

Ein Horrortörn

Der Herbst im Mittelmeer und viele Zwischenfälle



**Überführung der TAO von Rom nach Jugoslawien
von
Karl Kieser**

Horrorstörn im Mittelmeer

1984

**Was als Überführungstörn geplant war, wurde für mich zu dem bisher
abenteuerlichsten Segeltörn.**

Noch nie, weder vorher noch nachher ist bei einem einzigen Segeltörn so viel schief
gegangen. Obwohl der Skipper ein wenig sorglos war, kann es nicht nur daran gelegen
haben. Unser Schiff, die gute alte TAO, schien mir für ihr junges Alter von nur 5
Jahren auch schon etwas anfällig und nicht mehr im Strahle der Jugend. Natürlich ist
das Mittelmeerklima auch unbarmherzig gegen alle freiliegenden Flächen.

Inhalt:

1	DIE VORGESCHICHTE	3
2	DIE TAO	4
3	DIE REISE	6

1 Die Vorgeschichte

Dieter und ich träumten denselben Traum vom Segeln auf blauem Wasser ohne die Zwänge und den Stress des Alltags. Zu dem Zeitpunkt war mir allerdings schon klar, dass es für mich bei dem Traum bleiben würde. Dieter hat aber zielstrebig darauf hingearbeitet. Als er mir im Frühjahr 1984 mitteilte, dass er sich ein Schiff gekauft hat und nun daran geht, seine Zelte endgültig abzubauen, war ich doch einigermaßen von der Rolle.

Zu dem Zeitpunkt ließen seine familiären Verhältnisse diesen harten Schritt auch zu. Er ging munter daran, alles zu verkaufen, was er für sein neues Leben nicht brauchen würde, und bereitete sich auf sein Leben als Skipper vor.

Die ersten Jahre würde er sich im Mittelmeer aufhalten und alle Küsten mit Tourismus abgrasen. Den Lebensunterhalt für sich und das Schiff würde er dabei durch Chartergäste verdienen. Die Organisation für Buchungen und Gäste würden Freunde in Deutschland für ihn übernehmen.

Ich habe mich damals für ihn gefreut, dass er seinen Traum verwirklichen konnte, war zwar auch ein wenig neidisch, hatte aber auch die Befürchtung, dass er dieses Leben bald über haben würde.

Dieter hat sich schon immer sehr für Wassersport begeistert. Tauchen und Motorbootfahren an der jugoslawischen Küste (hier hat er persönliche und freundschaftliche Beziehungen) waren seine bevorzugten Hobbys. In Bezug auf Segeln, vor allem mit einem großen Dickschiff, hatte er noch sehr wenig Erfahrung. So muss er vorher auch noch die entsprechenden Befähigungsnachweise machen. Ein ansprechendes Prospekt für die potentiellen Gäste muss auch noch entworfen werden.

Wegen seiner guten Kontakte nach Jugoslawien soll das Boot von Italien nach dort überführt werden. Hier kommen Heinz und ich mit ins Spiel. Da wir beide seit Jahren segeln, hätte er uns gerne für die lange Überführung dabei. Heinz und ich stimmen begeistert zu und freuen uns schon auf den Törn.

2 Die Tao

Die TAO wurde 1979 bei ALOA-Marines in Cannes als Stagesegelketch mit Mittelcockpit gebaut. Sie hat die Sicherheitsklasse I (für weltweite Fahrt), und sollte daher mit jedem Wetter fertig werden.

Sie ist ein geräumiges Schiff mit sehr großer Achterkajüte für den Eigner und 4 Schlafplätzen für Gäste. Besonders beeindruckend für mich ist der begehbare Maschinenraum, der auch noch Platz bietet für eine kleine Werkstatt mit Arbeitsbank.

Technische Daten:	Länge	13.8 m
	Breite	4.2 m
	Tiefgang	1.7 m
	Verdrängung	18 to

Besegelung:	Gross	28 m2
	Besan	11 m2
	Roll-Genua	50 m2
	Selbstwende-Fock	12 m2
	Blister	100 m2
	Besanstagesegel	19 m2

Ausrüstung:

- Autopilot, Automat. Gonio
- Satelliten Navigation
- Amateurfunk-Empfänger
- VHF-Radio-Telefon
- Dieselmotor 3KVA
- Perkins Diesel 70 PS
- Wassertanks 700 l
- Dieseltanks 650 l
- Sprayhood
- Bugsprit mit Ankergeschirr
- Davits mit Schlauchboot und Außenborder
- Badeplattform
- Surfbrett mit Rigg



TAO, im Hafen



TAO, unter vollen Segeln

TAO = „der Weg“ auf thailändisch ?? oder einer anderen Sprache im ostasiatischen Raum.
Der Name soll Programm sein für die kommenden Jahre in entspannter Atmosphäre.

3 Die Reise

Am Fr. den 21.9.84 ist es so weit. Heinz und ich besteigen um 21:19 in Frankfurt den Zug nach Rom. Hier treffen wir auch die restliche Crew:

Kerstin (aktuelle Freundin von Dieter und später seine 2. Frau) und Gerd.

