

Christoph Gusel

salz verkrustet

45 Wochen
Familiensegeln im
Mittelmeer

DELIUS KLASING VERLAG

Dieses Buch entstand auf der Grundlage unseres Blogs, den wir während der Reise anonym betrieben haben. Ohne viel darüber nachzudenken, nannten wir uns Mamabert, Papabert und Kindbert – aus Jux und Tollerei. Die Namen haben wir zur Erinnerung an diese Erlebnisse beibehalten.

4	MUFFENSAUSEN
9	ROVINJ UND DAS FKK-KLO
12	PULA – GLADIATOREN UND BORA
18	ILVA AUF SEE – WO ICH NICHTS MEHR SEH'
22	VOM SCHLAFZIMMER ZUR WINDFAHNE
24	BRINDISI – DIE PERLE IM ABFALL
29	DIE SCHEINTOTE GLÜCKSSAU IN DER STRASSE VON MESSINA
33	ÜBER UMWEGE NACH REGGIO
35	WELCOME TO SAVERIO CITY
41	DIE LIPARISCHEN INSELN – PARADIESE GANZ NAH
52	VON SIZILIEN NACH SARDINIEN
54	SARDINIEN – FAHRTENSEGELN FÜR REICH UND SCHÖN
58	DREI TAGE AUF SEE – SPANIEN ERWARTET UNS
64	MALLORCA, WIR LIEBEN DICH
67	CABRERA – HIMMEL ODER HÖLLE – ODER BEIDES
71	EIN HOCH AUF DIE PITYUSEN!
74	YACHTTRAUM, SEIFENSCHAUM
78	AKTIV IN ALICANTE – SPORTLICH MODERN MIT HEISSEM BLICK
84	DER IDEALE BADEGAST – BADEGASTICUM IDEALUM
87	CARTAGENA – FUSSBALL UND TAPAS
89	ANDALUSIEN – HEISSES PLASTIK, KALTE WÜSTE
93	AFRIKA RUFT
96	GUADIX – VOM FORTBESTAND DER HÖHLENMENSCHEN
99	HERMANN MAIER – SURREAL
103	VON MANDARINEN, MOSCHEEN UND MUEZZIN-APPS
107	MARKTWIRTSCHAFT DE MAROC
115	WEM DIE STUNDE SCHLÄGT – ALMERÍA TSCHÜS BABA
118	WEGE NACH NORDOST – UNGEWOHNTE HÖHEN UND TIEFEN
122	DIE TIGER VON CALPE
129	KEIN SCHALK – STRESS IM NACKEN!
131	BARCELONA – METROPOLE IM WOHNZIMMER
133	EL MASNOU – MUSCHELZUCHT FÜR UNTERWEGS
135	VON SPANIEN AN DIE CÔTE D'AZUR
139	PORQUEROLLES – INSEL MIT TRAUMSAND. IST DER MIT OHRSAND?
143	ROMANTIK PUR AN DER PRESQU'ÎLE DE SAINT-TROPEZ
148	PORTO VENERE UND DER LETZTE SUNDOWNER
151	EPILOG – EIN RÜCKBLICK



Muffensausen

18. Juli. Es ist ein Uhr früh, Kurs 65°, stockdunkle Nacht. Es geht Richtung Côte d'Azur, quer durch den Golf von Lyon. Wir haben die große Überfahrt gewagt, mehr als 100 Seemeilen liegen noch vor uns. Wir sind mitten im Meer, umgeben von Wasser und Sternen.

Das Wetter ist gut. Mindestens drei Tage lang sollen angenehmste Bedingungen herrschen. Nun aber ist Wind aus Nordwest aufgekommen. Nicht viel, aber immerhin mehr als in der Vorhersage. Wir sitzen zu zweit im Cockpit, trinken Grüntee und essen Kekse von vorgestern. Chips hängen uns schon zum Hals raus. Der aufkommende Wind gefällt uns gar nicht. Wir checken nochmals die Wetterdaten am Handy und schauen, ob wir etwas übersehen haben.

„Nein“, sagt Alfons, „es dürfte nicht mal ein Hauch zu spüren sein. Nicht in der Nacht.“

Gut, dann wird sich das gleich legen. Vermutlich nur ein lokales Spielchen der Elemente. Noch bevor wir wissen, was vor sich geht, hat ILVA um zwei Knoten beschleunigt und stampft auf einmal durch die anrauschenden Wellen. Der Mistral wütet hier im Durchschnitt 300 Tage im Jahr. Er ist unter Seglern einer der gefürchtetsten Winde Europas. Schon Wochen vor diesem Törn hatten wir lang und breit die Wetterberichte gecheckt.

Alfons fällt der Keks aus der Hand. Er ist zum ersten Mal auf einem Segelboot. Eigentlich ist er mehr ein Freund von rollenden Mutterleibern, sogenannten Autos, die auf der Straße so gar nicht von irgendetwas abhängig sind, außer von Benzin vielleicht. Aber Benzin gibt es an jeder Ecke zu kaufen. Segeln in

der Nacht im Blindflug, ohne was zu sehen, ist so gar nicht sein Ding.

Das AIS vermeldet einen Alarm. Nun gut, ein Tanker kreuzt unseren Kurs. Bei den längeren Überfahrten passiert das manchmal alle zehn Minuten. Die großen Schiffe kommen von Marseille und fahren Richtung Barcelona. Ich hechte zur „Windvane“ aufs Achterdeck und versetze den Kurs in Richtung 70°. Das müsste reichen. Und der Wind wird sich auch gleich wieder legen, versichere ich Alfons. Die Handy-Wetterdaten haben bis jetzt immer gestimmt.

Da trifft uns die nächste Böe. Nein, es ist keine Böe. Es ist Wind, stetig, kräftig. Er ist kühl und trocken, so wie der Mistral. Habe ich gerade Mistral gesagt?

„Wir gehen kein Risiko ein“, rufe ich Alfons zu.

Wir reffen die Segel, Groß ins zweite, die Genua rollen wir auf Taschentuchgröße ein, vorsorglich. Hier ist etwas im Gange, nur was? Die Wellen sind – Angst und Dunkelheit abgezogen – schon zwei Meter hoch. Ich tue so, als sei das alles normal und gebe mich abgebrüht.

„Das ist nur ein kleiner Druckunterschied hier mitten im Golf. Das müsste sich normalerweise gleich legen. Hatten wir schon öfter“, sage ich, ohne nun aber selbst dran zu glauben.

Alfons schaut mich finster an. Vielleicht denkt er, ich verarsche ihn? Mittlerweile ist Heribert, das dritte Crewmitglied, erwacht. Er hängt zwischen den Handläufen im Salon.

„Ist alles okay“, beruhige ich ihn. „Der Wetterbericht verspricht eigentlich Flaute zwischen zehn Uhr abends und sechs Uhr früh. Das wird gleich vorbei sein. Aber wenn wir schon dabei sind, legen wir doch gleich die Rettungswesten an“, höre ich mich sagen, „wer weiß, was noch kommt.“

Und es kommt. Der Wind nimmt stetig zu. Schon mindestens Windstärke fünf. Die Wellen schieben sich unter uns durch wie Züge. Weiße Schaumkronen erscheinen im Dunkel der Nacht und verschwinden so schnell, wie sie heranrollen. Manche Brecher überschlagen sich. Ihr lautes Zischen klingt, als wolle es die Nacht zersäbeln und in Stücke hacken. Alfons wird langsam unwohl. So habe er sich das nicht vorgestellt.

„Das Wasser kann ILVA nichts anhaben“, versichere ich ihm, „ILVA ist gebaut wie ein Panzer, auch der größte Sturm macht ihr nichts aus. Mit ein bisschen Wind sind wir jedenfalls schneller da als erwartet“, sage ich.

Ein bisschen Optimismus tut immer gut. Und außerdem schiebt der Kapitän immer als Letzter Panik. Mal gelesen im Handbuch „Psychologie an Bord“. Heribert gesellt sich ins Cockpit. Im Seglergewand und mit Stirnlampe versucht er, sein Buch fertig zu lesen. Die erotischen Schriften von Georges Bataille. Na gut, da

wird ihm sicherlich warm ums Herz, denke ich.

