähnen, bemerkt aber wenig später, dass Pierre den Fehler schon selbst bemerkt und korrigiert hat.

Bei jedem zweiten Stundenrundruf wird LIBERTYs Radar kurzzeitig eingeschaltet und gestattet so einen Überblick, ob der kleine Konvoi noch beieinander ist. Amélie und Heinz lösen sich in einer 4-stündigen Wache ab.

Der Wind flaut im Laufe der Nacht mehr und mehr ab. Der Seegang lässt sich aber nicht so schnell beruhigen. Zeitweise hat der Wind nicht mehr die Kraft, die Segel zu füllen. Das Schlagen des Tuches im Seegang ist nervtötend.

Die LIBERTY gehorcht nicht mehr der Selbststeueranlage und torkelt wild in der alten See. Es ist ausgerechnet Amélies Wache. Sie ist entsetzt und versucht verzweifelt mit der Situation alleine zurecht zu kommen. An Schlaf ist bei diesen Bedingungen nicht zu denken. Heinz weiß, dass diese Situation für das Material besonders belastend ist. Sie kommen daher überein, die Segel zu bergen.

Auf der LIBERTY ist das kein Problem. Niemand muss das schützende Cockpit verlassen. Mit den elektrischen Winschen werden die Segel auf Knopfdruck in die Bäume gerollt. Unter Motor steuern sie dann auf den vorgegebenen Treffpunkt zu. Nach nicht einmal einer Stunde wird der Levante lebendig. Der Wind hat um 180 Grad gedreht und bläst nun aus Ost, langsam stärker werdend. Bald können die Segel wieder gesetzt und die Selbststeuerung neu eingestellt werden.

Am Morgen weht der Levante beständig aus Ost. Der Konvoi der 3 Schiffe ist in der Nacht erstaunlich weit auseinander geraten. Alle sind jedoch noch in Sichtweite zueinander und steuern nun den vorbestimmten Treffpunkt an.

Das kalkulierte Etmal von 100 Seemeilen haben sie in den ersten 24 Stunden knapp verfehlt. Mit dem nun konstant und kräftig wehenden Levante werden sie aber zügig vorankommen.

Jans LILLO erweist sich als Renner. Pierre muss sein ganzes seglerisches Geschick aufwenden, um nicht den Anschluss zu verlieren. Auf der LIBERTY lässt sich die Segelfläche durch 2 Vorsegel und 2 Masten so trimmen, dass sie gut folgen kann. Bei allen Manövern und Einstellungen ist Amélie dabei und lernt allmählich alle Tricks. Sie ist geschickt und lernt wirklich sehr schnell.

Niemand aus der Gruppe hat mit der Seekrankheit zu kämpfen. Es stellt sich schnell eine gewisse Routine ein. Die regelmäßigen Lebenszeichen bei den Funk-Rundrufen erzeugen zudem ein Gefühl der Sicherheit und Kameradschaft. Der kleine Konvoi kommt nun stetig mit etwa 6 Knoten voran. Sogar das Wetter bessert sich. Der ständige Regen des ersten Tages ist vorbei, alle fühlen sich wohl. Sie müssen nur ständig nach anderen Schiffen Ausschau halten. Besonders im Umfeld der Balearen gibt es einige Routen mit schnellen Fährschiffen.

Am 3. Tag bleibt Mallorca in Sichtweite an Backbord.

Die Flucht nach Süden gestaltet sich so einfach, dass alle ein wenig zu sorglos geworden sind. Weder die Wettervorhersage noch der Not- und Anrufkanal 16 werden regelmäßig abgehört. Daher sind alle überrascht, als Amélie am 4. Tag im Radio zufällig von einer Sturmwarnung im westlichen Mittelmeer hört.

Das ist noch kein Drama, denn Ibiza ist gerade an Backbord querab. Um kein unnötiges Risiko einzugehen, beschließen sie, Ibiza anzusteuern. Der Hafen von Sant Antoni de Portmany ist kaum 12 Meilen entfernt. Nacheinander fahren die Yachten eine Halse und preschen mit achterlichem Wind auf die Insel zu.