Wir 4 verstehen uns auf Anhieb prima. Alle freuen sich auf den Urlaub und das Segelvergnügen. Kerstin ist absoluter Neuling. Gerd hat zwar schon gesegelt, hat aber nur wenig Erfahrung.

Die Fahrt dauert. Im Liegewagen ist kein Platz für uns, wir müssen uns die Nacht im Sitzen um die Ohren schlagen.

Mit in unserem Abteil ist ein italienisches Pärchen. Sie ist ein absoluter Nena-Fan. In ihrem kleinen Nena-Köfferchen schleppt sie alle Reliquien ihrer Verehrung immer mit sich. Ich erlebe zum 1. Mal einen wirklichen Fan aus nächster Nähe. Erstaunlich, aber für mich nicht nachvollziehbar.

Erst am folgenden Tag um 14:15 sind wir in Rom. Hier haben wir fast 3 Stunden Aufenthalt, denn wir müssen noch weiter nach Anzio (südlich von Rom), wo die TAO im Hafen liegt. Die 3 Stunden nutzen wir, um uns in Bella Italia zu akklimatisieren und zu einem kleinen Rundblick um den Bahnhof.

Gegen 18:00 Uhr sind wir endlich vor Ort. TAO liegt im Hafen vor Anker. Wir müssen Dieter erst auftreiben, um an Bord zu kommen. Großes Hallo!

Kerstin verschwindet in die Achterkajüte, Gerd belegt die Koje im Salon, Heinz und ich richten uns im Vorschiff ein.

Heute Abend lassen wir uns im Restaurant mit guter italienischer Küche verwöhnen.

Danach läuft nicht mehr viel, denn wir sind müde. Der fehlende Schlaf der vergangenen Nacht steckt uns tief in den Knochen.

So. 23.9.84 (Rom-Besichtigung)

Heute wollen wir uns Rom ansehen. Es wäre ja wirklich eine Schande, das zu verpassen, wenn wir schon mal da sind.

Wir starten am Bahnhof und machen alles zu Fuß im Schnelldurchgang: Nationaldenkmal, Engelsburg, Fontana die Trevere, Petersdom, Kolosseum, Forum Romanum.

Wir sind ganz gut zu Fuß und legen einen strammen Schritt vor. Am Ende sind wir fix und fertig. Einige haben durchgelaufene Füße.



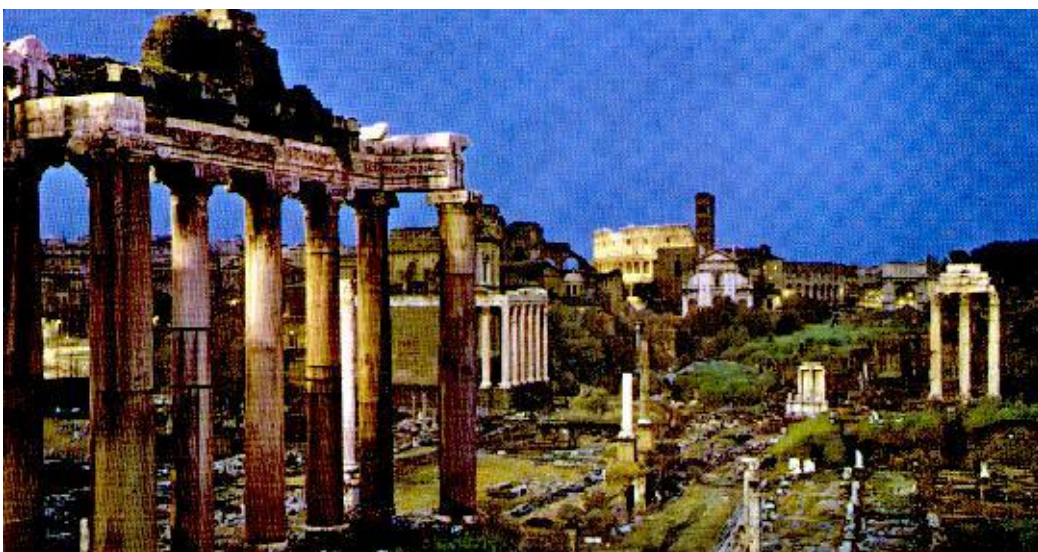
Piazza di Spagna



Petersdom



Kolosseum



Forum Romanum

Mo. 24.9.84 (Anzio, Reisevorbereitung)

TAO bleibt heute vor Anker. Die letzten Reisevorbereitungen werden getroffen. Jede Menge Proviant und Getränke werden an Bord geschafft, Diesel und Wasser gebunkert. Jetzt ist endlich alles klar. Ich bin etwas in Sorge wegen der Zeit. Unser Urlaub ist begrenzt und bis Jugoslawien ist es noch sehr weit. Außerdem ist es schon sehr spät im Jahr. Bald ist Oktober und die Wahrscheinlichkeit der Herbststürme nimmt zu.

Mit Dieter ist vereinbart, dass wir so weit wie möglich kommen wollen. Ein festes Ziel haben wir also nicht vor Augen.