Ein lauter Knall. Verdammt, was war das? Ein Ruck geht durch das Schiff mitsamt seinen an Bord befindlichen Urlaubern, gefolgt von einem lauten Kratzen unter uns. Ein paar Sekunden lang dauert das. Eine gefühlte Ewigkeit. Wir beugen uns über die Reling, neigen unsere Köpfe in Richtung Wasser, suchen nach irgendwelchen Teilen im schwarzen Nichts. Was geht da bloß vor sich? Eine weitere Böe trifft uns. Noch mehr Schräglage. ILVA beginnt unermüdlich stark zu rollen. Wir können doch gar nichts dafür, denke ich, wir sind doch nur unschuldige Bergmenschen mit dem Hang zum Überschwang! Nur ein bisschen Spaß, mehr ist es doch gar nicht.

Auch Alfons holt sich seine Seglerjacke. Er verschwindet im Niedergang. „Hat jemand von euch ein Fenster offen gelassen?“, fragt er.

Wir verneinen und fragen warum.

„Da schwappt Wasser im Boot.“

Was? Wie? Wasser im Boot? Ich steige nach unten. Tatsächlich. Ein kleines Rinnsal schwappt je nach Lage herum. Eine leere Kekspackung schwimmt obenauf. Es ist nicht zu sehen, woher das Wasser kommt. Wie lange brauchen wir noch bis Marseille? Ich krame die Karten hervor, trage unsere jetzige Position ein und messe. Immer noch 35 Seemeilen. Das sind mindestens sechs Stunden. Bis dahin wird es jedenfalls schon hell sein. Ich reiße ein Schapp nach dem anderen auf, hole mir die Taschenlampe und schaue, wo dieses verdammte Wasser herkommt. Es ist jedenfalls Salzwasser, also kommt es von draußen. Die Sache mit dem einlaufenden Wasser hatten wir schon mal. Damals war es aber nur Trinkwasser vom bootseigenen Tank. Nun garantiert nicht. Ich kann nichts entdecken, kein Loch, keinen Riss. Aber alle Verkleidungen kann ich auf die Schnelle nicht entfernen. Und schon gar nicht bei dem Geschaukel.

Nach Norden sind es nur etwas über 20 Seemeilen. Das wäre aber fast gegen den Wind, also sehr langsam und holprig. Wir besprechen kurz die Lage und beschließen, nach Norden zu gehen, an die Küste, in den Hafen oder in die Nähe von Land. Jeder hier möchte Land spüren, Handstände, Purzelbäume oder sonst was machen.

Der Wind hat nochmals zugelegt. Windstärke 7. Mistral aus Nordwest. Wir rollen die Genua ganz ein, entkoppeln die „Windvane“ und schießen in den Wind. Manche Brecher schlagen schon aufs Deck. Maschine starten. Ich gehe zum Steuerstand und drehe den Zündschlüssel. Nichts passiert. Nochmals. Langsam jetzt. Vorglühen, bis sieben zählen, dann den Schlüssel runddrehen. Der Starter rattert, aber die Maschine kommt nicht. Ich habe schon lange beschlossen, nicht mehr zu fluchen. Ich

denke an einen schwarzen Verlängerten mit Cremeschnitte bei der Aida im neunten Bezirk in Wien, an Sonnenschein, verspiegelte Wände, an die Kellnerinnen in ihrem rosa Dress. Ich denke an die Vitrine mit ihren Köstlichkeiten, an die Lieblings-Kardinal-Schnitte und das begehrte Majonnaise-Ei. Nochmals starten. Der Starter arbeitet. Nichts passiert. Wir verkeilen uns im Cockpit wie auf einem wild gewordenen Stier und schauen uns an.

„Nun, Leute, wird es langsam ernst. Wir reißen uns jetzt zusammen und bringen das Boot zur Küste. Wenn nicht mit der Maschine, dann unter Segel. Wer will noch Tee? Wieso will niemand Tee?“

Langsam mischt sich das Quaken einer Ente in den Aufruhr. Quak, quak, quak, immer wieder. Der Handy-Wecker. Ich öffne die Augen und reiße die Tür zum Cockpit auf. Mamabert und Kindbert liegen auf den Cockpit-Bänken. Beide heben die Köpfe. Ich sehe nichts als Zähne, höre sie lachen. Nichts von Wind, Unruhe, Nervosität oder gar Wellen zu sehen. Ich habe geträumt, jetzt ist es fix. Niemand bewegt sich schneller als üblich auf einer Segelyacht. Eine Familie auf Urlaub. Worte werden gewechselt, der Himmel bestaunt. Eine schöne Szenerie. Die Maschine brummt ruhig vor sich hin, der Autopilot bemüht sich. Fast kann ich es nicht glauben. Ich beruhige mich. Meine Schicht beginnt.

„Wir kommen bald in die Nähe der Küste“, vermeldet Mamabert.

„Ach ja, danke, ich komme gleich. Nur noch fünf Minuten.“ Ich knalle meinen Kopf in den Polster, schalte das Gequake des Handys ab. Ich muss mich nur noch kurz erholen von diesem Traum.

Rovinj und das FKK-Klo

Am 1. Juli 2013 ging es los. Es lockte uns die weite Welt: unzählige Seemeilen, Küsten, die zum Schnorcheln einluden, Spezialitäten wie Ajvar und Pljeskavica, Kroatien. Das Auto wurde noch schnell verkauft, letzte Tränen des Abschieds mit Verwandten und Freunden vergossen, und schon waren wir draußen aus dem Kanalsystem von Monfalcone. Schwer wie ein Lastwagen, kühn wie James Cook in seinen alten Tagen.

Die Fahrt nach Istrien war für uns frischgebackene Segelneulinge alles andere als einfach. Wind aus Süd – Kurs Süd, schlecht für ein Segelboot, etwas langsam und beide Male eine etwas zu lange Tagesetappe gewählt. Es war sehr interessant bis beinahe unglaublich zu sehen, wie lange man durch die Bucht von Triest segeln kann. Eine steile Welle lief genau auf unseren hochgezogenen Bug und erschwerte uns das langsame Gewöhnen an die Schiffsbewegungen. Kindbert schlief die meiste Zeit und bekam seine Sea-Bands angelegt. Diese Bänder sollen ja Menschen von ihrer Seekrankheit befreien, durch Akkupressur an den Handgelenken. Wir mussten aber selbst noch checken, ob das wirklich half. Bislang war Kindbert bei jeder Fahrt sofort eingeschlafen. Dazwischen, wenn er kurz mal wach war, stellte Mamabert den Rekord im Dauervorlesen auf, und Papabert den Steuer-Rekord im Inseln- und Tankerumrunden.

Die eindrucksvolle Bucht von Rovinj mit den unzähligen Muringbojen sollte nach einem kurzen Zwischenstopp in Umag ein erster Ort sein, um über das, was wir gerade im Begriff waren zu tun, nachzudenken. Wir saßen im Cockpit und ließen uns





die Sonne auf den Bauch scheinen. Ja, wir hatten uns aus dem Sumpf der Alltagsträgheit rausgekämpft und tatsächlich die Leinen losgeworfen. Es war fast nicht zu glauben, dass wir mit dem Schiff, das wir vor einer Ewigkeit in Holland gekauft hatten, nun vor einer Traumkulisse in Kroatien plantschten. Schnee und Eis waren Geschichte und vergessen. Und Zeit für uns selbst hatten wir obendrein. Vielleicht machte die Sonne auf dem Bauch auch die Ängste kleiner, die Freude größer – wir fühlten uns jedenfalls sehr gut. Vielleicht war es aber auch die lange Mühsal der Baustelle, die endlich überwunden war.