Rechtzeitig vor dem Hafen werden die Segel geborgen aber dann kommt die große Enttäuschung. Der Hafen ist voll. Hier ist nicht einmal Platz für einen von ihnen, geschweige denn für alle drei. Vor dem Strand, gegenüber dem Hafen ankern schon mindestens 20 große Yachten und Trimarane, die im Hafen keinen Platz mehr gefunden haben. Bei dem angekündigten Sturm aus Nordwest steht der Wind genau in diese Bucht. Es ist jetzt schon eng bei den Ankerliegern. Bei der Wassertiefe von 5 – 10 Metern müssen alle Yachten viel Kette stecken, damit der Anker hält. Das gilt natürlich in besonderem Maße bei viel Wind und Welle. Entsprechend groß wird der Schwoikreis der einzelnen Boote. Es kann also sehr gut sein, dass diesem Ankerfeld chaotische Stunden bevorstehen. Es wäre unverantwortlich, wenn sie sich auch noch dazwischen quetschen würden.

Nach kurzer Beratung per Funk entscheiden sie sich für die gegenüberliegende Seite der Insel und den Hafen von Ibiza-Stadt. Jetzt wird die Zeit knapp. Rund 30 Seemeilen liegen noch vor ihnen, bevor sie die windabgewandte Seite der Insel erreichen. Bis zum Hafen sind es dann noch einmal fast 10 Meilen.

Die Segel werden erst wieder gesetzt, nachdem sie ihren Kurs ohne zu kreuzen anliegen können. Der Wind hat schon etwas zugelegt und scheint auch schon von Nordost auf Nord zu drehen. Sie segeln noch mit Vollzeug. Jan und Pierre holen alles aus ihren 10 Meter-Yachten heraus. Mit 7 Knoten stürmt die Gruppe an der südwestlichen Küste Ibizas entlang. Spätestens nach zwei Stunden wäre eigentlich ein Reff fällig. Sie halten aber durch, bis sie weiter abfallen können, um die Südküste zu umrunden. Der Wind hat laufend zugelegt und bläst nun schon mit satten 7 Windstärken fast aus Nordwest. Und es wird schlimmer je näher sie der Enge zwischen

Ibiza und Formentera kommen. Der Wind wird hier wie durch eine Düse gepresst. Auch der Seegang nimmt enorm zu. Die Wellen, die über tiefes Wasser heranrauschen türmen sich zu steilen Monstern auf, sobald sie auf den Sockel der Inseln treffen. Dazu gibt es auch noch Reflektionen der Wellen vom felsigen Ufer. Die See ist einfach chaotisch.

Es geht nicht anders, es muss gerefft werden. Bei der LIBERTY ist das kein Problem. Heinz muss nur den Druck aus den Segeln nehmen und die entsprechenden Leinen bedienen. Das Einrollen von Vorsegeln, Groß und Besan geht kräfteschonend über die Elektrowinsch. Jans LILO ist mit einer Rollfock und mit einem Patentreff für das Großsegel ausgestattet. Auch er kann die Reffs für Vor- und Großsegel vom geschützten Cockpit aus einbinden. Nur Pierres JURA hat noch die klassische Besegelung. Er muss raus aus dem Cockpit und die Reffkausch am Mast einhängen. Um das Vorsegel zu reffen, muss er sogar bis zum Bug, denn sein Vorsegel ist noch mit Stagreitern am Vorstag angeschlagen.

Heinz macht sich Sorgen, dass Pierre auch wirklich vorsichtig genug vorgeht und bittet Amélie, die JURA und Pierre zu beobachten, während er sich um das Reffen der Segel kümmert.

Während alle konzentriert mit den Reffeinrichtungen ihrer Boote arbeiten, behält Amélie Pierre mit dem Fernglas im Auge. Die JURA ist etwa 200 Meter voraus. Alle drei Boote müssen zum Reffen fast auf Gegenkurs gehen, denn inzwischen haben sie beinahe achterlichen Wind.

Im Vertrauen auf den starken Motor der LIBERTY hat Heinz sich für eine radikale Verkleinerung der Segelfläche entschieden. Die Vorsegel werden total eingerollt, während Groß und Besan stark gerefft werden.