Heute Abend kocht der Skipper für seine Crew. Dieter kocht hervorragend. Es gibt Tintenfisch in seiner eigenen Tinte. Richtig lecker.

Di. 25.9.84 (Anzio – Ponza)

Um 9:30 laufen wir aus. Wir sind guten Mutes. Der Wind ist zwar noch schwach, aber das wird bald anders. Es brist mehr und mehr auf. Bald haben wir reichlich Wind und die schwere TAO pflügt mit Höchstgeschwindigkeit durch das aufgewühlte Meer. Der Seegang nimmt schnell zu. Wir müssen nicht kreuzen, es wird trotzdem unangenehm.

Auf dem Achterdeck beginnen Tank und Reservekanister für den Außenborder und ein 60 Liter-Behälter für Diesel ihren Synchronanz von einer Reling zur anderen. Die müssen erst mal mit Leinen gesichert werden.

Die ersten Seekranken lassen die Ohren hängen. Auch mich hat es natürlich erwischt, aber ich bleibe halbwegs arbeitsfähig. Kurz nach dem Spucken fühle ich mich noch erleichtert und fit. Dann beginnt allmählich erneut der Zyklus der Übelkeit.

Aus Erfahrung weiß ich, dass dieser Zustand nicht zu lange dauern darf, weil dann der Kreislauf so weit in die Knie geht, dass man apathisch wird. Das will ich mir und den anderen natürlich nicht antun und so sehne ich schon nach wenigen Stunden das Ende dieser Tortur herbei.

Wir sind noch lange nicht angepasst an TAO's Bewegungen. Gleich am ersten Tag kriegen wir einen auf die Mütze. Kein Wunder, dass Rasmus sauer ist, denn ich kann mich nicht erinnern, dass er sein Opfer bekommen hat.

TAO bockt und schlingert. Dieter, Gerd und Heinz sind immun gegen die wüste Schaukelei. Die Navigation leidet nicht. Wir wissen wo wir sind, Ponza liegt noch weit vor dem Bug. Die Landsicht haben wir längst verloren. Die Insel Ponza liegt gut 20 sm vor der Küste.

Irgendetwas ist kaputt gegangen. Das Steuerrad hat sehr viel Spiel. Mit Mühe ist Tao noch auf Kurs zu halten. Sie ist bei den herrschenden Bedingungen sehr luvgerig. Schließlich fällt das Ruder total aus. Wir entschließen uns, es mit der Notpinne zu versuchen. Damit lässt sich das Ruder gut bewegen. Es ist also Gott sei Dank nur ein Schaden an der Steuerungsmechanik. Das Ruder selbst ist voll funktionsfähig.

Das Steuern mit der Notpinne hat seine Schwierigkeiten. TAO hat ein Mittelcockpit. Da die Notpinne weit achtern direkt auf die Ruderspindel aufgesteckt wird, muss der Steuermann raus aus dem schützenden Cockpit und sich irgendwie auf dem glatten Achterdeck verkeilen.

Zudem ist der Hebelarm der Notpinne recht kurz, denn der Besan, der am achteren Ende des Cockpits steht, begrenzt den Drehkreis der Pinne. Der Rudergänger wird sicherheitshalber am Besan festgebunden, damit er uns nicht über Bord geht.

TAO schiebt kräftig Lage. Halt gibt es in Lee nur an der schmalen Fußreling. Wenn man in Luv sitzt, kann man sich nur am Besan abstützen, aber ungefähr da ist auch das Ende der Pinne. Man muss also einen sehr krummen Rücken machen und viel Kraft kann man in dieser Stellung auch nicht ausüben.

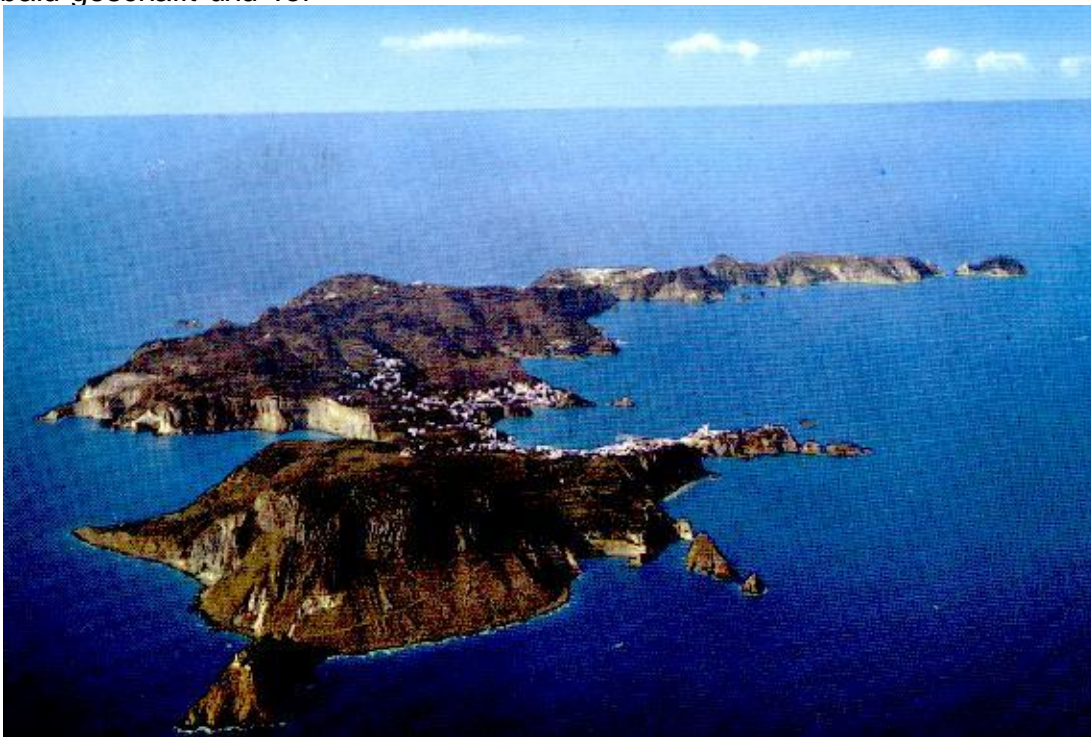
Ein unbequemer, feuchter und anstrengender Job. Alle halbe Stunden ist eine Ablösung nötig, damit man sich im Cockpit wieder geradebiegen kann.