In den letzten Wochen vor dem Kran-Termin in Niederösterreich arbeiteten wir meist noch von sieben Uhr morgens bis ein Uhr nachts. Das war alles andere als romantisch. Die Augenringe wurden bald so breit wie Autobahnen, die Schwielen an den Händen ersetzten die Handschuhe. Nun war das alles vorbei. Nun war Wirklichkeit geworden, was wir uns so lange schon gewünscht hatten. Nun hatten wir tatsächlich das Meer unter uns – rund um die Uhr. Morgens sprangen wir schon vor dem Frühstück ins Wasser, abends nach dem Essen das letzte Mal.

Aber alsbald dämmerte uns auch, dass es kein Zurück mehr gab. Das, worauf wir nun schon viele Jahre hingearbeitet hatten, war jetzt und genau in diesem Moment Realität. Das „Was-wäre-wenn-Sprüchlein“ war bedeutungslos. Wir mussten alles jetzt so nehmen, wie es kommen würde, ein Jahr lang. Ein Leben zwischen den Elementen: zwischen dem, was unter uns, und dem, was über uns war. Ein Leben auf einem Schiff: hinreißend gemütlich und doch manchmal anspruchsvoll, alle Sinne fordernd.

Und just bei diesem Gedanken machte eine Dame auf der Yacht neben uns ihr großes Geschäft – aber nicht auf der boots-eigenen Toilette, sondern von der Reling aus – abwärts ins Meer, ganz entspannt mitten im Bojenfeld von Rovinj. Hui, das war ja Natur pur. So viel davon wollten wir doch gar nicht. Es wird hier nicht geangelt, Kindbert! Es war weder schrecklich schön noch ganz schön schrecklich, sondern wahrscheinlich ab jetzt normal. Das gehörte anscheinend beim Segeln in der Adria einfach mit dazu – diese übertriebene Natürlichkeit. Wir hatten ja schon öfter in einschlägigen Magazinen gelesen, dass Herr und Frau Mitteleuropäer das Segeln gerne mit einem FKK-Urlaub verwechseln. Im Vergleich zum Rest der Welt, so die Autoren einiger Seglerlektüren, durfte diese Eigenart durchaus „exotisch“ genannt werden und stellte mitunter einen, wenn auch skurrilen Grund dar, mit seiner Yacht hierher zu fahren.

Trotz aller Natürlichkeit lockte uns Rovinj mit der schönen Altstadt und der traumhaften Bucht mit dem nahen Wald. Nicht zu übersehen war die Stelle, wo die Menschen von ihren Yachten an Land gingen: Derart viele Dinghis (gemeint sind die Beiboote

aus Gummi oder Plastik) hatten wir noch nie auf einem Haufen gesehen. Manch einer hatte seine Sorgen an Bord richtig gehend „maximiert“. Ein Leben auf einem Schiff ist ja nichts ohne zusätzliche Aufgabe wie zum Beispiel Haustierhaltung. Für uns war diese besondere Seglerspezies ein willkommener Hingucker. Da gab's allzeit heitere Szenen zwischen dominantem Tier und entmachtetem Herrchen. So schoben, zogen oder warfen manche Yachtmenschen auch dann ihren Hund in ihr Dinghi, wenn dieser sich gar arg sträubte und sicherlich auch mehr Gewicht hatte als Herrl und/oder Frauerl. Das sah mitunter lustig aus. Manche Gespanne kamen in gewissen Situationen emotional und auch vom Gewicht her an ihre Grenzen. Aber groß auslachen durften wir niemanden, denn wir waren schon damit ausreichend beschäftigt, trocken ins Dinghi rein- und wieder rauszuklettern. Vom Heck per Badeleiter ins Beiboot zu steigen war bei Schwell oder Wellen gar nicht so einfach, wie es wohl aussah. Das führte immer wieder zu lustigen Verrenkungsspielen mit teilweise preisverdächtigen Balanceakten. Vor allem, wenn wir wichtige Dinge wie Geldbörse, Kreditkarte oder Laptop mit dabei hatten. Da brauchte niemand mehr ins Kino zu gehen, um ein bisschen Spannung zu konsumieren. Von diesen Momenten hatte man am Boot stets genug.

Pula – Gladiatoren und Bora

In Pula machten wir zum ersten Mal Bekanntschaft mit der gefürchteten Bora, dem Wind, der unter Seglern stets ein Dauerbrenner ist. Im Winter verursacht der Sturm mit über 200 Stundenkilometern immer wieder schwere Schäden an den Küsten. In vielen windgeplagten Zonen in Kroatien werden die Häuserdächer deswegen auch betoniert und mit extra dicken Fenstern gebaut. Böig, kalt und aufreibend zischte sie nun von Norden her über die unzähligen Riggs im Hafen von Pula und brachte die Masten und Wanten zum Singen. Etwas angestrengt und nervös versuchten wir unser erstes Anlegemanöver bei Starkwind. Die Bora hatte zum Glück erst eingesetzt, als wir fünf Seemeilen vor der Küste die Segel bargen. Langsam nahm sie in den Böen zu. Aber das war uns egal, denn wir enterten schon das Hafenbecken und versuchten, mit einem Marinero Winkkontakt herzustellen. Eingeparkt und Leine um den Poller! Kein Problem – wo war der Haken? Obgleich uns das Manöver sicherlich mehr passierte, als dass wir in der Lage gewesen wären, alles im Vorfeld richtig einzuschätzen, gelang das Anlegen reibungslos.

Ein Marinero geleitete uns per Fahrrad in eine freie Parklücke, in der direkt neben uns eine zweite Trintella III stand: BATOO, unter englischer Flagge. Bei einer gefertigten Serienanzahl von 120 Stück weltweit war das ja mal ein toller Zufall. Schon etwas in die Jahre gekommen diese Trintella, sagten wir uns, aber seglerisch intakt und wahrscheinlich auch unzählige Male öfter als unsere gesegelt.

Voll Freude, dass es weitere Trintellas anscheinend doch noch in jedem Winkel der Adria gab, erschienen Jerry und Zack, zwei



Schiffstechniker aus England. Beide waren sie in ihren besten Jahren. Jerry hatte sein halbes Arbeitsleben lang in den Maschinenräumen großer Schiffe zugebracht, um dort riesige Motoren zu warten oder einfach nur den Gashebel zu bedienen. Je nachdem, was der Kapitän auf der Brücke wollte. Zack hatte letztes Jahr sein rechtes Bein unterhalb des Knies verloren. Er musste bei schwerer See als Steuermann vom Schlepper auf einen Frachter springen, um das Ungetüm in den Hafen zu manövrieren – bei Sturm und hohen Flutwellen. Für ihn war das Routine, viele Jahre lang war ihm nichts passiert. Bis an diesem Tag die Schiffe durch eine unruhige See aus dem Takt gerieten. Zack wurde auf die Plattform des Frachters geschleudert, aber nicht weit genug. Und mit dem nächsten Wellental war es dann vorbei. Die stählerne Plattform trennte ihm das Bein unterhalb des Knies ab, weshalb er nunmehr mit einer Prothese überaus wenig an Bord herumhüpfte. Zack tat uns leid. Sein Bruder, wie er uns erzählte, schenkte ihm beim Aufwachen aus der Narkose einen ausgestopften Papagei und setzte diesen auf seine Schulter – denn er sei jetzt ein richtiger Pirat. Piraten haben ja immer nur ein Bein. Zack brauchte nicht nach unten zu schauen, um zu wissen, wie es um ihn stand. Er aber machte aus der Not eine Tugend und ging weiter segeln – in der Adria gefiel es ihm am besten, mit seinem Freund Jerry.

Aber nicht nur mit Jerry und Zack sollten wir eine Menge Spaß haben und echten schwarzen Humor kennenlernen. In Pula bekamen wir auch Besuch von zwei Freundinnen aus Wien. Ulla und Berta. Einige Jahre zuvor hatten wir ihnen von unserem Plan erzählt. Schon damals hatten sie gesagt, sie würden uns gerne mal besuchen, wenn wir tatsächlich am Mittelmeer mit unserem Boot unterwegs wären. Das war vor fünf Jahren gewesen. Die Freude war übergroß, als die beiden im Hafen ankamen. Das Grillrestaurant von Pula wurde besucht, auch die Hafenbar und eine Gladiatoren-Show im antiken Theater aus dem ersten Jahrhundert. Kindbert ließ sich vom Geschrei der Mannen mit ihren Schwertern beeindrucken. Gestorben ist zum Glück niemand dabei.