Plötzlich schreit Amélie entsetzt auf. Pierre ist gestürzt. Durch eine heftige Bewegung seines Bootes hat er den Halt verloren und ist vom Kajütdach zwischen Reling und Aufbauten hinuntergestürzt.

Heinz befürchtet sofort eine Katastrophe.

„Oh nein! Siehst du ihn Amélie, oder ist er im Wasser?“

„Er ist an Deck und rappelt sich gerade wieder auf. Er bewegt sich aber komisch und hält sich den Arm. Jetzt kriecht er zurück ins Cockpit.“

„Das ist gut. Sag mir weiter was sich tut und ruf ihn über Funk.“

Heinz atmet auf. Wenn jetzt jemand über Bord ginge, wäre das mit großer Wahrscheinlichkeit ein Todesurteil. In der aufgewühlten See ist ein Schwimmer nur mit viel Glück und nur aus unmittelbarer Nähe auszumachen. Und selbst wenn man ihn fände wäre es ein echtes Problem, ihn bei den Wellen an Bord zu bekommen, ohne dass er von dem wild taumelnden und stampfenden Schiff erschlagen würde.

Es scheint endlos zu dauern, bis Pierre auf die Funkaufrufe reagiert. Dafür meldet sich Jan.

„Was ist los bei euch? Braucht ihr Hilfe?“

Heinz ist fertig mit seinen Arbeiten und bringt die LIBERTY wieder auf Kurs. Die JURA kommt nun schnell näher. Heinz will schon in den Wind drehen, um in ihrer Nähe zu bleiben, als er erkennt, dass Pierre auch wieder vor den Wind geht. Das Großsegel der JURA ist nun stark gerefft aber das Vorsegel steht noch voll.

Endlich meldet sich Pierre.

„Ganz große Kacke. Ich habe mir den rechten Arm gebrochen.“

„Verdammt, verdammt!“

„Ich komme und helfe dir.“

Das ist Jan. Er schickt sich an, sein Boot zu wenden, denn er ist mindestens 500 Meter voraus.

„Jan sei vernünftig. Bei dem Wind und Seegang kannst du mir nicht helfen. Bleib um Gottes Willen, wo du bist. Ich muss doch nur die Fock runterkriegen.“

Heinz muss sich zwingen, nicht in Panik zu geraten. Schon bei ruhigerem Wetter würde die Situation einige Probleme aufwerfen. Jetzt heult der Wind mit Sturmstärke und die See gebärdet sich, als wolle sie die Boote verschlingen. Trotzdem zwingt er sich zu einem bewusst ruhigen aber eindringlichen Tonfall:

„Jan bleib auf Kurs, aber halte dich in der Nähe. Pierre lass die Fock einfach fallen. Was solls, wenn sie zum Teufel geht, du brauchst ohnehin eine Rollfock.“

Heinz weiß nicht, ob Pierre ihn richtig verstanden hat. Die Geräusche von Wind und Wellen sind infernalisches und Pierre müsste sich weit in den Niedergang beugen, um den Funk vom Lautsprecher zu verstehen. Vom Cockpit erreichbar ist zwar der Handhörer angebracht, aber den hat Pierre inzwischen schon wieder eingehängt.

Die LIBERTY ist nun auf gleicher Höhe wie die JURA, kaum 50 Meter trennen die beiden Schiffe. Im Hinblick auf eine mögliche Unterstützung könnten es aber ebenso gut 5 Kilometer sein. An Deck reißt der Wind einem die Worte regelrecht aus dem Mund. Eine direkte Verständigung ist nur möglich, indem man dem Partner die Worte direkt ins Ohr brüllt. Gebannt starren sie hinüber. Pierres rechter Arm hängt nutzlos herunter. Durch die heftigen Bewegungen des Bootes kommt er nur sehr langsam voran. Die alte Regel: <Eine Hand für den Mann, eine Hand für das Schiff> gilt für ihn nicht mehr. Er muss alles nur mit seiner Linken machen.