Zudem kommen einem immer wieder die Reservekanister in die Quere. Bei jedem Überlegen zerren sie an den Leinen und machen einen Kurzausflug über das Achterdeck. Besonders der mit 60 Liter Diesel gefüllte Plastikbehälter ist aufdringlich. Hier muss uns noch was einfallen, damit diese Teile auch bei Lage unverrückbar fest an ihrem Platz bleiben.

Der Wind nimmt immer mehr zu. Inzwischen haben wir satte 7 Windstärken (in Böen 9). Wir haben die Rollgenua viel zu spät weggenommen. Sie ist zwar schon gerefft, muss aber noch weiter eingerollt werden. Plötzlich entdecke ich einen etwa 40 cm langen Riss. Eine Naht hat die Belastung nicht mehr ausgehalten. Jetzt muss es schnell gehen, bevor der Riss sich noch weiter fortsetzt. Die Genua wird geborgen und stattdessen die kleine Selbstwendefock gesetzt. Der Besan wird auch geborgen und das Groß stark gerefft.

Einer der großen Fender hat sich gelöst und treibt plötzlich achteraus. Diese großen Brocken sind nicht gerade billig. Ohne Kampf wollen wir ihn Rasmus nicht überlassen. Wir brauchen nur einen Anlauf, dann ist er wieder an Bord. Das baut auf, aber ich glaube, die Knoten müssen wir noch mal üben.

Stunde um Stunde kämpfen wir uns nach Süden. Wir kommen allmählich klar mit der Situation. Trotzdem sind alle froh, als endlich Ponza in Sicht kommt. Jetzt haben wir es bald geschafft und vor



Ponza

allem ein Ziel vor Augen.

Vor dem Hafen gewinnen wir den Kampf mit den schlagenden Segeln und dann geht es unter Motor weiter.

Im Hafen gehen wir gleich an die Pier. Um 17 Uhr sind wir fest, aber bald wird klar, hier können wir nicht bleiben. Der starke Wind drückt die 18 Tonnen der TAO mit Gewalt gegen die Pier. Das werden die Fender nicht lange aushalten, und wir auch nicht. Schon nach 5 Minuten können wir es nicht mehr ertragen und beginnen mit einem schier endlosen Ankermanöver im Hafen. Nach 2 Stunden und 9! Versuchen hält endlich der Anker und wir fühlen uns sicher für die Nacht.

Wütend hat der Wind wenigstens mein Mützchen genommen und ihm ein nasses Grab beschert.

Leider haben wir damit immer noch keine Ruhe. Eine Fähre soll in den Hafen kommen und wir sind ihr im Wege. Wir sollen gefälligst den Platz räumen. Also jetzt, wo der Anker endlich hält, werden wir ihn bestimmt nicht wieder rausziehen. Wir verkrümeln uns mit maximaler Kette so weit es geht, um der Fähre Platz zu machen. Eine geschlagen Stunde halten wir unter Motor den Platz frei, bis die Fähre endlich fest ist. Für heute ist Feierabend, aber morgen um 6 Uhr will die Fähre wieder raus und dann ist für uns auch die Nacht zu Ende.

Leider sind unsere Betten im Vorschiff nass geworden. Irgendwo ist ein Leck für überkommendes Seewasser.

42 sm haben wir geschafft. Gar keine so schlechte Leistung unter den Bedingungen.

Mi. 26.9.84 (Reparatur- und Ruhetag in Ponza)

Ab 6 Uhr brummt der Motor und wir versuchen die TAO aus dem Manövrierbereich der Fähre zu halten. Der Wind hat deutlich abgenommen. Nachdem wir endlich freie Bahn haben, verholen wir die TAO vor Buganker an die Pier.

