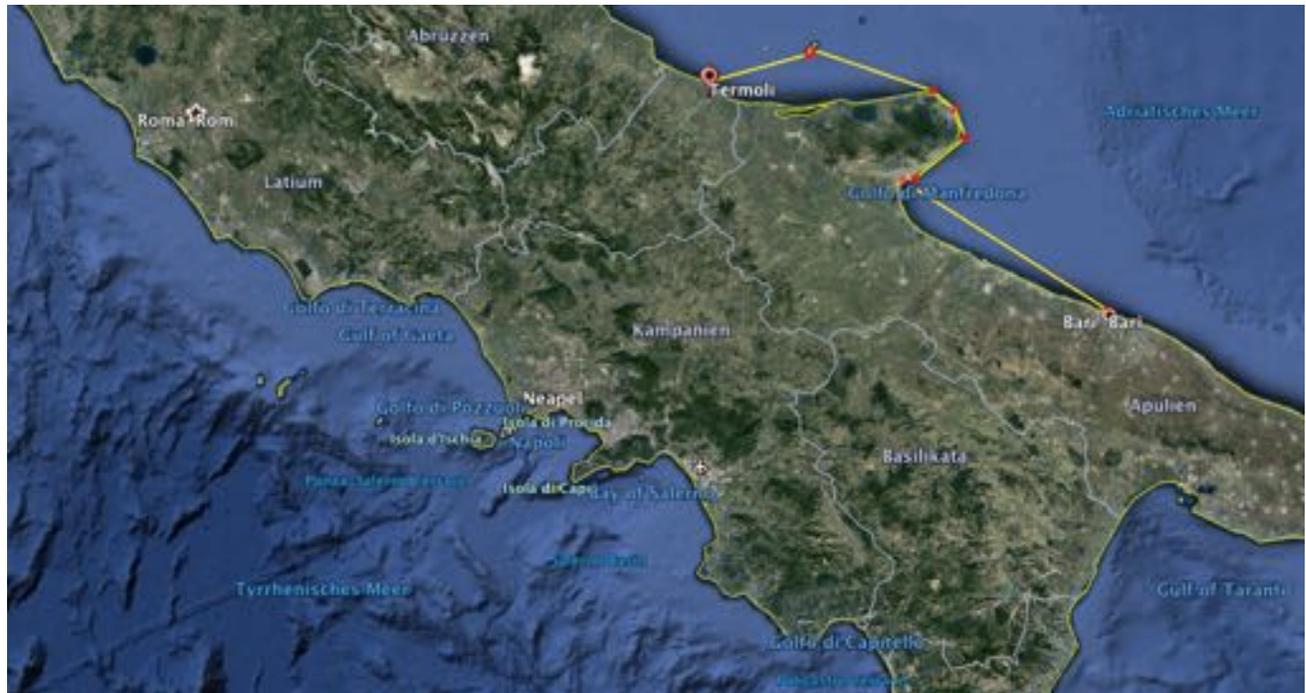


## Schwalbenflug im MED, Bari bis Tremoli

Eins vorweg: Es gab keine Havarie. Es ist aber eine gute Headline, oder?



Samstag, 28. Juli bis Mittwoch, 15. August, Bari- Mönchengladbach - Bari

Landurlaub! Weniger, weil es in Süditalien brüllend heiß ist - Deutschland ächzt selbst unter einer extremen Hitze - sondern weil ich meine Familien und Freude mal wiedersehen und meinen Garten samt Weiher im Sommer erleben will. Die Zeit ist prall gefüllt mit Besuchen und Besucht-Werden, Grill- und Weinabenden, Behördengängen und Schreibtischarbeit, und schon fährt mich mein Schwippschwager Manfred wieder zum Flieger nach Bari.



Ich finde das Schwälbchen unversehrt vor, dafür frisch gewartet, mit neuen Opferanoden und nach einigen kleinen Reparaturen. Cantiere Ranieri hat einen guten Job gemacht. Empfehlenswert!

Ich segle nicht gleich am nächsten Tag los, sondern lebe mich erst mal wieder auf dem Schwälbchen ein und wiederhole meine Sightseeing Touren. Allerdings empfängt Bari mich ebenso munter wie vor drei Wochen, es bläst feste, und einem mächtigen Gewitter kann ich auf meinem Stadt- und Lungomare-Bummel nur entgehen, indem ich mich etwas verfrüht zur *Cena* begeben. Und auf dem Rückweg halte ich mich eng an den Leuchtturm und Häuser: Allzu heftig und nah kracht und blitzt es; ich komme trotzdem trocken an.



Bari ist eine Großstadt mit einem riesigen Hafen; in fünf Hafenbecken liegen drei Marinas, mehrere Sport- und Nauticclubs, etliche Werften, und auch eine große Dependance der Guardia Costiera mit der regionalen Koordinierungsstelle für Seenotfälle befindet sich hier. Von hier gehen Fähren in jede Himmelsrichtung ab, ein richtiges Gewimmel.

Leider liegt die Marina eine gute halbe Stunde Fußweg weit von der Altstadt weg, zudem in einer Freihandelszone, die man nur an zwei Stellen betreten oder verlassen kann.



Wie ich lese - und dabei geht mir das vielzitierte Licht auf - hatten sich die führenden Seestädte Italiens rechtzeitig um Reliquien von Aposteln und anderen Heiligen gekümmert (um das Wort stehlen nicht zu bemühen), und so ihre Stadtheiligen gekürt: Venedig hat den Markus, Salerno den Matthäus, Amalfi den Andreas, Genua den taufenden Johannes, und so weiter. Bari war etwas spät dran. Da passte es gut, dass sich die Notwendigkeit ergab, die Gebeine des Nikolaus von Myra vor den Seldschuken in Schutz bringen zu müssen, was dann 1087 auch umgehend und gegen den Protest der bis dahin Sorge tragenden Mönche aus Demre geschah. Die Reliquien befinden sich heute in der extra dafür errichteten Basilika San Nicola, einem Gründerbau der Bareser Romanik; sie wurde zwanzig Jahre nach der „Sicherstellung“ fertig. Heute ist die Kirche - sie wird von Dominikanern betreut - Mittelpunkt einer regen Wallfahrtsszene. Nikolaus wird in der katholischen wie in der orthodoxen Kirche gleichermaßen verehrt.