Von der LIBERTY können sie sehen, dass Pierre sowohl Fockschot als auch das Fockfall loswirft. Sofort wird die Fock nach vorne geweht und knattert wild flatternd im Sturm. Sie sackt zwar einige Zentimeter am Vorstag zusammen, aber sie fällt nicht herunter. Irgendetwas hakt und müsste gelöst werden. Die bestehenden Verhältnisse wird das Segel nicht lange überstehen und sich bald in Fetzen auflösen. So ein verdammt Pech. Heinz starrt erbost auf das laut flatternde Segel. Was sollte man als Nächstes tun? Nochmal das Fockfall durchholen und erneut loswerfen? Oder die Schot

noch einmal dichtholen?

Plötzlich sieht er, dass Pierre das Cockpit verlassen hat und sich auf den Weg zum Bug macht. Er will offensichtlich die wild um sich schlagende Fock mit der Hand herunterziehen.

Um Gottes Willen, nur das nicht!

Auf den Knien kriecht Pierre über das bockende und stampfende Deck nach vorn, nur mit seiner Linken am Relingsdraht gesichert. Entsetzt schreit Heinz ihm zu, sofort umzukehren. Bei dem Sturm und dem infernalischem Lärm, der durch die wütend knatternde Fock auch noch eine Steigerung erfahren hat, ist es aussichtslos bis zu ihm durchzudringen. Schließlich drückt Heinz auf die Hupe, aber selbst das starke Signalhorn der LIBERTY kann den Lärm nicht übertönen.

Pierre blickt zwar kurz auf und schaut zu ihnen hinüber, scheint auch die wild winkenden Gestalten auf der LIBERTY zu erkennen, macht aber unverdrossen weiter. Selbst für einen jungen, gesunden Mann wäre das ein sehr riskantes Unterfangen. Für einen Siebzugjährigen, ohne Schwimmweste und ohne Sicherheitsgurt, noch dazu mit einem gebrochenen Arm ist es der reine Wahnsinn. Immer wieder taucht die JURA ihren Bug in die See, wenn ihr Heck von den sich auftürmenden Wellen ruckartig angehoben wird. Hilflos muss die Crew der LIBERTY zusehen, wie Pierre sich Meter um Meter nach vorn kämpft und schließlich unbeschadet am Bug ankommt. Sie schöpfen schon wieder eine leise Hoffnung, dass vielleicht doch noch alles gut gehen könnte.

Gerade als Pierre sich aufrichtet und mit seiner linken Hand das Vorstag oder das Vorliek der Fock zu ergreifen geschehen zwei Dinge gleichzeitig:

Eine der Kreuzseen kracht mit Wucht von der Backbordseite gegen den Bug und schlägt ihn aus der Spur, während eine besonders steile Welle schlagartig das Heck anhebt. Pierre stolpert nach vorn, seine Hand verfehlt das Vorstag und er fällt mit der linken Körperseite voran in den Durchstieg des Bugkorbes.

Amélie schreit entsetzt auf und Heinz vergisst zu atmen.

Mit dem gesamten Oberkörper, bis zur Hüfte, hängt Pierre auf der Seite liegend über den Bug seines Schiffes hinaus. Mit einem gesunden rechten Arm hätte er immer noch hinter sich greifen und sich am Bugkorb festkrallen können. So aber nimmt das Unglück seinen Lauf.

Von der LIBERTY können sie Pierre nur noch einen kurzen Augenblick sehen, denn das Boot schießt förmlich von der Welle herunter und bohrt seinen Bug tief in die See. Als der Bug wieder auftaucht und das Wasser abschüttelt, ist Pierre weg.

Fassungslos starren seine Freunde von der LIBERTY hinüber.

„Verdammt! Verdammt!“

Verzweifelt brüllt Heinz seine Verbitterung über diese Katastrophe in den Wind und beginnt automatisch die aufgewühlte See nach einem Schwimmer abzusuchen, während die führerlose JURA unbeeindruckt weiter vor dem Wind in den beginnenden Abend prescht.

Wertvolle Sekunden vergehen, bevor Heinz sich endlich auf die Pflichten einer guten

Seemannschaft besinnt. Schnell drückt er den MOB-Knopf seines Navigationsgerätes. Sofort wechselt die Anzeige auf dem Monitor und zeigt ihm die nun dauerhaft eingespeicherte augenblickliche Position des Unfalls und die Steuerhilfen, wie die sich schnell entfernende LIBERTY dahin zurückfindet. Die weinende Amélie bekommt die Aufgabe, das Gebiet des Unglücks nach Pierre abzusuchen. Heinz startet den Motor, wendet die LIBERTY und beginnt hastig, die schon stark gerefften Segel zu bergen.