Heute müssen wir erst mal TAO's Wunden lecken. Nach einem guten Frühstück geht es ans Werk. Die Genua muss abgeschlagen werden, denn der Riss ist in unerreichbarer Höhe. Das Ruder muss repariert werden, und für den Betrieb der Notpinne müssen Verbesserungen her.

Die Genua ist bald an Deck, aber einen Segelmacher gibt es nicht auf der Insel. Da müssen wir also selber ran.

Die Rudersteuerung ist die nächste Enttäuschung. Eine Reparatur mit Bordmitteln ist ausgeschlossen. Hier sind umfangreiche Änderungen erforderlich. Ansätze für ein zuverlässiges Provisorium sind auch nicht erkennbar. Also konzentrieren wir uns auf den Betrieb der Notpinne. Das nutzlose Steuerrad wird abmontiert. Jetzt haben wir wenigstens mehr Platz im Cockpit.

Während Dieter sich auf die Suche macht nach geeignetem Material für die Verlängerung der Pinne, mache ich mich an die Reparatur der Genua. Der Riss ist nicht kleiner geworden. Letztlich muss ich etwa 70 cm doppelt vernähen. Den ganzen Nachmittag sitze ich an Deck inmitten einer Wolke von 50 Quadratmeter Segel und kämpfe mit dem störrischen Tuch. Das Segel ist nicht mehr neu. Viele Nähte zeigen Schwachstellen, aber die kann ich unmöglich alle nachnähen.

Es ist zwar sonnig, aber der immer noch kräftige Wind hat mich ordentlich durchgeblasen. Ich merke es schon am Abend: ich habe mir eine Erkältung eingefangen. Auch das noch. Die Symptome sind ungewohnt heftig: Gliederschmerzen, Übelkeit, Schwindel, Kopfschmerzen.

Auf legalem Wege hat Dieter nichts zur Verbesserung der Pinne auftreiben können. Außerhalb des Ortes hat er auf einer Wiese ein passendes Rohr gefunden. Das hat er kurzerhand mitgenommen und an Bord gebracht. Das Rohr hat schon reichlich Rost angesetzt, aber es passt über das Rohr der Notpinne. Das Verlängerungsrohr wird auf die passenden Länge geschnitten und damit haben wir eine ganz passable Pinnenverlängerung. Da TAO etwas luvigierig ist, kann die verlängerte Pinne nun am Besan vorbei vom Cockpit aus bedient werden. Mit dem respektablen Hebelarm ist nun auch niemand mehr kräftemäßig überfordert. Bei Manövern, wenn das Ruder auf die andere Seite gelegt werden muss, wird die Verlängerung nur kurz nach hinten geschoben, bis sich die Pinne hinter den Besanmast durchdrehen lässt. Sobald man wieder auf Kurs ist, wird die Verlängerung wieder ausgezogen und man hat es wieder bequem.

Während sich die anderen den Ort ansehen, lege ich mich früh in die Koje, um die Erkältung mit einer Schwitzkur auszutreiben. Heinz tut mir leid. Er muss das Vorschiff mit mir teilen und das habe ich beinahe in eine Sauna verwandelt. Von meiner radikalen Schwitzkur hängen schöne runde Wassertropfen an der Unterseite des Skylights. In der Nacht wird der Wind wieder stärker. Die ganze Nacht über heult es im Rigg. Der Anker hält uns aber gut frei von der Pier.

Do. 27.9.84 (ein Hafentag für den Kranken)

Ich fühle mich immer noch schwach und krank, daher bin ich sehr dankbar für die Entscheidung des Skippers, noch einen Tag im Hafen zu bleiben. Danach sehen wir weiter. Wenn ich mich nicht erhole, werde ich hier aussteigen und nach meiner Genesung der TAO nachreisen.

Der Rest der Crew vertreibt sich die Zeit mit Wanderungen über die kleine Insel. Heinz findet einen Arzt für mich und am Nachmittag fühle ich mich stark genug für einen Arztbesuch. Voll gepumpt mit unterstützenden Mittelchen lege ich mich wieder in die Koje, damit mein Immunsystem sich ohne weitere Ablenkung voll auf den Kampf konzentrieren kann. Es geht mir tatsächlich etwas besser. Sollte ich wirklich die Kurve gekriegt haben? Die Horrorversion, nun 1 Woche im Bett zu liegen, muss mein Immunsystem ordentlich auf Trab gebracht haben.

Fr. 28.9.84 (Ponza – Ischia)

Heute sind wir früh dran, es soll endlich weitergehen. Ich fühle mich zwar noch etwas wackelig auf den Beinen, aber es geht mir klar besser. Außerdem ist es ein schöner,



sonniger Tag. Der Wind ist schon gestern laufend schwächer geworden und jetzt ganz weg. Für mich ein weiterer Erholungstag.

Auf glattem Wasser motoren wir mit Kurs auf Ischia. Es ist heiß, aber mit ca. 6 kn erzeugen wir unsere eigene Brise. An Deck ist ganz angenehm obwohl wir ohne Segel keinen Schattenspender haben. Die Crew übt sich im Sonnenbaden, während ich mich weiter schone und der unbarmherzigen Sonne so weit wie möglich aus dem Weg gehe. 42 sm bis Ischia. Das dauert seine Zeit, selbst unter Motor und ohne Umwege.