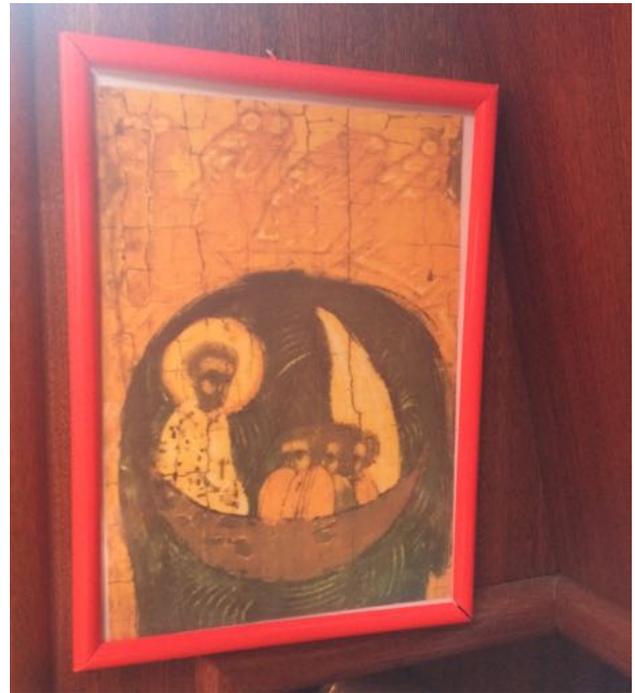


Unten in der Krypta findet man den Schrein mit den Gebeinen des Heiligen, vor dem Touristen wie Pilger verharren. Egal, ob die Knochen da unten tatsächlich die des Nikolaus sind, oder ob das Ganze Resultat eines der damals üblichen Geschäfte mit der leichtgläubigen (glauben wollenden) Frömmigkeit ist: Hier unten umfängt einen tatsächlich eine Art Heiligkeit des Ortes. Hier wird in allen Sprachen gebetet, und manch einer macht einen ganz langen Arm, um mit einem Kettchen oder Ring das Podest des Schreins zu erreichen, was den Gegenstand wohl edeln soll.

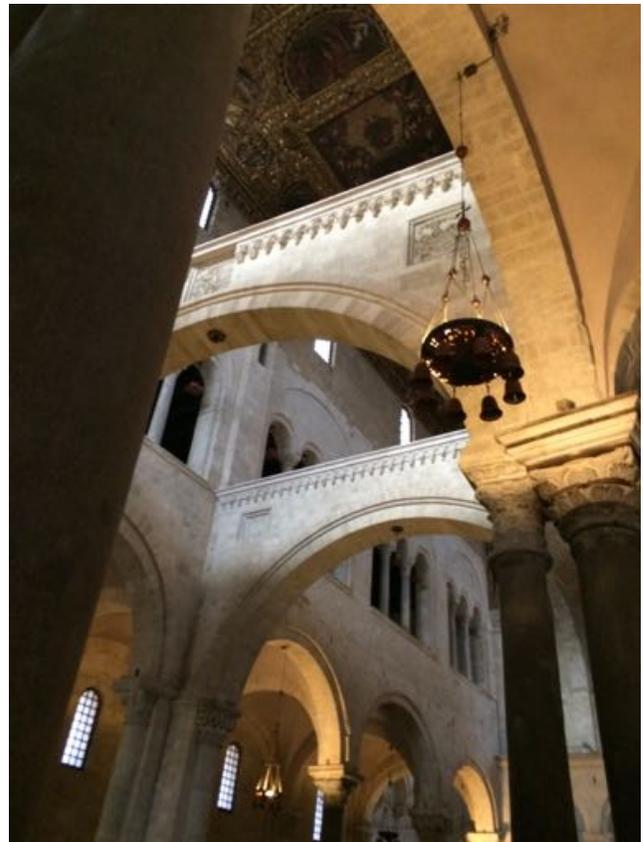


Auch ich habe eine Beziehung zu Nikolaus, nicht nur wegen der wohlgefüllten Schuhe an seinem Festtag. Nein, zur Taufe des Schwälbchens hat mir meine Schwiegermutter eine Kopie einer Ikone geschenkt, die seither in meiner Kabine hängt.

Die Ikone zeigt Nikolaus als Schutzpatron der Seefahrer; und hat Nikolaus nicht bei unserer dramatischen Anfahrt auf Bari schützend seine Hand über uns gehalten!?



Innen wirkt die Kirche etwas ungeordnet. Aus Gründen der Statik wurden im 15 Jh die Säulen verdoppelt, wodurch Schwibbögen entstanden sind, die das Gesamtbild beeinflussen. Es wirkt verwirrend und gleichzeitig imponierend.



Die andere bedeutende Kirche in Bari ist die Kathedrale San Sabino, die erst siebenzig Jahre nach San Nicola, nämlich 1178, fertig gestellt war. Mit den Pseudoemporen in ihren Seitenschiffen - tatsächlich gibt es nur die Bögen, aber keine Emporen - ist sie gleichermaßen elegant und mächtig,



Nun ist es aber nicht so, als bestünde Bari nur aus Kirchen. Im Gegenteil: Die Altstadt - okay die moderne Stadt ist wenig sehenswert - besteht aus einem Gewirr von Gässchen, Passagen und geradezu abenteuerliche Hinterhöfen, die sich jeweils ein paar Anwohner teilen.



Und natürlich gibt es auch die hochherrschaftlichen Palazzi, in denen sich die Bewohner sicher nichts zu teilen brauchten, und die zum Teil auch heute noch in Privathand sind oder kleine Hotels beherbergen.



Das pralle Leben spielt sich aber auf der Lungomare ab. Hierhin kommen die Bareser jeden Abend mit Kind und Kegel und kompletter Picknickausstattung. Mobile Imbissbuden bieten von der Zuckerwatte über Maiskolben bis zu kompletten Gerichten und Getränken einfach alles an. Die Musik plärrt, die Kids rasen durch die Gegend, man trifft Freunde, quatscht, singt, feiert. Reduce to the max in la bella Italia.



Wen wundert's, denn die Abende werden meist durch traumhaft-kitschige Ansichten eingeleitet.



Ganz kleiner Wermutstropfen: Die totale Mondfinsternis samt Blutmond hat sich in Bari hinter Wolken-schleiern versteckt; ich konnte bestenfalls was ahnen. Ausgleichende Gerechtigkeit?

Donnerstag, 16. bis Freitag, 17. August, Bari-Trani

Ja, der Ort heißt wirklich so!

Aber zunächst mal geht es vorbei an der Norman Atlantic, einer ausgebrannten Autofähre der griechischen Anek-Line. Sie war kurz nach Weihnachten 2014 mit 500 Passagieren an Bord auf ihrem Weg von Igoumenitsa nach Ancona bei Sturm und schwerer See in Brand geraten, der mehrere Tage wütete. Weniger das Feuer als vielmehr das daraufhin ausbrechende Chaos hat mehrere Tote und Vermisste gekostet. Das Schiff wurde nach Brindisi geschleppt, wo die letzten immer wieder aufflackernden Glutnester vollständig gelöscht wurden. Dann untersuchte man die Brandursachen, munkelte von großen Tank-LKW mit Olivenöl, zu vielen Passagieren, im Vorfeld bereits beanstandeten Sicherheitsmängeln; man sucht Verantwortliche, an erster Stelle natürlich den Kapitän. Letztlich waren wohl Kurzschlüsse die Brandursache; fehlende Schotts begünstigten die Ausbreitung; ein wenig ausgebildete Crew mit mangelnden Sprachkenntnissen konnte nicht effektiv reagieren. Nur etwa ein Viertel der Passagiere wurden mit Bordmitteln evakuiert, die weitaus meisten per Helikopter. Was zu denken gibt.