Etwas ausgelassen und weil vielleicht doch zu viel Wein verkostet wurde, beschlossen wir kurzerhand, am nächsten Tag abzusegeln. Zwar hatte sich die Bora immer noch nicht gelegt, aber sie war weit schwächer als in den Tagen zuvor.

„Das bisschen Bora wird sich legen“, sagte Papabert.

Das sagten ja auch die Wetterdienste. Außerdem schienen die Böen in Frequenz abzunehmen, ein gutes Zeichen. Alle brannten schon darauf hinauszusegeln. Mali Losinj lockte uns mit wunderbaren Buchten zum Ankern und Schnorcheln. Wer konnte da widerstehen? Das Vorhaben war aber zugegeben et-

was verwegen. Denn die Bora war noch lange nicht vorbei. Im Hafen strich alle paar Minuten eine steife Böe über uns hinweg. Auf der offenen See – das wussten wir damals noch nicht – war alles noch viel schlimmer. Aber wir sollten es schnell lernen.

Mit der Hilfe von Jerry und Zack, die uns mit letzter Kraft mittels Hilfsleinen vom Abdriften im engen Hafenbecken sicherten, schafften wir es gerade noch hinaus aus der Parklücke, obwohl uns eine kräftige Böe fast in die Buganker auf der anderen Seite gedrückt hätte.

Als Langkieler war ILVA bei wenig Fahrt mit der Maschine nicht einfach zu manövrieren. Um sie zu drehen, benötigte es viel Gas und Vorfahrt. Rückwärts fuhr sie dorthin, wohin sie wollte, je nach Wind, Strömung oder Laune. Aber dennoch: Das Manöver glückte, und schon ging es hinaus aus der riesigen Bucht von Pula, Richtung Mali Losinj.

„We will meet us in Zadar“, schrien uns Jerry und Zack noch nach.

„Thanks for your assistance“, schrien wir zurück, „see you later alligator.“

Der Wind ließ aber leider gar nicht nach. Damals wussten wir noch nichts von den Grib-Files (den Wetterdaten), die man per Handy runterladen konnte und die eigentlich immer stimmen. Damals verließen wir uns auf die Wettervorhersagen, die über Funk täglich durchgegeben wurden. Wir fragten normalerweise auch die Leute im Hafen oder die Fischer in ihren Booten, während sie ihre Netze von den Krabben befreiten. Die Frage war auch ohne Kroatisch zu können sehr einfach: „Bora?“ Schon wusste jeder, was man wissen wollte. Nur am Tag zuvor hatten wir bewusst oder unbewusst darauf verzichtet. Der Drang zu segeln war einfach stärker. Wahrscheinlich waren wir ein bisschen zu forsch, vielleicht auch fahrlässig. Mit Sicherheit aber war es ein Anfängerfehler, der uns später in der Form nicht mehr passieren sollte.

Die Wellen hatten sich mittlerweile zu kleineren und größeren Brechern aufgebaut und ließen uns hoch am Wind segelnd genau in Richtung Ziel driften: der Südspitze von Losinj. Bei Windstärke 6 machten wir uns zum ersten Mal mit ILVA richtig vertraut. Sie stampfte schräg in die Wellen rein und wieder raus, wurde in den Wellentälern gierig nach mehr, um im nächsten Atemzug wieder anzuheben und nach vorne zu kippen. Die Gischt donnerte über die Sprayhood. War das etwa die Art zu segeln, von der so viele Menschen mit glitzernden Augen erzählten? Wahrscheinlich. Jedenfalls machte es Papabert übergücklich, mit sieben Knoten durch die Wellen zu rauschen und dem Wind Paroli zu bieten, obwohl manche Brecher richtig furchterregend aussahen. Es machte sich langsam der Eindruck

breit, das Projekt „Schiffsrenovierung“ könnte tatsächlich gelungen sein. Alles hielt, nichts löste sich, das Rigg war stabil, die Segel zogen gleichmäßig und ließen sich gut reffen, die Geschwindigkeit war höher als erwartet, das Steuerrad lag perfekt in der Hand. Darf es noch ein bisschen mehr sein, dachte sich nicht nur Papabert.

Aber mittlerweile wurden die Spitzen der Wellen schon vom Wind mitgerissen – die Bora war alles andere als am Abklingen. Mit nur minimal gesetzter Genua und doppelt gerefftem Großsegel liefen wir acht Knoten. ILVA schien eine richtige Rennmaschine geworden zu sein. Die Schräglage war für unsere Begriffe extrem. Im Salon flog alles wild durcheinander, Bücher, Polster, Rucksäcke, Töpfe, Stifte und Spielzeug. Kindbert schlief auf dem Cockpitboden, eingekeilt zwischen Mamaberts Beinen. Leider wurden nicht alle Personen an Bord von Glücksgefühlen heimgesucht. Ulla musste sich mindestens 20 Mal übergeben. Wir gaben ihr unseren Abfalleimer, der während der Wellenpausen immer wieder mal entleert wurde. Die Arme hatte die Medikamente zu spät eingenommen und sie daher wahrscheinlich mit den ersten Magensäften in den Kübel ausgeworfen. Nun half ihr nichts mehr, außer durchzuhalten und sich auf den Horizont zu konzentrieren. Papabert musste ein paar Mal aufs Vordeck, um den Spinnackerbaum zu fixieren und die mittlere Scheibe unserer Sprayhood zu schließen. Denn der Wind zog mittlerweile arg durchs Cockpit und uns ins Gesicht – mit allem was dazu gehörte: Salz und Fliegen. Die robbende Fortbewegungsmethode war ab jetzt Programm und quasi amtlich vorgeschrieben. So auch der Brustgurt mit Lifeline. Aber war das nun eine vierstündige Achterbahnfahrt oder die Fortbewegungsart unserer nächsten Monate? Wir hofften Ersteres.

Endlich kam die Bucht von Losinj in Sichtweite. In der Abdeckung der Felsen sollten wir Schutz vor diesen fiesen Bedingungen finden. Wir rollten die Genua ein und versuchten, den Motor zu starten. Doch er kam nur langsam in die Gänge und machte anfangs ein komisches glucksiges Geräusch. Durch die starke Schräglage war vermutlich Seewasser über den Auspuff in den Zylinder zurückgeflossen. Hier war etwas faul, und zwar etwas, mit dem nicht zu spaßen war. Die Maschine war das Herzstück unserer schwimmenden Wohnung. Da wollten wir uns auf keine Experimente einlassen. Zu riskant die Vorstellung, bei schlechtem Wetter oder Sturm die Maschine zu Schrott zu verarbeiten, nur weil die Auspuffanlage nicht ordnungsgemäß installiert war. Nun gut, diese Geschichte zog sich noch bis Mallorca hin. Denn die gewünschten Bauteile für den Auspuff waren in den kleinen Häfen nicht zu haben ohne Bestellung und wochenlange Warte-

zeiten. Doch das Leben ging weiter – so auch unsere Reise.

Geschützt von Wind und Wellen fuhren wir in der Nähe von Losinj in eine Bucht, so schön wie ein tropisches Urlaubsparadies. Reinstes Wasser, ein verlassenes Haus im Romantik-Look und eine wilde Küste ohne Menschen. Was wollten wir mehr? Wir ankerten bei zwölf Metern Tiefe und konnten den Anker mit freiem Auge sehen. Mit Kindbert im Dinghi besuchten wir die kleine Insel, die ausschließlich bevölkert war von Millionen von Spinnen. Mit ihren riesigen gesponnenen Fallen machten sie Jagd auf alles, was sich bewegte. Wir fühlten uns ein bisschen wie Frodo, der berühmte Hobbit, als er sich gegen die Spinne wehren musste und sich in ihrem Netz verfang.

