



Sizilien – Istrien!

von Roland und Eva Pöschl /
Crew Wien, NÖ, Burgenland



Überstellung der Sleipnir II, eines Wharram Katamarans Tangaroa IV (10,80m)

“Schau, das ist doch der Wolfgang!” sage ich zu meinem Mann Roland auf der letzten Tullner Messe. Wolfgang ist Lehrer und war schon seit einiger Zeit auf der Suche nach einem Katamaran, um mit seiner Partnerin für ein Jahr in die Karibik zu segeln. Wir begrüßen uns und kommen natürlich auf seine Pläne zu sprechen. Er erzählt, daß er nun einen Wharram-Kat in Southampton gekauft hat. Die kommenden Sommerferien will er dazu nutzen, sein Boot gemeinsam mit Freunden nach Istrien zu bringen. Er hätte nicht gedacht, daß bereits im Vorfeld so viele Kosten anfallen würden. Natürlich bieten auch wir unsere Hilfe an. Wir wünschen ihm noch alles Gute.

Der Sommer neigt sich nun dem Ende zu und wir freuen uns auf unseren, für die letzten zwei Oktoberwochen geplanten, Segeltörn in den Kykladen. Kurz, nachdem wir zueinander bemerken, daß Wolfgang nun wohl auch schon mit seinem Boot angekommen sein muß, erhalten wir folgende SMS: “Hallo Roland! Bin in Messina, Sizilien und brauche einen guten Mann, der das Boot nach Istrien bringt, Wolfgang!” Es ist Ende August und uns ist klar, daß hier gilt, wer schnell hilft, hilft doppelt. Mit jedem Tag, den das Boot länger unterwegs ist, steigen natürlich auch die Kosten für den Eigner. Da wir es damals ernst mit unserem Hilfsangebot gemeint haben, reagieren wir

schnell. Roland kann zwei Wochen ab sofort einplanen und auch ich kann, nachdem einige Terminarbeiten noch schnell von mir erledigt wurden, binnen einer Woche abreisen. Aufgrund der Länge der Etappen (Golf von Taranto, Überfahrt nach Kroatien) fragen wir die “üblichen Verdächtigen” in unserem Verwandten- und Freundeskreis, ob sie mitkommen können. Doch leider, keiner kann so kurzfristig weg. Kurz vor der Abreise plaudern wir noch mit Rolands Mutter Linde über den Törn. Sie hat zwar keine Segel-Ausbildung, aber doch gut 1000 Seemeilen auf dem Buckel und ist eine begeisterte Seglerin. So treten wir zu dritt die Bahnreise nach Sizilien an.

In Messina angekommen, erfolgt eine ausführliche Einweisung durch den Eigner. Vor allem die beiden unter den Cockpit-Bänken eingebauten Außenborder und die anderen technischen Einrichtungen des Katamarans werden genau besprochen. Erleichtert reist Wolfgang mit dem Zug Richtung Wien ab.

Der Katamaran ist sehr spartanisch ausgestattet. In den Schwimmern fehlen, wie bei einem Eigenbauboot üblich, die Verkleidungen – was ja Gewicht spart – und Reling gibt es auch keine. Trotzdem haben wir gleich das Gefühl, daß wir uns auf der “Sleipnir II” wohl fühlen werden. Nachdem wir uns mit Proviant versorgt haben, legen wir bei drückender Hitze und leichtem Wind ab. Für

ein paar Stunden können wir sogar spinnakern, am Abend gibt es etwas Regen und es folgt eine ruhige Nachtfahrt. Die Zehenspitze des Stiefels liegt nun hinter uns. Als wir uns gegen Mittag des zweiten Segeltages auf der Höhe von Crotona – dem letzten Hafen vor dem Golf von Taranto – befinden, beschließen wir, gleich weiter zu segeln. Vor dieser 80-Meilen-Überfahrt holen wir noch aktuelle Wetterinfos ein (Navtext, DWD-Wetterdienst per SMS, ital. Funk). Nichts deutet auf eine Änderung der Wetterlage hin, auch der Luftdruck ist konstant. Bei Sonnenuntergang ziehen Gewitterwolken auf, der WSW-Wind wird immer stärker. Noch freuen wir uns, daß wir so flott vorankommen, die “Sleipnir II” macht nun gut 15 Knoten Fahrt. Das Gewitter bleibt hinter uns, doch der Wind wird immer stärker. So wechseln wir von der Genua zur Fock und von der Fock zur Sturmfock, das Groß wurde inzwischen von uns geborgen. Während dem letzten Segelwechsel beobachten wir, daß der Kat unter blankem Rigg noch immer 7-8 Knoten fährt, unter der 5,5 m² großen Sturmfock dann 10-11 Knoten.