Meine Fahrt gestaltet sich trotz bedenklichem Himmel recht zügig, insgesamt aber ruhig. Die Wolken wollten nur spielen.



Der Hafen von Trani liegt direkt an der Altstadt. Der Ormeggiatore der Lega Navale gibt mir einen sehr schönen Liegeplatz. Nur der lokale Presidente ist etwas misstrauisch und ruft mal in Brescia an, meiner „Heimat“- Sezione, ob da auch alles mit rechten Dingen zu geht. Es geht.

Viele Gebäude der Stadt, auch die Kathedrale, sind mit dem hier abgebauten Pietro Traneise errichtet; der helle Steine verleiht der Stadt eine ganz besondere Farbe, sowohl tagsüber bei Sonnenlicht als auch am Abend bei Beleuchtung.



Ich laufe zwei Tage lang durch ein ganz liebes Örtchen mit vielen Hinguckern.



Mehrmals laufen mir zwei Damen über den Weg, die die ultimative Methode gegen das Italientypische bilaterale Gezerre zwischen Hund und Herrchen/Frauchen gefunden haben. Was die Fiffis natürlich nicht davon abhält, jeden anderen Fellträger von oben herab zu verbellen. Um dann von den Damen mit liebevollem Gurren der Besänftigung, Leckerlis oder einem kleinen Eis ruhig gestellt zu werden. Die Damen haben mein spontanes breites Grinsen wohl als freundlich - bewundernde Anerkennung fehlinterpretiert, jedenfalls grüßen wir uns immer nett. Bekloppt finde ich das trotzdem.



Besonders wenn wenig los ist, scheint mir der Weg am Justizpalast vorbei rauf zur Kathedrale San Pellegriano besonders schön.

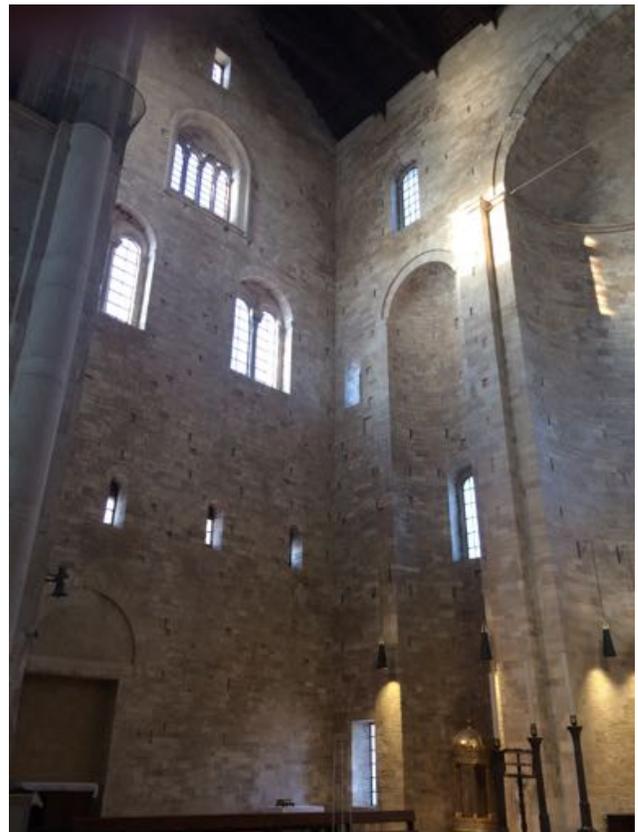


Aber auch am Abend gibt die Doppelkirche mit Krypta, unmittelbar am Meer gelegen, ein schönes Bild ab. Sie wurde über eine hundertjährige Bauzeit Ende des 12. Jh. im normannischen Stil errichtet. Die Oberkirche erreicht man über eine zweiseitige Treppe, das Portal zur Unterkirche befindet sich im Bogen unterhalb der Treppen-Empore. Der sechzig Meter hohe Campanile musste 1962 wegen Baufälligkeit abgebaut und stabilisiert wieder aufgebaut werden. Hat sich gelohnt!

Ich finde diese eher pure Architektur sehr schön - und im übrigen der Sache auch viel angemessener als die Prunkbauten späterer Zeit, mit denen sich mancher geistliche oder weltliche Herr sehr unchristlich ein Denkmal gesetzt hat. Allerdings war die Kirche zu ihrer Entstehungszeit mit Fresken geschmückt, und es gab auch Fußbodenmosaiken, die, ebenso wie in Ortranto, der Mönch Pantaleon gelegt haben soll.



Im Mittelschiff der Oberkirche fallen die doppelten Säulen der Arkaden auf, darüber ein Emporengeschoss, ähnlich wie beim Nikolaus in Bari. In seiner Schlichtheit sehr beeindruckend!



In der Hallenkrypta, die wie die Oberkirche dem Nikolaus Pellegrino geweiht ist, werden die Gebeine des Heiligen aufbewahrt. Ich finde dieses ganze Reliquien-Gebeine-Knochen-Verwahren ein wenig spooky.

An die annähernd quadratische Krypta schließt sich die Unterkirche an, Santa Maria della Scala. Hier unten hatte ich das Glück, eine Viertelstunde alleine zu sein. So kann ich die Atmosphäre des Ortes besonders gut wahrnehmen.



Eine weitere Sehenswürdigkeit ist die ehemalige Kirche der Tempelritter aus dem 12. Jh, der heutigen Chiesa di ognissanti. Sie lag ursprünglich in einer weitläufigen Anlagen mit einem angrenzendem Hospital, die eine wichtige Rolle bei der Ankunft und Abreise der Kreuzritter und Pilger auf ihrem Weg nach Jerusalem spielte.



Auf der zentralen Piazza della Repubblica hat sich im September 1943 das Wunder von Trani abgespielt. Aus Rache für den Tod von fünf deutschen Soldaten – sie waren allerdings nicht dem Widerstand, sondern alliierten Soldaten in einen Hinterhalt geraten – sollten 50 Männer aus Trani erschossen werden. Das Erschießungskommando stand schon mit Maschinengewehren bereit, als auf Drängen der Frau eines der Geiseln der Bürgermeister Pappolla und der Erzbischof Petronelli einschritten, sich vor die Geiseln stellten und mit dem kommandierenden Oberleutnant Friedrich Kurtz verhandelten. Kurtz führte den Erschießungsbefehl nicht aus, so wie er wohl auch später an der Ostfront mit einer erneuten Weigerung, Geiseln zu erschießen, ein Beispiel dafür gab, „dass Zivilcourage und Befehlsverweigerung auch während des zweiten Weltkriegs möglich war.“



Ich mag die kleinen Plätzchen mit der üppigen Vegetation mitten in der Stadt, ganz zu schweigen von Tranis weitläufigem Stadtpark, der Villa Comunale, direkt am Meer.