Schon am nächsten Tag war der Wind gnädig, und die Wellen wurden gemütlich. Zu fünf segelten wir weiter Richtung Pag in die nächste Bucht. Es wurde gekocht, gespielt, gesungen, spaziert, gewandert, gebadet und getaucht. Mit vier Köchen, die eben doch nicht immer den Brei verderben, kochte es sich fabelhaft und abwechslungsreich: Krautsuppe, Kuchen, Fisch, Wiener Schnitzel, was das Herz des Mitteleuropäers so begehrt. Mit Kindbert erkundeten wir die schönen Kiefernwälder, die Strände und erschnorchelten ganze Küstenabschnitte.

Aber nicht immer war das Ankern so unbeschwert wie in den Nächten zuvor. Da wir weitere Freunde auf dem Campingplatz von Strasko besuchen wollten, ankerten wir zum ersten Mal nicht in einer Bucht, sondern lagen an der langgezogenen Küste direkt vor dem Campingplatz, ohne schützende Umgebung. Kindbert freute sich sehr, weil hier endlich mal bekannte Kindergesichter zu finden waren. Tagsüber lagerten wir im Schatten unter den Bäumen am Strand. Abends nahmen wir teil an den großen Fressorgien der mitteleuropäischen Urlaubergemeinschaft. Das war nicht immer gut. Denn an einen ruhigen Schlaf war in unserem „Hotel“ nicht zu denken.

Nachdem sich die See während des Abends ganz beruhigt hatte, fing sie dabei unmerklich an, Schwell an die Küste zu spülen. Schiffe haben dann die Tendenz, sich genau quer zu diesen kleinen, aber wirkungsvollen Wellen zu stellen; sie beginnen wie wild zu schaukeln, unaufhörlich, im Takt des Schwells. Das machte das Schlafen abwechslungsreich anders und verlangte so manch einfallsreiche Stellung. Stundenlang fühlten wir uns im Inneren von ILVA wie im Pendel einer Uhr. Glück hatte, wer nicht allzu viel gegessen hatte. In der Früh ging es dann so früh wie möglich an den Strand. Mit oder ohne Frühstück, mit oder ohne Beiboot, mit oder ohne Badeleiter. Wir wissen bis heute nicht, ob sich unsere Freundinnen damals insgeheim auf ein Ende des Geschaukels gefreut haben. Sie bestiegen jedenfalls tags darauf den Bus in Richtung Wien – so wie ausgemacht. Und

wir? Wir drehten mit ILVA noch eine Runde vor dem Campingplatz mit Freunden und deren Kindern. Mit dabei waren einige unserer damaligen Nachbarn aus Niederösterreich, die uns bei der jahrelangen Renovierung zugesehen hatten und sich ebenso freuten, das Boot nun in Aktion erleben zu können. Eine Stunde später legten wir ab Richtung Zadar, während unsere Freunde uns vom Strand aus zuwinkten. Das war ein bisschen wie ein zweiter Abschied.

Tja, Reisen war nicht gleich Urlaub. Vor allem nicht auf einem Segelboot, das eine Maschine mit unzähligen Aggregaten, Diesel, Wasser, Strom und Gas auf engstem Raum beinhalten musste. Dass das manchmal alles andere als einfach war, hatten wir zwar schon vorher gewusst, aber nun erlebten wir, wie es sich tatsächlich anfühlte. Zadar war ein regelrechter Arbeitsaufenthalt. Probleme machte nicht nur der Auspuff, auch die Gasfachentlüftung musste „gepimpt“ werden, da schon bei geringer Schräglage immer wieder Seewasser ins Gasfach lief. Auch der automatische Pumpe in der Bilge (der tiefste Punkt des Schiffs) mussten wir auf die Sprünge helfen. Denn die Pumpe sollte automatisch anspringen, wenn Wasser in der Bilge stand. Das tat sie aber nicht.

Papabert war wie ein Marathoniker im alten Athen. Die Teile aus den in der Stadt verborgenen Geschäften erst mal zu finden und dann auch noch anzukarren war eine Herausforderung für seine Beine, vor allem bei der Hitze. Zum Glück hatte Kindbert seinen Roller mitgenommen. Die Auspuffanlage erhielt als Provisorium ein Ventil, das einen „Wasserschlag“ verhinderte. Die Bilgepumpe einen neuen Bilgenschalter.

Vor dem Ablegen bunkerten wir noch einmal ordentlich Verpflegung: Dosengemüse, Obst, Nudeln, Reis, Tomatensoße und Wasser in rauen Mengen. Dann segelten wir ab Richtung Vis, der letzten kroatischen Insel, bevor wir zum ersten Mal in unserem Leben außer Meer nur noch Meer sehen sollten.





ILVA auf See – wo ich nichts mehr seh'

Nach 20 Tagen auf ILVA war es dann so weit: Wir wollten die Adria queren. Das hört sich vielleicht einfach und unspektakulär an. War es auch. Bis auf die letzten fünf Stunden. Doch schon zu Beginn des Törns waren wir, ehrlich gesagt, etwas nervös. Wie würde es werden? Würden wir Angst bekommen? Würde die Technik mitspielen, das Wetter halten? Nun taten wir etwas, das wir noch nie zuvor getan hatten: Wir segelten in Richtung Horizont, Kurs 180°, ohne eine Landmarke anzupeilen – einfach weitersegeln, geradeaus, bis das Land aus dem Blickfeld gerät und wir nur noch uns, unseren fahrenden Untersatz, das Meer und den Himmel wahrnehmen. Zum Glück gibt es immer nur ein erstes Mal.

Tanker und Fährschiffe querten unsere Route. An Anzahl waren die gar nicht gering. Alleine das Einschätzen der Kurse dieser Riesenpötte, die Entfernungen, die Geschwindigkeiten, all das war neu. Ein paar Mal funkte Papabert einen Frachter an, um zu fragen, ob man uns auf ihrem Radar hätte. Die Kapitäne waren zu aller Überraschung überaus freundlich. Sie antworteten rasch und sagten uns ganz genau und verständlich, ob wir Kurs halten oder uns doch lieber verdünnisieren sollten. Einmal sagte ein Kapitän, er könne Kurs und Geschwindigkeit nicht ändern, er hätte irgendeinen Schaden. Alles laufe bei ihm automatisch ab, eine Art Notfallprogramm. Wir sollen uns an ihm orientieren und Abstand halten. Das taten wir überaus gern. Für den Fall, dass ein Tankerkapitän jemals dieses Buch lesen sollte: Danke! Wir haben eure Rückmeldungen echt lieb gewonnen.

Gleich nach der Abfahrt von Vis, nach nur einer halben Stunde

Motorfahrt musste Papabert noch kurz den Keilriemen wechseln (schon zum vierten Mal), der war nämlich schon wieder durchgebrannt, heiße Lichtmaschine durch zu schnelle Ladung. Ja, kein Vorteil ohne Nachteil. Vermutlich hatte das mit dem neuen Ladebooster zu tun. Das war ein Gerät aus dem 21. Jahrhundert: Mit intelligenter Elektronik soll ein höherer Strom für die Ladung aller Batterien an Bord erzeugt werden, was die Ladezeit extrem verkürzt. Das passte aber anscheinend nicht mit dem Antrieb der Lichtmaschine an unserem alten Perkins zusammen, der ja im Jahre Schnee (Österreichisch für: sehr alt) konstruiert worden war und derart hohe Ladeströme anscheinend nicht wirklich händeln konnte. Der Keilriemen riss genau zu dem Zeitpunkt, als wir kurz nach dem Kursnehmen mit ganz wenig Wind zwischen vielen kleinen Felsinseln kreuzten. Schnell setzte Mamabert die Genua. ILVA trieb mit der Strömung sehr folgsam zwischen ihnen hindurch, während Papabert sein Möglichstes tat, um den Riemen so schnell wie möglich wieder aufzuziehen. Gar nicht so einfach, im Geschaukel kopfüber im Motorraum zu hängen. Nach getaner Arbeit kam Wind auf. Das war angenehm und brachte Kühlung für die verschwitzten Glieder. Denn der heiße Maschinenraum war mit einer Sauna vergleichbar, die Lichtmaschine mit einem Stück glühender Kohle. Nichtsdestotrotz alles wieder einsatzfähig. Ein wohlthuender Sieg des Kapitäns! Stundenlang segelten wir mit nur einer Hand am Steuer in Richtung Italien und genossen es, so derart frei zu sein. Wieso es doch so viele Segler gibt, die lieber in Küstennähe segeln? Uns waren die Weite und die unendliche Sicht um vieles lieber.