Im Schein des Vollmondes schimmern silbern die immer höheren Wellen (geschätzte 3 m). Beunruhigend ist nur der Gedanke, ob der Wind noch stärker wird. Gegen 22:00

Uhr dreht der Wind dann um 180° und wird gleichzeitig deutlich schwächer. Es trennen uns noch ca. 10 Seemeilen von Santa Maria di Leuca, unserem Ziel für diese Überfahrt. Um die 15 PS starken Motoren nicht zu überlasten, fahren wir abwechselnd mit immer nur einem Motor Richtung Marina. Um 01:15 Uhr haben wir endlich festgemacht. Mittags legen wir wieder ab. Bei leichtem Gegenwind motoren wir nach Norden. Als am Abend der Wind immer stärker wird, beschließen wir, in Otranto zu übernachten. Die Lega Navale hat eine Tafel mit der Aufschrift “Members only” an ihrem Steg angebracht, die Fischer und die Guardia Finanza machen sich an der Mole breit, so bleibt uns nur eine große Boje im Hafenbecken. Leichtfertig verzichten wir auf einen Landgang und gehen nach dem Essen schlafen. Am nächsten Morgen legen wir an der Tankstelle an. Der Tankwart nimmt nur Bargeld und so mache ich mich auf den Weg in die Stadt. Durch dicke Stadtmauern betrete ich eine mittelalterliche Stadt. Eine freundliche, ältere Italienerin begleitet mich durch das Labyrinth von engen Gassen zu einem diskret eingebauten Bankomaten. Leider muß ich wieder rasch zurück in den Hafen. Otranto wäre einen längeren Aufenthalt wert gewesen.

Weiter geht unsere Reise Richtung Norden. Kurz vor Brindisi, es ist 18:00 Uhr, erfahren wir über Nav-





text, daß Wind aus N – NO 7 Bft. in Böen 8 Bft. zu erwarten ist. Wir entscheiden uns, die Nacht in Brindisi zu verbringen. Letztendlich bleiben wir noch zwei weitere Tage im Hafen, da sich nichts an der Wetterlage ändert. Der Wind ist so stark, daß sogar das durch einen Flughafen und einen Stadtteil von der Küste abgeschirmte Hafenbecken voller Schaumkronen ist. Am zweiten Tag besuchen wir mit dem Zug die Barockstadt Lecce im Hinterland. Der Ausflug bietet eine reizvolle Abwechslung zu dem turbulenten Treiben in der von Fährunternehmern und Rucksacktouristen geprägten Hafenstadt Brindisi.

Am Morgen unseres dritten Hafentages läuft unter den Salutschüssen der Italienischen Fregatte Aviere der Russische Zerstörer Moskva zu einem Freundschaftsbesuch im Hafen ein. Allein das Anlegenmanöver dieses Riesen benötigt zirka eine Stunde. Während dieser Zeit stehen die Matrosen in Ausgehuniform in einer langen Reihe an Backbord und die russische Militärkapelle spielt an Bord auf. Es ist ein eindrucksvolles Spektakel. Die italienischen Hafentarbeiter allerdings, die beim Übernehmen und Festmachen der dicken Leinen helfen munkeln, daß der Proviant an Bord schon knapp wurde

und die Seeleute nur mehr von Brot allein lebten.

Für uns wird es Zeit, weiter zu kommen. Der 7. Tag unserer Reise ist angebrochen und wir befinden uns schon lange nicht mehr im Zeitplan. Wir verlassen Brindisi und motoren gegen Wind und Welle nach Norden. Nach gut 7 Stunden haben wir gerade mal 25 Seemeilen hinter uns gebracht. Ein Motor kommt ins Stottern und stirbt ab, sodaß wir in die Marina von Castell Villanova einlaufen. Der Liegeplatz wird nach benötigten m2 berechnet, was bei einem Katamaran schon mal ATS 840,00 ausmachen kann. Dafür sind auf meine Anfrage die Duschen und Toiletten immer offen. Kein Wunder, die Holztür der Dusche wird mit einer eingespreizten Eisenstange verschlossen, die Armaturen fehlen und das WC nebenan ist kaputt. Auf unsere Beschwerde hin bekommen wir das Angebot, einen Gartenschlauch durch das Lüftungsfenster in die Dusche zu hängen. Soviel gelacht beim Duschen haben wir schon lange nicht.