Im Hafen ist leider kein Platz, also legen wir uns unterhalb der Burg vor Anker. Eigentlich brauchen wir Wasser. Dazu müssen wir morgen noch mal in den Hafen zum Wasser bunkern. Haben wir wirklich in den 6 Tagen schon 700 Liter Wasser verbraucht?

Sa. 29.9.84 (Ischia – Capri)

Zum Wasser bunkern sind wir nur kurz im Hafen von Ischia. 700 Liter verschwinden in TAO's Bauch. Dann nehmen wir Kurs auf Capri. Wir haben guten Segelwind (3-4), nur einmal kurzzeitig 6 Windstärken.

Leider geht es nicht ohne Kreuzen. Bis Capri ist es zwar nicht weit, aber es wird trotzdem wieder Nachmittag, bis wir fest sind. Hier genießen wir den seltenen Luxus, längsseits an der Pier anzulegen. Der Hafen bietet ordentliche Sanitäreinrichtungen. Ich genieße besonders eine heiße Dusche.

So. 30.9.84 (Capri-Besichtigung)

Capri-Besichtigung per Seilbahn. Massen von Touristen werden von den Fähren



ausgespuckt und überschwemmen die Insel. Alles strebt zunächst zu den Ausflugsbooten für die „Blaue Grotte“.

Auch wir wollen uns das natürlich ansehen. Dieter und Kerstin wollen gemeinsam mit dem eigenen Schlauchboot diesen Ausflug machen. Die Blaue Grotte fällt aber leider aus, weil Wellen und Wasserstand so hoch sind, dass die Boote nicht in die Grotte einfahren können. Wir sehen noch Dieter und Kerstin mit dem Schlauchboot über die Wellen hüpfen. Das wird sicher eine unbequeme

Fahrt. Später gönnen wir uns eine Taxi-Rundfahrt: Capri, Ana Capri, Piccolo Porto. Der Sessellift trägt uns bequem auf den höchsten Punkt der Insel (600 m). Wir genießen eine beeindruckende Rundumsicht.

Meine Schwächephase habe ich überwunden und fühle mich wieder wohl.

Dieter und Kerstin sind mit dem Schlauchboot nicht weit gekommen. Der Ritt über die Wellen war ihnen bald zuviel.

TAO wird neu verproviantiert, wir wollen endlich mal eine schöne Strecke schaffen.

Mo. 1.10.84 (Capri – Richtung Straße von Messina)

Nach der langen Erholungsphase haben wir uns einiges vorgenommen. Schon um 7:15 laufen wir aus in Richtung der Straße von Messina, denn da müssen wir durch, um die Stiefelspitze zu runden.

Wir sind noch nicht lange unterwegs, da wird der Wind wieder aufdringlich. Bald haben wir 6 Windstärken und die Genua ist schon weit eingerollt. Es dauert nicht mehr lange und wieder reißt eine Naht bei der Genua. Wir müssen sie komplett bergen. Auf dem Vorschiff steht jetzt noch die kleine Selbstwendefock. Besan-Segel ist geborgen. Ins Groß werden 2 Reffs eingebunden.

Es wird schlimmer. Der Wind heult ein gar schaurig Lied. Wir können uns nur brüllend verständigen. Der Wind legt weiter zu und die See ist einfach chaotisch.

TAO bockt und legt sich mächtig über. Kerstin und ich sind wieder seekrank. Ich bleibe noch halbwegs einsatzfähig.

Bei Windstärken zwischen 7 und 9 hält es die Selbstwendefock nicht mehr aus. Mit einem Ratsch reißt sie in halber Höhe vom Achterliek bis zum Vorliek durch. Die Teile knattern wie wild. Es kann nur noch Minuten dauern, bis sich das Segel in Fetzen auflöst.

Während ich versuche, TAO am Wind zu halten, kriechen Dieter und Heinz nach vorne, um die Fock zu bergen. Sie sind mit der Arbeit noch nicht fertig, da sehe ich auch schon einen beginnenden Riss im Großsegel. Ich kann nur noch zusehen, wie auch das Groß zum Teufel geht. Ich werfe den Motor an und drehe TAO in den Wind, bis alle Segel geborgen sind.

Eine Weile laufen wir genau gegen den Wind. Das ist die Richtung zum Festland. Die Seen sind steil und sicher 4 m hoch. TAO's Bug wird hochgerissen und kracht dann aus 4 Meter Höhe wieder in das Wellental. Dabei röhrt der Motor jedes Mal tierisch auf, sobald die Schraube austaucht und frei in der Luft dreht.

Mit jeder Welle kommt grünes Wasser über, schießt über das ganze Deck bis ins Cockpit. Sobald ich Gas wegnehme, habe ich Probleme, TAO auf Kurs zu halten. Wind und Wellen versuchen sie quer zu schlagen. Was dann mit uns passiert, daran wage ich nicht zu denken.