Abend laufe ich noch mal durch den Park, hoch zur Mole. Ein weiter Blick über das ruhige Meer lädt ein zum Verweilen.



Aber ich will weiter. Aus dem Hafen habe ich die beleuchtete Kathedrale bewundert. Nun will ich sie ohne störende Umgebung sehen. Sie wirkt wie aus Glas, transparent, ganz unwirklich. Ich bin fasziniert und bleibe noch lange auf der Mole. Nur zum Gucken.



Samstag, 18. bis Sonntag 19. August, Trani - Manfredonia

Heute liegen die Wetterfrösche mächtig daneben. Es ist aber auch schwer! Der Wind kommt keineswegs mit 7-10 kn aus NNW, sondern mal aus O, mal aus W, mal Flaute, mal 20 kn. Und auch die Gewitter über Land werden erst im Tagesverlauf angekündigt. Prima, dann sehe und höre ich sie auch selbst! Also hab ich gut zu tun mit meinen Segeln, mit Reffen und Ausreffen, Kreuzen und Backstagsbrise.



Das geht ganz gut, bis so etwa 5 Meilen vor Manfredonia. Da denkt sich der Wind, „ich mach mal Halblang, so drei, vier Knoten, ich komm nachher wieder, vielleicht zusammen mit dem Gewitter, das da über Land schon feste grummelt.“ Nö, ich hab keine Lust auf Stress, will die Maschine mitlaufen lassen. Aber ach: Stress! Der Anlasser sagt keinen Ton. Okay, noch fahr ich ja, langsam zwar, und ich kann Manfredonia auch nicht direkt anlegen, aber ich nähere mich. Es ist kein Verkehr, also ab nach unten, Fehlersuche.

Ja, lustig! Zumindest für Freunde, die mein elektro-legasthenisches Level kennen. Zumindest hängt aber schon mal kein Kabel unmotiviert rum, alle Sicherungen sind okay. Keine weiteren Erkenntnisse! Okay, wieder nach oben, schüttel, rüttel, Schaltpanel auf, Saft ist überall drauf, alles okay, wieder zu, stirnrunzeln und haare-raufen (obwohl Kahlköpfigkeit jetzt auch keine Hilfe ist).

Ich bin besorgt, aber die Situation ist zunächst nicht sonderlich ernst; noch komm ich voran, wenn auch langsam, und ich könnte in den Hafen rein segeln und mich dann von den Ormeggiatore zu einem Liegeplatz bugsieren lassen. Noch bleibt das Gewitter über Land. Und hier ist es überall bloß zehn, zwölf Meter tief, ich könnte auch problemlos ankern. Dann aber, zweieinhalb Meilen vor Manfredonia, bleibt der Wind ganz weg, ich treibe unkontrolliert.

Ich versuche die Lega Navale zu erreichen, vielleicht können die helfen; zwar habe ich da den ganzen Tag über weder per Telefon noch Funk jemanden erreicht, bei dem ich einen Liegeplatz hätte prenotieren könnte, aber vielleicht jetzt, so gegen fünf, während der typischen Einlaufzeit? Fehlanzeige! Ich rufe die Marina. Man antwortet mir in blütenreinem italienisch, ich möge mal erst etwas näher an die Marina kommen, dann werde man mal sehen. Ich rufe eine Yacht in der Nähe an, für die es aber offenbar näher liegt, ohne Antwort vorbei zu ziehen. Zumindest wird jetzt die Port Control auf mich aufmerksam. Man rät mir, die Lega Navale anzurufen, oder aber die Marina. Na, bestens! Aber man gibt mir eine weitere Nummer der Lega, unter der ich dann auch jemanden erreiche; dieser Jemand erklärt mir in rasendem italienisch, ungeachtet meines „Piano, per favor, parlo solamente un poco italiano, piano, piano!“ erklärt mir also, ja was? Keine Ahnung. Nach einem finalen „Non capito niente!“ hängt der Kollege ein, hat ja auch keinen Zweck. Ich mache mich ans optimierende Leichtwindsegeln, mit sehr mäßigem Erfolg und im Schnitt einer Wende pro Minute. Das Gewitter grummelt näher.

Dann wieder die Port Control, ganz professionell. Man fragt nach Position, Anzahl Crew, Verletzten, Zustand des Bootes. Okay, standby on channel twelve. Fünf Minuten später bekomme ich die Nummer von Signore Brigida, dem lokalen Abschlepper. Good luck and a good watch! Na ja, das ist jetzt weder mit luck noch mit watch getan, und die Kosten für's Abschleppen will ich erst mal versuchen zu vermeiden! Ohnehin habe ich von Anfang an darauf geachtet, um eine „Tug Assistance“ zu bitten, insbesondere, als die Port Control mich, wohl mangels der Fähigkeit „Schwälbchen“ aussprechen zu können, mit „havarierte Yacht vor Manfredonia“ anruft. Nein, dies ist kein Seenotfall, es besteht keinerlei Gefahr, schlimmstenfalls lege ich mich vor Anker und warte auf Wind.

Ich erinnere mich an Michael Green: Hoch lesenswert: Ruder hart links! und Ruder hart rechts! Er beschreibt mit großem Humor Segelsituationen, die wir alle kennen. Und wenn nicht, ganz sicher irgendwann kennen lernen werden. Seine Tipps sind Gold wert! So seine Erfahrungen, wenn der immer etwas labile Außenborder seines Kabinenkreuzers mal wieder ausfällt: Das Paddel bringt etwa einen Drittelknoten, der Wischmob deutlich weniger; am effektivsten ist es, mit der Pinne zu sägen. Ich fange an zu wedeln. Tatsächlich, zusammen mit dem Groß - die Genua hab ich nach der zwölfundneunzigsten Wende enerviert eingeholt - mache ich so zwischen einem halben und einem ganzen Knoten, mit ein wenig Geschick beim Wedeln sogar in die richtige Richtung. Jippie! Wenn alles gut geht, bin ich um Mitternacht in der Marina! Vielleicht ist das Pinnenwedeln also nur über kurze Distanzen und günstigen Bedingungen zu empfehlen?!