Kindbert war zum ersten Mal für längere Zeit wach und genoss es sichtlich, ILVA mal in ihrem Element zu erleben. Aber lange hielt es ihn nicht, sein Magen sagte ihm, er solle sich lieber auf die Cockpitbank legen, trotz seiner Sea-Bands. Vielleicht wirkten die doch nicht? Mamabert tat das, was sie schon immer gerne getan hatte: vorlesen. „Die Abenteuer von Tom Sawyer und Huckleberry Finn“. Es war Kindberts Lieblingsbuch. Die Geschichte von den zwei Freunden am Mississippi war mit der seinen sicherlich vergleichbar, wenngleich auch einen Tick spannender, dafür lebte er an einem Ort ohne Schurken, Bootsdiebe und ohne Hunger. Mit stetigem Ostwind ging es mit Vollzeug und vier Knoten dahin. Wow! Sonnenschein, eine flache See, Sturmtaucher zum Beobachten. Da war es wieder, dieses Segelgefühl. Nachdem Kindbert eingeschlafen war, verschwand Mamabert in der Kombüse, um Nudeln aufzusetzen (während des Törns kochten wir nur spartanisch oder nahmen doch die Chips aus der Dose). Zu aller Überraschung sagte das Log, dass wir jede Stunde einen halben Knoten zulegten, ohne es zu mer-

ken. Gut, das wird die Seemeilen-Statistik freuen, dachte sich Papabert. Der Wind blieb für heute unser Freund, das war klar – letzte Woche war er Mangelware gewesen. Aber wenn das so weitergeht? Wie weit nach oben ging die Knoten-Anzeige? Noch im letzten Tageslicht reiften wir die Segel zum ersten Mal. Je weiter sich die Sonne vom Himmel verabschiedete, desto schneller nahm der Wind zu. Es war jetzt schon halb zehn, außer den Wellen direkt vor unserem Bug war nichts mehr zu sehen. Langsam türmte sich Wasserhügel um Wasserhügel. Bei Nacht sah das ja noch schlimmer aus. Windstärke 6 aus Nordost. Der Wind hatte zum Glück leicht gedreht, das bescherte uns einen schnellen Raumwindkurs bei wenig Schräglage. Wir reiften nochmals und versteckten uns hinter der Sprayhood.

Das Groß ins Zweite, die Genua zog immer noch gut, auch wenn sie bis auf Taschentuchgröße eingerollt war. Kindbert schlief tief und fest, nachdem auch er sich mit uns über die schönen Stunden gefreut hatte. Doch als es uns allen ein bisschen unangenehm wurde, beschloss er, vom Treiben Abschied zu nehmen – ganz sicher die beste Strategie bei diesen Umständen.

Nun kam Vieste schon in Sicht. Man sah erste Lichter am Horizont. Aber immer noch 60 Kilometer bis zur Küste! Sich mit 15 Kilometer pro Stunde darauf zuzubewegen, kann die Geduld auf eine harte Probe stellen. Wir versuchten, den Hafen übers Handy zu erreichen. Es klappte. Die Dame dort erzählte, dass niemand mehr da sei. Wir sollten doch einfach den freien Platz neben der großen Motoryacht nehmen.

„Non problema“, versicherte sie uns.

Nun gut, bei dem Tempo würden wir ja sowieso bald da sein. Und es kam noch mehr Wind, noch mehr Wellen. ILVA glitt durch die Nacht wie ein wankender Autobus. Fast acht Knoten. Wenn wir vom Cockpit aus nach hinten sahen, glaubten wir, förmlich zu fliegen.

Nachdem uns die Einfahrt in den Hafen verwirrt hatte, hätten wir fast am Badestrand angelegt. Bei vier Metern Wassertiefe machten wir kehrt, da uns das nicht geheuer vorkam. Okay, nun wussten es auch wir: Der grüne Blinker der Hafeneinfahrt war defekt. Das alles strapazierte uns ordentlich in unserer ersten Nachtnavigation bei Windstärke sechs. Und außerdem stand das Anlegemanöver noch bevor. Am liebsten würde man seine Yacht in solchen Situationen ja gerne irgendwo abstellen wie ein Auto in der Garage. Die Nervosität stieg, obwohl sie ohnehin schon schlimm genug war. Keine helfenden Marineros, ein fremder Hafen, Nacht, Starkwind und nur wenig Beleuchtung im Hafengelände, puh. Neben uns erkannten wir Stege mit je einer Art Mini-Hotel, an denen das Anlegen aber verboten war. Alles leer, alles neu, verlockend, doch mit den Besitzern wollten

wir uns nicht anlegen. Nun entdeckten wir auch den Platz, den uns die nette Dame per Telefon zugewiesen hatte. Eine Riesenyacht mit riesigen Fendern lag da. Daneben nichts – also unser Platz. Irgendwann kam der Moment, an dem das nervöse Kreisen um den Liegeplatz ein Ende haben musste. Irgendwann hieß es: Augen zu und durch, und das war genau jetzt. Lücke ansteuern, der Wind schob von hinten an wie ein Kraftwerk. Ein kräftiger Rückwärtsschub gegen den Wind brachte ILVA schließlich zum Stehen, versetzte ihr Heck aber in Richtung Motoryacht, was eine erste Berührung der besonderen Art bedeutete: Unsere Relingstütze auf der Backbordseite küsste den Rumpf des großen Nachbarn neben uns. Vermutlich hat das mehr Geschwindigkeit reduziert als Mamaberts Hände, die sich, wie im Anlegebriefing mit Papabert vereinbart, um dessen Reling krallen sollten. Wie dem auch sei, ein kleiner Kratzer konnte mittels Taschenlampe entdeckt werden, war aber wie durch ein Wunder fast nicht zu sehen. Unsere Relingstütze war zwar arg verbogen. Das war aber eine Kleinigkeit – bei dem Sicherheitsgewinn? Und dem Eigner der Riesenyacht, der von der ganzen Aktion gar nichts mitbekommen hatte, war der Kratzer zum Glück egal. Als Kindbert aufwachte – es war mittlerweile zwei Uhr morgens – erzählte er uns, wie spannend und cool er die Überfahrt bei Nacht doch fand. Viel besser als am Tag! Ab nun sollte es für ihn nur noch Nachtfahrten geben.





Vom Schlafzimmer zur Windfahne

Rückblende: Nachdem wir noch im Winter 2012 einen Bausatz für eine Windfahne aus Holland gekauft hatten, wurde mangels besserer Alternativen unser Schlafzimmer in Wien in eine Schlosserei verwandelt. Das war weniger kompliziert, als es sich anhört. Neben dem Bett ließ sich bequem ein massiver Tisch aufstellen, darunter eine metallene Wanne, am Tisch ein Schaubstock montiert, ein Schweißgerät ausgeborgt sowie eine Menge diverser Bohrer und Feilen besorgt. Schon war die Bett-Schlosserei fertig, der Bausatz „Holland Windvane“ konnte begonnen werden.