Der nächste Tag beginnt vielversprechend. Zuerst müssen wir noch motoren, doch am Nachmittag können wir bereits unter Spinnaker segeln. Auf der Höhe von Bari beschließen wir bei SO 2-3 Bft. unser ursprüngliches Ziel Vieste fallen zu lassen und gleich zur Überfahrt nach Kroatien anzusetzen. Nach einer ruhigen Nachtfahrt kommen wir am nächsten Morgen – Vis ist bereits im Dunst zu erkennen – in

einen Bereich mit unangenehmer Dünung. Alle drei würden wir gerne bald festen Boden unter den Füßen spüren, doch unser Rückstand ist so groß, daß wir entscheiden, noch bis zum Festland weiter zu segeln. Unser neues Ziel wird die südlich von Primosten gelegene Marina Kremik, der nächste Zollhafen. Am Abend laufen wir in Kremik ein und melden in der Marina, daß wir einklarieren wollen. Kurz darauf besuchen uns der Hafenkaptän, ein Zollbeamter und ein Polizist – jeder im eigenen Dienstfahrzeug angereist – an Bord und erledigen in unserem kleinen Salon im Backbordschwimmer die notwendigen Formalitäten. Alle drei sind ausgesprochen freundlich. Der 10. Tag unserer Überstellung ist angebrochen. Seit letzten Abend regnet es. Wir sind zuversichtlich, daß wir doch noch rechtzeitig bis Cervar Porat kommen werden. Bereits kurz nach 6 Uhr früh laufen wir aus. Der Regen kann uns nicht daran hindern, den schnellen Halbwindkurs, den uns der Nordostwind in Stärke 3-4, später 5 Bft. ermöglicht, zu genießen. Gegen 15.00 Uhr haben wir Zadar querab. Es ist noch zu früh für einen Hafen. Inzwischen wird wieder motort, da der Wind eingeschlagen ist. Ungefähr 10 Seemeilen vor Molat bemerkt Roland in der Ferne plötzlich aufgewühlte See. Der über uns noch bleiern verhangene Himmel geht dort abrupt in wolkenloses Blau über. Und schon fallen Bora-Böen aus Nordost mit 7-8 Bft. ein. Die See ist voller Gischt und die Wellen klatschen seitlich an den Rumpf. Nach ein paar Meilen können wir auf die schmale Durchfahrt zwischen Mali Tun und Veli Tun abfallen und raumschots fliegen wir fast Richtung Molat. In der Abdeckung der Insel genießen wir den bisher schönsten Sonnenuntergang. Alles ist in goldenes Licht getaucht und so werden wir für unsere An-

strengungen reichlich belohnt. Molat hat einen kleinen, feinen Hafen und das Restaurant ist sehr zu empfehlen.

Die nächste Etappe bringt uns unter Motor bis in die Marina Veruda und zum krönenden Abschluß dürfen wir am 12. Tag unserer Reise bis nach Cervar Porat unter Vollzeug auf Halbwindkurs mit 9-10 Knoten Fahrt segeln. Gegen Mittag treffen wir nach rund 800 zurückgelegten See-



meilen in der Marina ein und können die nächsten 1 1/2 Tage noch nutzen, um das Boot in Ordnung zu bringen und schon erste Vorbereitungen zum Einwintern zu treffen. Die Marina selbst hatte noch vor ein paar Jahren einen ziemlich verwahrlosten Eindruck gemacht. Heute gibt es hier allerdings ein neues, blitzblankes Waschhaus und ausgesprochen hilfsbereite und freundliche Angestellte.

Sleipnir (nordisch "der Dahingleitende"), so hieß übrigens in der germanischen Mythologie das Pferd Odins. Es war das schnellste Pferd der Welt. Tja, und so kam es uns manchmal auch vor.