Erst danach findet er die Zeit Jan mit einem kurzen Funkspruch zu informieren, dass Pierre über Bord gegangen ist. Eine Antwort wartet er nicht ab, schaltet auf den Notufkanal und setzt den Seenotfall in Gang:

„Mayday, Mayday, Mayday, this is sailing yacht Liberty, Liberty, ...“

Fast unmittelbar nachdem er die Fakten des Unglücks und die Position durchgegeben hat meldet sich die Seenotrettungsstation der Balearen, MRCC Palma. Sie werden gebeten, die Suche fortzusetzen und weiterhin auf Empfang zu bleiben. Der Seenotkreuzer MARTA MATA wird sofort auslaufen und mit hoher Geschwindigkeit den Unfallort anlaufen, wird aber noch Stunden bis zum Eintreffen benötigen.

Die LIBERTY ist nun wieder auf der Position des Unglücks. Die verzweifelte Crew sucht die chaotische See mit den Augen ab aber Pierre bleibt verschwunden. Der starke Motor der LIBERTY kann sich ganz gut behaupten und hält die LIBERTY auf Position. Ein Blick zurück in die Richtung ihres alten Kurses zeigt ihnen, dass auch Jan gewendet hat und mühsam versucht, gegen den Wind aufzukreuzen. Der Motor der LILO ist viel zu schwach um es mit diesen Wellen aufzunehmen.

Während sie weiter die Wasseroberfläche nach Pierre absuchen, macht Heinz sich Gedanken darüber, warum sie Pierre nicht im Wasser ausmachen konnten, auch nicht direkt nach dem Unfall. Vermutlich ist er unter sein Schiff geraten und von dem wild tanzenden Stahlrumpf erschlagen worden. Oder einer der Kimmkiele der Yacht hat ihn erwischt und mitgeschleift. In diesem Fall könnte er auch 50 – 100 Meter in Lee von der Unfallstelle auftauchen. Sofort erweitert er den Suchradius entsprechend.

20 Minuten nach dem Notruf meldet sich der Seenotkreuzer wieder. Er ist unterwegs und steuert den Unfallort mit hoher Geschwindigkeit direkt an. Bei dem herrschenden Seegang und den gut 80 Seemeilen Distanz werden aber sicher noch 6-7 Stunden bis zu seinem Eintreffen vergehen. Noch einmal muss Heinz alle Einzelheiten des Unglücks erklären. Obwohl keine direkte Kritik geäußert wird, kann er heraushören, dass die Tatsache, dass Pierre bei diesen Wetterbedingungen keine Schwimmweste getragen hat, als katastrophaler Leichtsinn gewertet wird. Auch dem Rettungsteam auf der MARTA MATA wird klar, dass dieses Leben wohl verloren ist. Sie sollen die Suche trotzdem vorläufig fortsetzen.

Jan ist inzwischen näher gekommen. Auf Kanal 16 hat er alles mit angehört. An der Suche kann er sich kaum beteiligen. Er hat genug damit zu tun, sich und seine LILO bei den schwierigen Bedingungen halbwegs auf Position zu halten. Heinz und Amélie wollen sich noch nicht eingestehen, dass jede weitere Suche zwecklos ist. Unermüdlich

fährt die LIBERTY immer weiter gesteckte Halbkreise in Lee der Unglücksstelle ab. Pierre bleibt verschwunden.

Erst mit der Dunkelheit wird ihnen die Sinnlosigkeit einer weiteren Suche klar. Sie melden sich bei dem Seenotkreuzer ab und bekommen die Auflage, sich im Hafen von Ibiza-Stadt zu melden.

Alle sind zutiefst verunsichert, physisch und psychisch erschöpft. Alle fühlen sich irgendwie mitverantwortlich für dieses Unglück. Keiner möchte mit den anderen darüber reden. Alle fühlen, dass das ein einschneidendes Erlebnis für ihre Kameradschaft ist. Niemand kann sich wirklich die Schuld geben für das Geschehen. Trotzdem fühlen sie sich irgendwie mitschuldig durch ihr sorgloses Verhalten denn immer noch trägt niemand von ihnen Schwimmweste und/oder Lifebelt.