Mit hundert Stunden Bauzeit musste man rechnen, soweit der Hinweis im *Handout*. Der gute alte Narzissmus in uns sagte, das schaffen wir locker – und so stürzten wir uns in ein weiteres Abenteuer. Die anfängliche Euphorie wurde bald von den realen Problemen beim Bau einer Windfahnensteuerung verdrängt. Natürlich ging der Beruf vor. Also wurden die Arbeiten an der Windfahne immer auf die späten Abendstunden gelegt, wenn Kindbert versorgt und im Bett war. Mamaberts ehrenvolle Aufgabe war es dann, im Nachtgewand mit abgewandtem Blick die Teile korrekt und ohne ängstliche Zitterei (das war die größte Herausforderung) blind, aber voller Vertrauen zusammenzuhalten, während Papabert seiner Schweißerei frönte und dabei gleich einen ordentlichen Sonnenbrand bekam. Was sich die Nachbarn gedacht haben bei all der Blitzerei aus unserem Schlafzimmerfenster wissen wir bis heute nicht.

Noch in Monfalcone bei der Abreise hatten wir die Anlage an ILVAs Heck geschraubt, aber erst nachdem wir Vieste erreicht



hatten, waren wir so weit, sie auch auszuprobieren. Im Hafen von Vis montierten wir neben einer Yacht aus Hawaii und einer italienischen Chartercrew liegend die Steuerscheibe ans Steuererrad – Spaß inklusive. Während wir gerade die Löcher bohrten, knallte die Charterschiff Heck voraus mit voller Wucht in die Betonpier. Vor Publikum, denn die Pier war mit Hunderten Kaffeehausgästen bevölkert. Manch einer verschluckte sich oder stieß ein Glas um. Ein paar Sekunden lang schien alles wie eingefroren, wie ein Standbild. Dann allgemeines Gelächter – wahrscheinlich wusste der Skipper nicht, dass eine Yacht keine Bremse hat.

Schließlich aber war alles so weit, um die Windfahnensteuerung zu testen. Von Vieste ging es raus, den Italienischen Stiefel entlang, in Richtung Brindisi. Ein Video – gedreht mit unserer Pocketkamera – erbrachte dann den Beweis: Geschweißtes Eisen lebt. ILVA steuerte von selbst, unser vierter Steuermann war geboren. Und der arbeitete besser als der erste und hatte viele Vorteile: Er war immer wach, unermüdbar, genau beim Steuern, unbestechlich und immer nüchtern (das ist jetzt ein Scherz, auf Fahrt war Alkohol natürlich immer tabu). ILVA steuerte jedenfalls von selbst und das immer relativ zum Wind. Heureka! Archimedes war nun keine antike Figur mehr, sondern er war an Bord der ILVA aus Niederösterreich, höchstpersönlich. Er saß auf dem Achterdeck und freute sich mit vor Stolz geschwellter Brust an seinem Werk, stundenlang.

Mit einer Selbststeueranlage, das fühlten wir zum ersten Mal am eigenen Leib, wird das Segeln wie Zug fahren. Es verändert sich wahrhaftig: sitzen und genießen, vielleicht ein Buch lesen, Karten spielen, einfach mal abschalten oder still nach vorn blicken, plaudern, Spaß haben, zu dritt sein und nur beobachten, ob nicht irgendwo ein Felsen aus dem Wasser ragt oder ein unschuldiger Fischer gerammt wird. Das ist wahrlich eine große Erleichterung und mit Sicherheit die genialste Erfindung seit Einführung der Seefahrt. Aber diese Einfachheit beim Segeln bekommt gleich eine zweite Seite, einen Nachteil, wenn man so will: Man wird natürlich auch dazu verleitet, mal nach unten in den Salon zu gehen, sich hinzulegen, eine Partie „Wizard“ zu spielen oder zu kochen. Man wird verleitet, mal das Cockpit zu verlassen und sich anderweitig zu beschäftigen. Ist man aber nicht allzu weit von der Küste entfernt, wird das mitunter gefährlich. Denn das Schiff lenkt ab jetzt immer relativ zum Wind, und wenn sich die Windrichtung änderte, änderte auch ILVA ihren Kurs. Das kann mitunter lustige Verwirrspiele in Gang setzen.

Segeln mit Windfahnensteuerung? Niemals mehr freiwillig ohne!

Brindisi – die Perle im Abfall

3. August 2013. Das Problem an der italienischen Küste zwischen Vieste und Brindisi war das Fehlen von Buchten, in denen man sich verstecken und vom Schwell geschützt ankern konnte. Einige Nächte auf dem Weg Richtung Brindisi ankerten wir einfach in der Nähe der Küste bei zehn Metern Tiefe. Während die Italiener nächtens am Strand oder in ihren Gärten saßen, grillten, sangen oder Musik machten, trieb es uns an unbelebte Küstenabschnitte – und damit bewusst oder unbewusst immer wieder vor große Diskotheken, die sich meist gut getarnt in Strandnähe hinter unscheinbaren Gewächsen verbargen. Während wir beim Ankern in den späten Abendstunden noch vermuteten, ein ruhiges Plätzchen gefunden zu haben, ging ab null Uhr stets die Post ab. Viele italienische Discos sehen vom Meer aus wie ein Lagerhaus oder eine lange bewachsene Mauer. „Onki, onki, onki, onki“ war dann die allseits bekannte (und alsbald verhasste) Rhythmik. Der Rest war nicht weniger unbefriedigend, da wir uns an den tanzenden Menschen selten erfreuen konnten. Zu oft waren sie hinter Mauern, Zäunen oder Stranduntersilien wie Liegen oder Sonnenschirmen versteckt.

Es keimte in uns der Gedanke, dass ein Service für Fahrtensegler vielleicht nicht nur bei uns auf großes Interesse stoßen könnte, eine Art Reiseführer (oder Handy-App) mit konkreten Detailinfos über italienische Discos, deren Musikstil und Kundenschaft sowie Sperrstundenzeiten. Sinnvoll wäre auch ein Verzeichnis mit Tankstellen, die – wenn schon nicht in einem Hafen – so wenigstens an einer Küstenstraße liegen, damit man mithilfe von Kanistern seinen Tank wieder befüllen kann. Hier im

südlichen Italien waren die Versorgungsmöglichkeiten merklich eingeschränkt. Eine Tankstelle für Schiffe hatten wir schon lange nicht mehr gesehen. Und wenn wir eine entdeckten, war sie seit Jahren geschlossen. Kein Diesel. Kamen hier tatsächlich so wenige Yachties vorbei?

Eines Nachts, es war in der Nähe von Brindisi, wurden wir ganz plötzlich von wilden Schiffsbewegungen geweckt. ILVA zog an der Ankerkette wie ein Fisch an der Angel. Der Wind kam genau auflandig. Das brachte die Wellen gegen uns auf. Im Vorschiff glaubte man ein Hammerwerk an Bord zu haben. Muss das wirklich immer sein, wenn wir schlafen? Sicher. Alles auf Station!! Aufbruch! Anker einholen, Sachen verstauen, Maschine an und los, in den Hafen von Brindisi! Verpfeifen wir uns aus dieser Bruchbude! Die Sonne war gerade am Aufgehen.

Vor der Hafeneinfahrt in Brindisi ragte eine lange Schutzmauer weit ins Meer hinaus. Hier brachen sich die großen Wellen und bauten eine rückwärtsgewandte Gegenströmung auf, die den Schwell noch größer und unglaublich steil machte. Fast dachten wir, die See würde nun unsere gute alte ILVA mitsamt ihrer Crew verschlucken und sie für immer am Grund des italienischen Stiefels verdauen. Eine Stunde später enterten wir das Hafenbecken, in dem endlich dieser furchtbare Wellengang ein Ende hatte. Und der Anblick hatte es in sich.

„Ist hier irgendwann mal eine Atombombe explodiert?“, fragte nicht nur Kindbert.