Aber ich muss nicht bis Mitternacht wedeln. Mit den Gedanken irgendwo zwischen Funk und Handy, Marina und Port Control, sehe ich aus der Entfernung ein Patrouillen-Boot Guardia Costeria mit Blaulicht auf mich zuschäumen. Auch hier die Fragen nach Crew, Verletzten, Zustand des Bootes, ob ich Hilfe an Bord benötige. Ich verneine, frage nach den Abschleppkosten. Der englisch sprechende Bugmann meint, angesichts des aufziehenden Gewitters solle ich mir besser mal andere Gedanken machen, im übrigen sei man die Küstenwache, und man helfe kostenfrei. In der Hoffnung auf Schlepphilfe hatte ich schon Hahnepot und Trosse vorbereitet, so ist das Auf-den-Haken-nehmen eine Minuten-Sache. „Your boat is 31 feet, we'll go 7,5 miles fast. Stay by the helm!“ Die denken auch an alles, mehr als das, sie zeigen mir, dass sie an alles denken.



Nach flotter Fahrt bei zunehmend mare agitato liege ich eine halbe Stunde später am wenig ansprechenden Außenkai des Hafens, direkt vor einem dahin rostenden alten Kutter, schon erwartet von zwei blütenweiß uniformierten Herrn der Guardia. Die sind so perfekt gekleidet, kein Stäubchen, gescheide denn Fleck, die können gar nicht richtig arbeiten! Tatsächlich konzentriert man sich auf die Dokumentenkontrolle und auf's Fotografieren des Bootes. Dann noch die Wegbeschreibung in die Stadt, sowie Telefonnummern des örtlichen Taxi- und des Mietwagenunternehmens und der Lega (noch eine!), da werde mir als Socio sicher geholfen. Grazie, prego und ciao.

Ich bin noch dabei, Leinen und Fender zu richten, denn mittlerweile kommt ganz kräftig Wind auf, und aus der Kaimauer ragen ein paar hässliche Armierungen heraus, da flitzt der Guardia-Costiera-Kleinwagen noch mal ran, im Fond sitzt Luigi von der Lega, den die Guardisten mal eben benachrichtigt haben. Luigi spricht fließend englisch. Wie es mir gehe? Gut? Dann möge ich mal flott alles fertig machen zum Verholen an die Stege der Lega, er käme in fünf Minuten mit einem ausreichend be-pe-esten Motorboot zurück; es müsse schnell gehen, denn man habe keine Positionslichter, und die Port Control würde höchstens in der Dämmerung mal ein Auge zudrücken.

Keine Stunde später liegt das Schwälbchen sicher am Steg und ich sitze mit Luigi auf der Dachterrasse der Lega-Bar, in die er mich zum Drink eingeladen hat. Übrigens möge ich morgen um acht Michele, den Elektriker, erwarten, den er für mich bestellt hat: Am Sonntag Morgen!

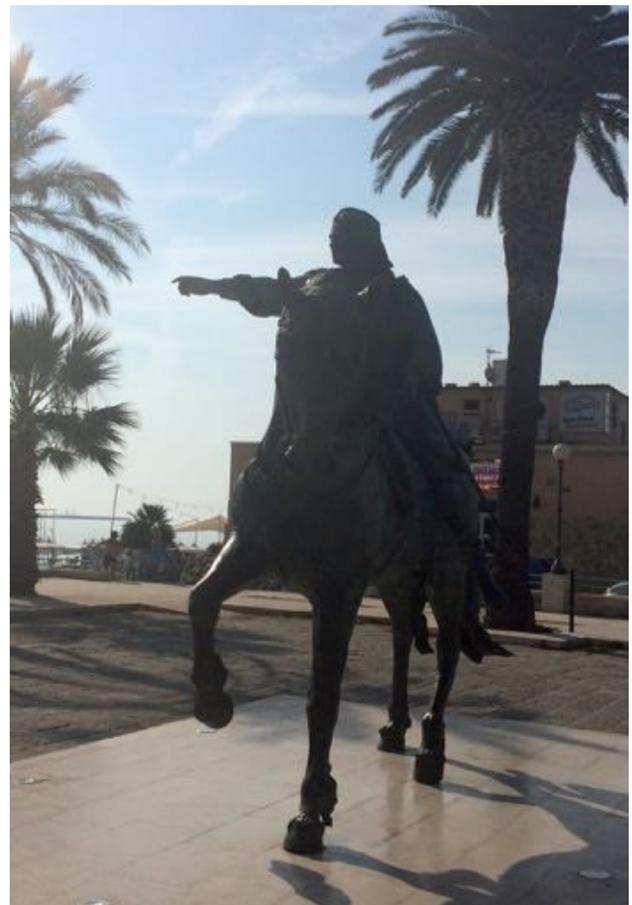
Michele ist pünktlich, polyglott und professionell; er sei seit vierzig Jahren Volvo-Spezialist, ich soll mir mal keinen Kopp machen. Er hat sogar seinen Werkzeugkoffer dabei, was bei italienischen Handwerkern nicht immer gegeben ist, weil die Kunden ja auch Werkzeug vorhalten. Nach kurzer Zeit hat er den Fehler gefunden: Zwei defekte Relais, die er ausbaut, kurz verschwindet und mit neuen Relais wieder auf-

taucht. Ich hatte ihm meine Vermutung, dass es sich um ein Elektro- und nicht um ein Motorproblem handelt, dargestellt. Aber den Fehler hätte ich nicht gefunden, geschweige denn beheben können.

Was bleibt: Ich habe große Hilfsbereitschaft und Gastfreundschaft erlebt. Kompliment an die Guardia und die Lega! Und einiges an Erfahrungszuwachs:

- Eine wirklich ernsthafte Situation geschieht in der Regel nicht aus heiterem Himmel, sondern am Ende einer Verkettung von kleinen Fehlern oder Versäumnissen. In dem Fall: Wäre mein Beiboot in Takt gewesen, hätte ich mich vielleicht selbst abschleppen können.
- Ruhe bewahren! Meistens ist es nicht so schlimm, wie es zunächst den Anschein hat. Aber trotzdem so schnell und konsequent arbeiten, als wäre es so schlimm!
- In jedem Fall hätte ich mit Pinnenwedeln innerhalb der Marina ohne Hilfe jeden Liegeplatz erreichen können. Zumindest bei flachem Wasser und wenig Wind.
- Eine Organisation wie die Lega im Rücken zu haben, erleichtert ungemein.