So können wir nicht weitermachen. Wenn jetzt noch der Motor ausfällt, sehen wir aber richtig alt aus. Wir müssen Wind und See von hinten kriegen. Das wird die Situation sicher entspannen. Aber ich habe Angst davor, TAO zu wenden. Sie bewegt sich mit ihren 18 Tonnen sehr träge und eine Zeitlang sind wir bei einer Wende quer zur See.

Aber es muss sein. Alle Mann gut festhalten!! In einem günstigen Augenblick gebe ich hart Ruder, sie kommt herum, legt sich einmal weit über, aber dann sind wir vor Wind und Wellen. Braves Mädchen!

Auf diesem Kurs können wir nur nach Capri zurück. Noch 15 sm liegen vor uns. Capri mit seinem 600 m hohen Bergen können wir gut erkennen. In der Richtung haben wir die Wellen nicht genau von hinten, aber die Situation ist wesentlich entspannter.

Sobald sich eine Welle anschickt, von steuerbord achtern unter der TAO durchzulaufen, wird ihr Heck angehoben und sie rollt sich dabei auf die Backbordseite. Der Bug zeigt steil nach unten und TAO setzt zu einer Schussfahrt an. Aber bevor sie ihre Massen so richtig beschleunigen kann, ist die gemeine Welle schon schräg zur Hälfte unter ihr durchgelaufen. Dabei hat sie heftig auf den Kiel gedrückt, um sie noch mehr aus dem Ruder laufen zu lassen. Das Heck taucht jetzt aus und der Motor röhrt mit frei drehender Schraube.

Das Heck sinkt zurück ins Wasser, der Motor stöhnt gequält, denn jetzt kriegt er schlagartig wieder Arbeit. Inzwischen ist die Welle beim Vorschiff angekommen und hebt es hoch in die Luft. Tao wälzt sich stöhnend auf die Steuerbordseite und würde jetzt gerne rückwärts die Welle runterfahren, wenn sie ihre träge Masse so schnell umsteuern könnte. Gott sei Dank kann sie das aber nicht, und so beginnt dasselbe Spiel erneut mit der nächsten Welle.

Das Steuern mit der Notpinne ist jetzt mühsam und kräftezehrend. Die Pinne muss dauernd hinter dem Besanmast geschwenkt werden, sodass die Verlängerung nur sehr begrenzt wirksam ist.

Es ist eine Tortur, aber allmählich gewöhnen wir uns an die Situation. TAO mach klaglos alles mit. Wir gewinnen wieder Vertrauen in ihre robusten Seeigenschaften. Capri kommt langsam aber sicher näher. Das gibt neue Hoffnung.

Wir sind schon in der Abdeckung von Capri, die hohen Berge an Backbord, als sich der Baum vom mitgeführten Surfrigg selbständig macht und plötzlich achteraus schwimmt. Nur wegen der Abdeckung können wir es wagen, den Baum aufzufischen.

Eine Schleife, konzentrierte Anfahrt und der Baum wird mit dem Bootshaken aus dem Wasser gefischt.

Plötzlich fällt uns auf, dass das Beiboot (hängt normalerweise mit 4 Stahldrähten an den Davits) nur noch an 3 Drähten baumelt. Aber da der wilde Tanz vorbei ist, wird es wohl noch bis zum Hafen halten.

Dann steuern wir Tao endlich wieder in den schützenden Hafen. Gerade noch rechtzeitig erkennen wir, dass eine große Motoryacht (wohl wegen dem Sturm) einen Festmacher quer über das gesamte Hafenbecken gespannt, und damit 1/3 des Hafens abgesperrt hat. Wir finden einen anderen Platz. Diesmal hält der Anker auf Anhieb. Bald ist TAO wieder fest. Alle atmen erleichtert auf.

Für Kerstin ist es aber zuviel gewesen. Sie will aussteigen. Wir beruhigen sie erst mal und warten, bis die Seekrankheit abgeklungen ist. Bei einem leckeren Abendessen können wir sie dann überreden, doch weiter zu machen.

Dieter will unbedingt die Baumfock nähen. Ich habe schon abgewinkt. Der Riss geht über mindestens 2 Meter. Das ist etwas für eine professionelle Nähmaschine. Selbst wenn die Baumfock wieder klar ist. Auch bei den übrigen Segeln gibt es einige schwache Nähte, die bisher noch gehalten haben. Die Segel müssen professionell geflickt werden. Heinz und ich machen uns lieber auf die Suche nach einem Segelmacher.

Bei unserer Rückkehr ist Dieter mit seiner Reparatur noch nicht weit gekommen, er weiß jetzt wie mühsam es mit der Hand ist und sieht ein, dass eine professionelle Reparatur besser ist. Baumfock und Groß werden von uns schon mal für die Reparatur abgeschlagen und bereitgelegt. Die Segel sollen morgen abgeholt und repariert werden. Die Genua hätte es auch nötig gehabt, aber dazu kann Dieter sich doch nicht entschließen.

Psychisch und physisch erschöpft sind wir früh in der Koje.