Gewaltige verrostete Schiffe, eine riesige und mies stinkende Raffinerie (klar, irgendwo musste das Zeug ja herkommen), verrostete Schlepper, heruntergekommene irgendwann-mal-impotante-Kastellos, alles lag Seite an Seite, marode, vergessen von allen Brindisianern, Italienern, Europäern – eine Industriemeile, in der Ökologie scheinbar keine Rolle spielte und vermutlich auch nie eine gespielt hat. Dahinter am Horizont ragte ein Schiffswrack halb aus dem Wasser, das sah aus wie die Freiheitsstatue im Film „Planet der Affen“, Teil eins. Je weiter wir aber in die Bucht eindringen und Richtung City kamen, desto schneller besserte sich der Gestank nach Öl, desto besser auch die Aussicht auf einen Hafen, in dem man ein paar Tage verbringen konnte. Zu aller Überraschung hatte Brindisi eine tolle zweite (Hinter-)Seite. Die Marina lag zwar gegenüber dem Militärhafen, in dem riesige Zerstörer rosteten, noch weiter dahinter tat sich aber eine mächtige Burg auf, ein *paseo* führte Gehwillige entlang an den schönen Gebäuden mit Palmen davor. Wow, ein unerwartet schöner Ort mit allem, was unser Urlauberherz so begehrte. Das war ja eine Überraschung.

Aber zuerst galt es, einen Schiffsparkplatz zu finden. Gar nicht



so einfach! Es gab unterschiedliche Auffassungen bezüglich der Begriffsdefinition für „anchoring“ zwischen Papabert und den Marineros. Während Papabert sein Begehrt über Funk dahingehend formulierte, ob es möglich sei, im hinteren Teil des langgestreckten Hafenbeckens irgendwo vor Anker zu gehen, lotsten uns die Männer stetig in Richtung der Marina, die so eng wurde wie unsere Augen rund. Da rein? Tatsächlich, zum Ankern?

„Si, si! Go, go, go!“, schrien die Marineros.

Wir bogen eng um die sogenannte und viel gefürchtete Schremsn (Niederösterreichisch für: Ecke) und stellten fest, dass ein Wenden definitiv nicht mehr möglich war. So fügten wir uns in unser Schicksal und steuerten ergeben in die vor uns sich doch noch auftuende Lücke zwischen den Booten an der Marinapier. Ein Passstück – enger war das tatsächlich nicht mehr möglich. ILVA schob sanft die beidseitig anliegenden Boote auseinander und saß fest.

Was dieses Verwirrspiel uns wohl kosten würde? Wir fragen den Marinero. Doch unverhofft kommt oft – trotz schöner Umgebung und benutzerfreundlicher Hafenanlage war der Preis erträglich, und wir beschlossen zu bleiben.

Brindisi. Das sind enge Gassen voller Autos und Mopetten (wie wir im Alpental sagen), das ist morbider Flair gepaart mit italienischer Rennfahrermentalität und Innovationsbereitschaft, vor allem beim Parken. Warum die Leute im Stadtzentrum mit den Autos herumfahren wie wild gewordene Italiener, konnten wir nicht herausfinden. Es gab ohnehin fast nur Einbahnen, Parkplätze waren selbst für unsere Großstadt-Habichtaugen kaum auszumachen, es sei denn zwischen Wäscheständern und Blumenkästen. Hier hatten Fahrradfahrer noch Exotenstatus. Das Radeln scheint ja eher ein nordeuropäisches Phänomen zu sein. Im Vorbeigehen verweilten wir kurz am Tancredi-Brunnen (mehr als tausend Jahre alt) und besuchten eine Kirche aus dem ersten Jahrhundert. Selbstverständlich fehlten auch eine Via Roma und ein antikes Theater nicht, welche wir auf unseren Irrwegen in Richtung Centro zufällig vor der Linse hatten. Durstig taumelten wir durch die Gassen. Das Sitzen bei einem kühlen Getränk oder einem kleinen (bis mittelgroßen) Eis hätte uns gefallen. Doch Süßigkeiten, Imbisse oder gar gekühlten Gerstensaft während der streng überwachten Siesta gab es nicht – Ausschank verboten. Die Siesta ist zum Ausruhen da, für nichts anderes. Nicht einmal für eine Flasche Wasser? Nein, nicht einmal das. Da waren die Menschen hier anscheinend dran gewöhnt. Das führte dazu, dass wir die einzigen überhitzten Dummköpfe waren, die zu dieser Tageszeit ihr Konsumentenglück nicht nur ein Mal versuchten. Zum Glück hatte der

Marine-Shop mit dem klingenden Namen „Limoncelli“ einen 40-Millimeter-Auspuffschauch parat (und den sogar während der Siesta, aber nur weil das Ding nicht essbar war). Das Geschäft kann man ohne Hilfe nie finden, selbst wenn man direkt daran vorbeigehen und in die Auslage starren würde. Aber wir hatten unseren Entdeckerstolz schon in Zadar tief begraben und die Nase voll vom sinnlosen Suchen mittels falsch eingetragener Signaturen bei Google Maps. Also vertrauten wir den guten alten Sozialkontakten und fragten wir uns durch – vom Start bis zum Ziel. So nette Menschen wir hier hatten wir selten kennengelernt. Jede unserer Fragen wurde offenherzig und akribisch beantwortet, bis wir verstanden – selbstverständlich ohne Eile und ohne unsympathisch zu werden. Egal in welcher Sprache. Auch Gestik und Mimik wurden hier richtig gedeutet. Manche Wiener und Wienerinnen könnten sich da was anschauen.

Doch nicht nur freundliche Italiener ließen sich in Italien antreffen. Denn in Vieste, so sei noch Interessierten erzählt, trudelte eines Tages Lars auf seiner acht Meter langen Slup ein. Das Schiff sah ziemlich ramponiert aus. Das Teakdeck war mit heller Farbe übermalt, der Rest des Schiffs – so wie es aussah – auch. Mamabert stellte erfreut fest, dass es noch weitere Personen mit einer Abneigung gegen Abklebeband gab, die Genauigkeit beim Restaurieren verschmähten. Das war sofort eine gute Grundlage für einen nachbarschaftlichen Plausch. Lars erzählte, er mache sich nicht viel aus Technik. Beeinflusst von den Pionieren des Yachtsports, James Wharram, Joshua Slocum, Wilfried Erdmann und wie sie alle heißen, wolle er mit möglichst wenig Equipment auskommen, einfach aus purem Individualismus. Lars hatte wirklich fast nichts Technisches an Bord. Eine Pütz (Seemännisch für: Eimer) für alles, was mit Flüssigkeiten zu tun hatte, reichlich Kleidung, einen Gaskocher, eine Ankerlaterne, ein Handfunkgerät. Das war's im Großen und Ganzen. Ach ja, und ein Rennrad. Lars hatte nicht mal eine Rollanlage für die Genua. Für das Reffen des Vorsegels musste er – und das einhand bitte sehr! – stets ans Vordeck und die Genua gegen eine kleinere Fock auswechseln. Dabei spielte Geld bei ihm keine Rolle, er hatte beruflich einiges aus sich gemacht. Er war verantwortlich für die Verpackung und Verschiffung riesiger Filteranlagen für Bier. Dementsprechend gut kannte er sich mit der Materie aus. Ob ihm das Einhandsegeln nicht zu gefährlich sei, fragten wir ihn. Er sagte Ja. Aber das sei halt auch das Schicksal, welches er herausfordern wolle.

Wir luden ihn zum Essen ein und plauderten über die Alpen, das Schifahren und das Reisen. Zu aller Überraschung war er doch kein wirklicher Hardliner. Eigentlich hatte er die Nase voll

vom Segeln. Ursprünglich wollte er in die Karibik. Doch sein Plan hatte sich im Laufe der letzten Wochen geändert. Deswegen machte er in Südspanien kehrt und segelte zurück in Richtung Schweiz. Er hasste die Schaukelei, die Einsamkeit, die Mühsal. Bei Nacht und Nebel weit draußen auf der offenen See zu sein, alleine? Das konnten und wollten wir uns gar nicht vorstellen. Aber Lars erzählte uns von einem Langzeittörn in den 1970er-Jahren mit seiner Frau und seiner Tochter. Irgendwie schien es, als wolle er diese Erinnerungen verdrängen, indem er sich wieder und wieder den Elementen aussetzte. Wir hoffen, dass Lars die nördlichen Gefilde des Mare Nostrum noch gesund und munter erreicht hat. Alles Gute, Lars! Und danke für die Seekarten!