Ich beschließe, den Sonntag noch in Manfredonia zu bleiben. Der Ort ist von Manfred gegründet worden, Sohn des Staufer-Kaisers Friedrich II und zuletzt König von Sizilien. Einer Fama zufolge hat Friedrich noch auf dem Totenbett Manfreds Mutter geheiratet, um Manfred zum legitimen (Teil-) Erben machen zu können; in höheren Kreisen gab es nicht nur seinerzeit den deutlichen Trend zu diversen Nebenfrauen. Ein zeitgenössischer (stauferfeindlich eingestellter) Chronist setzte hingegen das Gerücht in Umlauf, dass Manfred das Ableben seines Vaters mittels eines Kissens befördert hat, das er dem Kranken, vielleicht aber auch bester Absicht, ins Gesicht gedrückt habe, um schneller an die Macht zu kommen. Wie auch immer, er hat, nachdem der antike Ort Siponto infolge der Ausweitung von Sumpfgebieten malariaverseucht aufgegeben wurde, Manfredonia gegründet, wie hier allerorten Wand- und Stand-Bilder zeigen.



Er hat auch den Bau des Castello Manfredo begonnen, dessen Fertigstellung aber nicht mehr erlebt hat, weil er weitergehende Machtgelüste im Kopf hatte, weshalb man ihn in der Schlacht von Benevent um einen solchen kürzer gemacht hat. Das waren noch Zeiten, als die Herrn Kriegstreiber noch in vorderster Front mit machten!



Manfredonia selbst hat nicht allzu viel Charme, einige Sehenswürdigkeiten liegen kilometerweit entfernt. So gebe ich mich mit einer kleinen, versteckten, lokalen Kirche und ihrem treuen Wächter zufrieden.



Und mit dem Dach der Lega-Navale-Bar, auf dem ich den Sonntag-Nachmittag lesend und schreibend verbringe. Let the world turn around without me tonight!



Später kaufe ich noch eine Flasche Sherry ein, für Luigi, Dank für seine Schlepphilfe und Gastfreundschaft. Er versorgt mich noch mit Informationen zu meinen nächsten Stationen und kündigt mein Kommen an. Na, so schlimm war es doch auch nicht, dass es einer Vorwarnung bedürfte!

Ein Crewmitglied der Guardia Costiera wollte zwar auch zu einem Abschiedsdrink vorbei kommen, war aber wohl verhindert. Schade, denen hätte ich gerne was ins Boot - oder wie auch immer deren Sparbüchsen aussehen - gelegt.

Montag, 20. August, Manfredonia - Vieste

Für heute ist ganz friedliches Wetter angesagt, 5-10 kn aus NW. Da mein Ziel Vieste im äußersten Osten des Sporns liegt, freue ich mich auf einen gemütlichen Halbwindkurs. Fehlanzeige! Erst püstet es recht überschaubar aus NO, dann flautet es ganz, um dann im letzten Drittel aus N zu starkwinden.



Es wird fies. Ich bin froh, am späten Nachmittag endlich Vieste in Sicht zu bekommen.



Im Hafen ist wieder mal keiner wie auch immer erreichbar. Enerviert frage mich zur Lega Navale durch, wo ich von Gabi und Joachim - die beiden haben lange in Düsseldorf gelebt und sind seit Jahren mit ihrer Etap NAOMI unterwegs - in Empfang genommen und anschließend mit einem Roten bewirtet werde. Wie nett!

Dienstag, 21. und Mittwoch, 22. August, Vieste - Rodi

Der Wind kommt mal wieder exakt aus der Richtung, in die ich möchte. Also kreuzen. Nach einem langen Schlag raus auf See fahre ich eine Wende - und annähernd auf Gegenkurs zurück. Da hilft auch alles Tricksen und Trimmen nicht. Nanu? Ein Netz oder Tau eingefangen? Winddreher? Auch soll es hier ja eine süd-setzende Strömung geben. Ich kämpfe. Und leide. Selbst mit Motorunterstützung wird es eine öde GURKEREI bis Rodi.

Zeit genug für eine Ursachenforschung. Das Unterwasserschiff hatte bei der Inspektion vor ein paar Wochen gar nicht so schlecht ausgesehen. Ich nehme mir vor, auf den Tremiti-Inseln, die ich besuchen möchte, noch mal zu schnorcheln. Und ich ahne nicht, dass ich das Unterwasserschiff sehr viel schneller zu Gesicht bekommen werde.

Die Marina von Rodi ist flammneu, und deshalb ist alles noch etwas unüberlegt und -organisiert, aber sehr nett und bemüht. Die Magnetkarte für Strom, Wasser und Sanitärbereich funktioniert nicht, weshalb ich einen Pendellauf zwischen Boot und Marina-Office veranstalte. Die zahlreichen Geschäfte wie Nautic-Shops, Supermarkt, Weindepot, Restaurants etc. sind noch nicht geöffnet. Na prima, zum Supermarkt in der Altstadt ist es ein gutes Stück, und das bergauf.



Am nächsten Morgen läuft NAOMI ein und legt ein paar Plätze weiter an. Großes Hallo, aber ich möchte ja doch schon weiter. Gabi hilft beim Ablegen. Und dann ist es so weit: Ich werde - bei ganz leichtem Wind! - auf die flach verlaufende Mooring des Nachbarbootes vertrieben, der Motor piept und geht aus, ich hänge fest. In der Hoffnung, dass sich die Mooring nur irgendwo leicht verheddert hat, bitte ich Gabi, sie am Nachbarboot zu lösen und abzulassen, damit ich dann rausfahren kann. Nee, ist nicht!

Ich beuge mich weit über Bord, um mehr zu erfahren, da passiert es: Die obere Reling bricht aus ihrem Terminal raus, ich bekomme das Übergewicht und fange mit dem Trockenrudern der Arme an. Bringt nichts! Wie auch? Jetzt bloß kein Bauchklatscher, oder gar ein unkontrollierter Sturz auf was Hartes! Irgendwie krieg ich einen ganz passablen Körper hin. Beim Auftauchen sehe ich: Ich spiele die Hauptrolle im Hafenkino, vom Feinsten!

Na gut, sag ich mir, wenn Du schon der Blöd im Wasser bist, kannst Du ja auch gleich mal nachgucken, was genau los ist, bzw. fest. Die Mooring hat sich mehrfach um die Schraube gewickelt, leider mit Überläufern, das ganz schön stramm in beide Richtungen.

Mittlerweile vertreibt das Schwälbchen mit dem Bug Richtung Steg, hinten an der Schraube gehalten von der Mooring. Um unbo(o)tmäßigen Nahkontakt mit der Nachbaryacht zu vermeiden, werfe ich eine Leine zum Steg rüber; selbst komm ich nicht hin, der Bug liegt fünf Meter weit weg. Okay, jetzt ist erst mal alles sicher. Ich zieh mich situationsbezogen angemessener an, greife mir Maske und Schnorchel und geh noch mal nach unten, gucken. Aber nein, die Mooring ist nach vorne und nach hinten auf Spannung, nichts zu machen. Oben ist mittlerweile der einzige englischsprechende Ormeggiatore angekommen, und es beginnt ein wildes Telefonieren nach einem Taucher. Der ist aber erst am Nachmittag verfügbar. Ich schlage vor, die Mooring am Steg zu lösen und das Schwälbchen dann mit einem Messer von der Mooring zum Grundgewicht zu befreien. Das ginge nicht, meint der Marinero, das Tau sei viel zu dick und stark. Also warten auf den Taucher, der ja mehr Luft hat und länger arbeiten kann. Bis dahin, ciao.