Die weitere Fahrt verläuft stumm. Auch auf der LIBERTY wird nicht mehr geredet. Jeder hängt seinen Gedanken nach. Das Pierre nicht mehr lebt, ist unbegreiflich. Heinz bringt nicht einmal mehr die Kraft auf, für die letzten 20 Meilen die Segel zu setzen.

Es ist weit nach Mitternacht, als sie endlich im Hafen von Ibiza ankommen. Auch dieser Hafen ist eigentlich voll. Jan findet noch eine Lücke und Heinz geht ohne Rücksicht auf Verbotsschilder an der nächstbesten freien Stelle längsseits.

Sie besuchen sich nicht mehr in dieser Nacht. Pierre fehlt allen schmerzhaft. Heinz wird sich darüber klar, dass Pierre der Motor in ihrer kleinen Gruppe gewesen ist.

Erstmals nach dem Tod von Kurt schläft Amélie nicht in seinem Bett und er ist ihr sogar dankbar dafür. Es ist klar, dass die Beziehungen in ihrer kleinen Gruppe einen heftigen Einbruch erleben. Statt näher zusammen zu rücken, driften sie auseinander.

Am nächsten Morgen sind sich alle ein wenig fremd. Die alte Vertrautheit will sich nicht mehr einstellen. Gemeinsam gehen sie zur Hafenverwaltung zur Klärung der Lage. Sie bekommen die Anweisung, sich bis zur Befragung durch das Seeamt zur Verfügung zu halten.

Nur widerwillig setzen sie sich anschließend zusammen. Eigentlich möchte jeder lieber für sich alleine sein. Der Tod von Pierre löst den Zusammenhalt der Gruppe auf. Noch möchte niemand zugeben, dass es vorbei ist. Der Traum vom gemeinsamen Segeln unter südlicher Sonne, von Abenteuern und authentischen Erlebnissen ist geplatzt. Alle sind ernüchtert und vermissen die verlorene Geborgenheit in der Kameradschaft. Obwohl sie sich Mühe geben, ein vertrautes Gespräch kommt nicht zustande. Die Gesprächspausen werden immer länger. Ein Außenstehender hätte auf Anhub erkannt, dass Abschied in der Luft liegt.

Es ist Amélie, die schließlich erklärt, dass sie zurück nach Frankreich möchte. Sie hat ihre Familie schon lange nicht mehr gesehen und die könnte von ihrem neuen Reichtum auch etwas profitieren.

Nun rückt auch Jan mit der Sprache heraus. Ohne seinen seelenverwandten Freund will er nicht mehr weitermachen. Erst jetzt erfahren Amélie und Heinz, dass Pierre und Jan, noch in Frankreich, während ihrer Reise nach Düsseldorf, Testamente aufgesetzt haben, in denen sie sich gegenseitig als Alleinerben einsetzten. Wie es bei ihm weitergeht, weiß er noch nicht. Er will zunächst einfach hierbleiben und versuchen,

seinen Verlust zu verarbeiten.

Nur Heinz will seinen Lebenstraum noch nicht aufgeben und weiter nach Süden segeln.

Sie verabreden noch, nach dem Protokoll vor dem Seeamt, ein letztes Mal gemeinsam zu segeln, um Kurts letzten Willen zu erfüllen und seine Asche dem Meer zu übergeben. Dann geht jeder für den Rest des Tages eigene Wege.

Schon am nächsten Tag müssen sie vor einem Vertreter des Seeamtes ihre Aussage machen. Heinz hat den Vortag genutzt und ein möglichst genaues Gedächtnisprotokoll angefertigt. Damit wird allen Beteiligten die Arbeit erleichtert.

Sie erfahren auch, dass die JURA auf Ibiza gestrandet ist und bereits in den Hafen geschleppt wurde. Die Yacht ist erstaunlicherweise kaum beschädigt. Das Ruder und die Antriebswelle haben Schaden genommen und der Rumpf hat einige Beulen und Kratzer abbekommen. Nur Pierre selbst bleibt auch nach der erfolglosen Suche des Rettungskreuzers verschwunden.