Allmählich wird aus dem Morgenpüster eine leichte Brise, die das Schwälbchen von hinten trifft. Ich überlege, dass die Schraube nicht als Festmacherkrampe ausgelegt ist, insbesondere, wenn ein- und auslaufende Boote einigen Wellenschlag verursachen. Also funke und telefoniere ich das Marina-Office an, man möge einen be-booteten Marinero vorbeischicken, der mir eine freie Mooring rüberreichen kann, um die Schraube zu entlasten.

Wie gesagt, die Marina ist noch neu, nicht eingespielt, ein wenig überfordert. Es dauert eine Stunde und mehrere Funk- und Telefonrufe, zuletzt mit recht deutlichen Worten, bevor ein Marinero auftaucht. In fließendem Ich-weiß-nicht-was - es erinnerte nur entfernt ans Italienische - macht er mir klar, dass er die Mooring-Holeleine am Steg losbindet und mich dann zur Werft zieht, wo das Boot aus dem Wasser gehoben werden muss, um die Mooring von der Schraube zu lösen. Ich bringe noch mal meinen Vorschlag, die Mooring direkt an der Schraube zu zerschneiden; aber nein, völlig unmöglich weil geht nicht. Okay, frage ich dann renitenterweise, wie will er mich dann abschleppen, wenn ich noch an der Mooring hänge?

Mittlerweile steht der Steg voller Leute, die jede Menge Tipps und Ratschläge haben. Die einen sehen das so wie ich, und dass der Marinero seiner Werft nur 'nen Job verschaffen will. Die anderen laufen panisch auf und ab und geben laut Katastrophenwarnungen ab, einer beginnt sogar, die Landleine zu lösen, die seiner Meinung nach falsch belegt sei. Gott sei Dank gibt ihm sein Kollege eins auf die Finger. Wieder andere raten dringend an - oder ab - auf den Taucher zu warten. Und jetzt? Volksentscheid? Ich schalte meine Ohren um auf Durchzug.

Dann taucht der englisch sprechende Marinero wieder auf; mit ihm vereinbare ich, die Mooring kurz vor und hinter der Schraube durch zu schneiden. Entgegen allen Unkenrufen erledigt Mister Leatherman die Sache sehr unproblematisch, noch ein paar Tauchgänge, und die Schraube ist frei. Also wieder schnell an Bord, Motor an, Boot drehen, römisch-katholisch anlegen, Mund hochprozentig ausspülen, ausgiebig duschen.

Fäddisch! Die Sache und ich auch!

Learnings: Ich sollte mehr auf Moorings acht geben, insbesondere auf die flach laufenden : Mit denen hatte ich schon öfters Ärger. Ich sollte nicht langsam-vorsichtig, sondern zügig-vorsichtig ausparken. Und ich sollte den Ratschlag meines Ex-Skipper-Trainers Peter Thalass beherzigen: Kräftiger initialer Gasstoß, wo es unproblematisch ist, auf der Höhe der Moorings: Schraube Stopp und treiben lassen! Letztlich: Vertrau nie einer Relling! Aber reparier sie trotzdem!

Ich habe mir bei der Sache eine üble Prellung am linken Schienbeinkopf geholt und eine handgroße, massive Beule am Oberschenkel. Weiß der Henker, wie und woher, ich soll diese Souvenirs aber noch wochenlang behalten. Und ich habe mein Boot von unten gesehen: Es ist komplett mit Pocken, Kalkwürmchen, Algen und ähnlichem Gesocks bewachsen. Das hab ich übrigens auch gefühlt; die feinen Schnitte überall am Körper

habe ich im Wasser nicht, gefühlt, aber draußen geben etliche feine Blutungen ein männlich-martialisches Bild ab, zumal das Blut, mit Wasser vermischt, den Schaden effektiv dramatisiert.

Auf den Schreck gehe ich abends in das einzige geöffnete Marinarestaurant und lasse es mir bei ausgesprochen schöner Aussicht gut gehen.



Donnerstag, 23 und Freitag, 24. August, Rodi - Isole Tremiti

Auf die Tremiti-Inseln bin ich sehr gespannt. Es handelt sich um eine Inselgruppe von fünf Inseln etwa zwölf km nördlich des Stiefelsporns. Sie bilden einen Nationalpark und sind ein sehr beliebtes Ausflugsziel in dieser Gegend. Spaziergänge über die Inseln böten, so der Törnführer, ein unvergessliches Erlebnis. Für Segler bietet sich ein Anker- und Bojenfeld zwischen zwei der größeren Inseln, San Domino und San Nicola an. Zu beachten ist allerdings ein Strom, der mit 1 km/s südwärts setzt.

Die Tremitis werden auch Inseln des Diomedes genannt. Als der Held des Trojanischen hier starb, verwandelte Venus seine trauernden Kriegsgefährten in weiße Vögel, die hier häufig anzutreffenden *Aves diomedae*, vulgo Sturmtaucher.

Kaiser Augustus verbannte hierhin seine Enkelin Julia d.J. wegen Sittenlosigkeit. Deren Mutter Julia d.Ä. hatte er Jahre vorher bereits und aus gleichem Grund nach Pentotene verbannt, er muss wohl ein gestrenger Herr Patriarch gewesen sein. Historiker vermuten allerdings, dass zumindest bei der jüngeren

Julia politische Gründe dahinter gesteckt hatten, Julias Mann war wohl in eine der vielen Verschwörungen gegen Herrn Augustus verstrickt.

Im 9. Jh wurde auf San Nicola die Benediktiner-Abtei Santa Maria a Mare gegründet als Filialkloster der Abtei von Montecassino. Obwohl im 13 Jh befestigt, wurde sie von Piraten erobert und zerstört, später aber wieder so gut aufgebaut, dass sie 1567 Suleiman dem Prächtigen widerstehen konnte. Im 18. Jh wurde das Kloster geschlossen, die Befestigung zur Strafkolonnie. Später wurden Neapolitaner hier angesiedelt, was der Sprachkundige bis heute am Dialekt erkennt. Und noch eine kleine Abstrusität: 1911 wurden hierher 1300 Libyer deportiert, die der italienischen Besetzung Libyens Widerstand geleistet hatten. Herr Al Gaddafi hat diese Geschichte 1987 ausgegraben und zum Anlass genommen, die Tremiti-Inseln als libysches Territorium zu reklamieren.



Hierhin reise ich also. Bevor ich mir die Schönheiten der Inseln zu Gemüte führe, möchte ich allerdings mein Unterwasserschiff von dem allzu starken Bewuchs befreien. Ich habe, wo auch immer, gelesen, das könne man sehr gut mit einem Eiskratzer erledigen. Also befestige ich am Bug eine Leine, damit ich nicht dauernd abgetrieben werde, und mache mich mit Maske und Schnorchel an die Arbeit. Die Strömung soll mir sehr hilfreich sein, sie vertreibt das Abgekratzte direkt nach hinten, so dass ich immer im klaren Wasser arbeite. Sehr schnell kapiere ich, dass derbe Gartenhandschuhe, die ich ansonsten nur für das Handhaben muschel- und pockenbesetzter Moorings brauche, unabdingbar sind. Und trotz aller Vorsicht fange ich mir wieder eine Menge kleiner Schnitte ein. Aber es geht, es geht sogar sehr gut. Wenn nur nicht die Leute-Rumfahr-Dampfer so dicht am Schwälbchen vorbeinageln würden: Der Wellenschlag ist wirklich unangenehm, von der (gefühlten) Gefahr mal ganz zu schweigen.



Ich brauche dutzende Schnorchelgänge, bei denen ich mir vorkomme wie im Aquarium: Ich bin umgeben von Fischen jeglicher Größe und Couleur, die das, was ich abkratze, zum Festmahl nehmen. Im Laufe der Zeit kommen sie auf Armeslänge heran, aber als ich il Conto ankündige, stellen sie sich taub und stumm. Zwischendurch nehme ich mir immer wieder Erholungspausen in meiner Kuchenbude mit Aussicht auf die Insel San Domino.



Am zweiten Tag bin ich fertig, zusammengerechnet habe ich etwa acht Stunden gebraucht für einen glatten Rumpf, ausgeschlossen den Kiel, der aber ohnehin nicht so stark befallen ist; die Schnorchelgänge zum Kiel wären sehr aufwändig geworden. Zu den Spaziergängen auf den Inseln ist es nicht mehr gekommen. Mir war der Touri-Rummel dann doch zu arg. Und in dem Zusammenhang: Unglaublich, was diese Fähren so aus ihrem Schornstein rauslassen!



Samstag, 25. bis Dienstag, 28. August, Tremoli

Eine etwas unruhige Nacht: Der Wind hat gedreht und weht jetzt dem Strom entgegen, deshalb klopft die Boje ständig am Boot an. Erst hör ich so was ja nicht, aber sobald das Geklocker mir ins Bewusstsein gerät, ist Schluss mit Schlaf. Ich breche rechtzeitig auf, lasse Domino links und Nicolo rechts hinter mir.



Kaum habe ich die Südecke Dominos mit altem und neuem Leuchttfeuer gerundet, finde ich richtig schönen Segelwind. Und das Schwälbchen rauscht wieder los wie ehemals: Was so eine Rumpfsäuberung ausmacht! Ich muss onehin immer grinsen: Wenn schon „Performance“ eine Rolle spielt, dann sind meines Erachtens die größten Effekte unter Wasser zu erzielen, mit glattem Rumpf und Faltprop. Diese Erkenntnisse halte ich für wesentlich evidenter als prestigeträchtige Foliensegel oder duselige Diskussionen über Rollsegel. Nur kann man damit natürlich besser prunken. Natürlich wäre alles zusammen optimal; dann müsste man nur noch perfekt segeln! Aber wer nutzt schon ständig alle Potenziale seines Bootes?!



Auf halber Strecke dreht der Wind, und die kräftige querlaufende Welle lassen die Segel unangenehm schlagen. Ich berge das Groß und lasse mich vom achterlichen Wind mit bis zu 24 kn zügig nach Termoli pusten; um halb vier bin ich im Hafen. Der Ormeggiatore weist mir einen Platz an, den ich bei dem herrschenden Seitenwind nur vorwärts befahren kann, und auch das ist nicht ohne. Der Luv-Nachbarlieger - lee ist viel Platz - dröhnt mir in rasantem Italienisch ebenso rasante Anlegebefehle zu. Capito niente, ist mir auch egal, ich habe eine Leine auf der Mittelklampe belegt, die ich ihm rüberwerfe, die soll er festhalten, dann hat er auch was Sinnvolles zu tun. Er wechselt über in recht gutes Deutsch, vorwiegend, um mir darzustellen, dass man ein Boot wie meines gar nicht einhand segeln kann. Auch diese Diskussion verschiebe ich auf später und kümmerge mich drum, ordentlich fest zu machen. (Theoretische Anmerkung: Bei dem gegebenen Platz und den Windverhältnissen war Plan B: Gegen den Wind längsseits anlegen, spätere Luvleine belegen, Mooringleine vorbereiten, Boot durch Eindampfen und Windkraft in 90°-Winkel zum Kai bringen, belegen, fäddisch. So viel zu: Kann man nicht einhand-segeln! Aber mach das mal einem Ormeggiatore klar!) Ich mache gut fest, denn für die folgenden Tage ist rechtes Schietwedder angesagt.

Vom Uffizio breche ich gleich auf in die Stadt; das Stadttor ist Teil der mittelalterlichen Befestigung. Das Castello svevo (Schwalbenkastell - muss ich sehen!) beherrscht die Seeseite der Befestigung.



Dazwischen liegt das erlebenswerte mittelalterliche centro storico mit seinen typischen Gassen und Winkeln. Auf einer breiten Treppe hat man ein Open-Air-Theater aufgebaut, mit dem Stadttor als Kulisse.



Die Kirche ist San Timoteo geweiht.



Und das ist mal ein Hoch-Altar! Am Abend gab's vor dem Portal noch Volksmusik aus geistlichen Kehlen. Oder waren das nur die Trachtentruppe? Zumindest Tod und Teufel waren wohl nicht echt. ?



Nach langem Spaziergang und ausgiebiger *Cena* lege ich mich in die Plicht und gucke in die Sterne. Nicht lange! Denn am Samstag Abend findet fast immer ein Feuerwerk statt. Dieses hier ist so intensiv und dicht bei mir, dass ich fast um meine Sicherheit besorgt bin. Aber schön war's doch!



Am Sonntag zieht der Vater aller Unwetter auf. Es gewittert feste und stundenlang, Böen mit 45 kn pfeifen durch den Hafen, das Rigg gerät in starke Schwingungen, egal, wie fest ich das Vorstag fixiere. Der Regen fällt so stark, dass ich trotz Kuchenbude nicht in der Plicht sitzen kann, alles ist pitschnass.



Das gestern noch friedliche Fischerhaus auf Stelzen sieht auch am Tag danach noch nicht friedlich aus.



Aber allmählich beruhigt es sich, morgen kann ich weiter fahren. Richtung Venedig auf eigenem Kiel.