Da Jan eine Kopie von Pierres Testament vorweisen kann, wird ihm gestattet, Pierres persönliche Gegenstände von der JURA zu entfernen. Die Yacht selber will er der örtlichen Lebensrettungsgesellschaft spenden.

Der Sturm ist seit Stunden vorbei und die See hat sich weitgehend beruhigt. Daher segeln sie gemeinsam mit der LIBERTY hinaus, um Kurts Asche dem Meer zu übergeben. Weit draußen versammeln sie sich auf der Badeplattform der LIBERTY. Heinz hat ein kleines Floß gebastelt und Amélie hat aus Feldblumen einen Kranz geflochten.

Die innere Fläche des Kranzes auf dem Floß wird mit der Asche gefüllt und dann sanft auf das Wasser hinausgeschoben. Noch bevor einer der Männer etwas sagen kann, beginnt Amélie mit ihrer kleinen Rede.

„Kurt, du warst ein verlässlicher Freund. Du hast im Angesicht des Todes noch dafür gesorgt, dass ich eine Chance habe, mit dem Leben davon zu kommen. Durch dein Erbe hast du uns alle reich beschenkt und so auch dazu beigetragen, dass unsere kleine Gruppe ihren Traum vom freien Leben wahr machen konnte.

Es ist nicht schlimm, dass dieser Traum nur so kurz war. Es war trotzdem eine großartige Zeit, die wir nicht vergessen werden.

Aber wir haben Pierre verloren. Wie wichtig er für uns war, ist uns erst nach seinem Tod deutlich geworden. Ohne ihn ist es nicht mehr dasselbe.

Kurt und Pierre, wir sind traurig, dass ihr so brutal aus unserem Leben gerissen wurdet, aber wir sind auch froh, dass wir euch kennenlernen durften.“

Heinz ist tief beeindruckt von dieser Rede. Amélie ist erwachsen geworden.

Jan nimmt sie spontan in die Arme, er kann nicht mehr reden. Jan weint und er schämt sich seiner Tränen nicht.

Einen Augenblick lang sind sie wieder eine geschlossene Gemeinschaft. Sie haben die Arme umeinander gelegt und sehen dem kleinen Floß hinterher, wie es sich langsam entfernt und in den Wellen schaukelt.

Zuerst verrutscht der Blütenkranz, treibt schließlich nebenher. Das Aschehäufchen wird

kleiner und durchweicht. Dann ist es so, als ob das Meer selbst diesen magischen Moment beendet. Eine unvermutete Welle kippt das kleine Floß und nimmt einen Teil der Asche. Schon die nächste Welle wäscht das Floß sauber. Kurt hat endlich seine Ruhe gefunden.

Nicht nur Heinz hat das Gefühl, dass es vielleicht Pierre gewesen ist, der diesen emotionalen Moment auf seine eigene burschikose Art beendet hat.

Während der Rückkehr in den Hafen sind alle in sich gekehrt. Der endgültige Abschied rückt näher und niemand will ihn unnötig hinauszögern.

Amélie hat schon gepackt. Sie sitzen noch kurz auf der LIBERTY zusammen und tauschen mögliche zukünftige Adressen aus. Dann wird es Zeit für Amélie. Ein Shuttlebus bringt sie zu ihrem Flieger. Ein letztes Winken, dann wandern Jan und Heinz alleine zur LIBERTY zurück.

Jan wirft von Land die Leinen los und Heinz steuert die LIBERTY wieder aus dem Hafen.

Jan steht noch lange am Kai und sieht ihr nach. Das Schiff ist schon bald hinter den Hafenanlagen verschwunden. Im Geiste sieht er sich an Bord und beobachtet, wie sie freies Wasser erreicht, wie Heinz nacheinander die Segel setzt und schließlich Kurs auf Gibraltar nimmt.

Er wünscht ihm eine glückliche Reise bis zu den Kanaren. Auf Fuerteventura will Heinz Freunde aus Deutschland besuchen und den Winter verbringen.

Vielleicht gibt es ja doch ein Wiedersehen in einem der nächsten Sommer.

* * *