Di. 2.10.84 (Reparaturtag in Capri)

Am Vormittag werden die bereitgelegten Segel vom Segelmacher abgeholt. Er soll die nicht mehr intakten Nähte nachnähen.

Als ein fremdes Boot seinen Anker einholt um den Hafen zu verlassen, wird auch unser Anker ausgegraben. Wir holen zwar die Kette wieder dicht, aber der Anker hält nicht. Das merken wir aber erst bei der nächsten Bö.

TAO wird quer gedrückt und kracht mit einer Heckseite gegen die Betonpier. Obwohl wir uns verzweifelt dagegenstemmen, ist nichts zu machen. Wir müssen den Anker neu ausbringen. Dabei verholen wir TAO klugerweise auf die gegenüberliegende Hafenseite, weil der Wind hier das Boot von der Pier abhält. Diese Voraussicht kommt leider zu spät. TAO hat ein paar arge Blessuren am Heck davongetragen.

Dieter kümmert sich um die Reparatur der Beiboorthalterung. Das Schlauchboot ist freischwingend an den Davits aufgehängt. Bei jeder Schiffsbewegung, und besonders natürlich bei unserem wilden Ritt gestern, zerrt das Boot mit dem Vielfachen seines Gewichtes an der Aufhängung. Kein Wunder, dass dabei früher oder später etwas bricht. Am Nachmittag kommen die reparierten Segel wieder an Bord und werden von uns gleich wieder angeschlagen.

Eigentlich sind wir jetzt wieder startklar. Morgen wollen wir ganz früh los.

Mi. 3.10.84 (Capri – Richtung Straße von Messina)

Um 7:30 Uhr werden die Achterleinen eingeholt, aber der Anker will nicht aus dem Grund. Dieter nimmt an, dass er sich so tief eingegraben hat, dass die Ankerwinde es nicht schafft. Er will den Anker mit Gewalt ausbrechen, indem er ihn mit dem Boot überläuft.

TAO nimmt Anlauf und rauscht mit Karacho über den Anker.

Das Ergebnis ist erschreckend.

Nach einem kurzen Ruck, der durch das Boot geht, kracht es vorne grässlich. Holz splittert. Tao macht einen tiefen Diener mit dem Bug und wird abrupt gestoppt.

Die Ankerkette läuft über eine Klapp-Ankerrolle, die im Bugsprit gelagert ist. Diese Ankerrolle hat es aus dem massiven hölzernen Bugsprit gerissen. Der Beschlag ist nur noch Schrott. Auch der massive Holzbelag des Bugsprits muss z. T. erneuert werden.

Dieter hat die Ruhe weg. Er springt mal kurz über die Kante und taucht die 5 Meter bis zum Hafengrund, um zu sehen, was los ist.

Die Kette hat sich um einen Felsen gewickelt. Da wäre auch mit noch mehr Gewalt nichts zu machen gewesen. Während Dieter unter Wasser die Kette klariert, überlegen wir uns eine Methode, wie das Ankergeschirr trotz fehlender Ankerrolle noch zu nutzen ist.

Ein Stahlrohr (wir haben noch den Rest von der Pinnenverlängerung) wird quer über den lädierten Bugsprit unter die Kette gelegt, und ersetzt so die Ankerrolle.

Jetzt probieren wir erneut, aber viel vorsichtiger, den Anker zu heben. Ein Teil der Kette kommt hoch, dann ist wieder Schluss.

Dieter muss noch mal runter. Jetzt hat sich der Anker hinter einem Felsen verhakt. Dieter wuchtet ihn frei.

Für seinen Tauchgang muss ich Dieter ehrlich bewundern. Nie im Leben hätte ich das geschafft. Schon bei einer Tiefe von 2 m habe ich Probleme und die Ohren schmerzen unerträglich. Dieter hat in 5 m Tiefe auch noch schwer arbeiten müssen.

Jetzt ist der Anker endlich klar und kommt an Deck. Wir können Capri ein zweites Mal verlassen. Ob es diesmal endgültig ist? Unsichtbare Kräfte scheinen uns hier festhalten zu wollen.

Seit unserer Ankunft an Bord ist das jetzt der 11. Tag. In der Zeit haben wir gerade mal 3 Segeltage hinter uns gebracht. Wahrlich keine zügige Überführung.

Der weitere Reiseplan sieht vor, dass wir uns entlang der Stiefelküste weiter nach Süden vorarbeiten, mit hoffentlich ergiebigeren Tagesetappen und weniger Ärger.

Wir haben immer noch Starkwind um 6 Bft. Das kriegen wir auch zu spüren, sobald wir den Schutz der Insel hinter uns gelassen haben. Leider müssen wir wieder kreuzen, und das kostet Zeit.

Gegen 20 Uhr haben wir genug für heute. In einer Bucht geht der Anker auf Grund. Ein schnelles Abendessen und dann in die Koje.

Der tagelange Sturm hat das Meer durchgewühlt. In die Bucht steht eine sehr unangenehme Dünung. Wenn TAO um den Anker segelt und immer wieder quer zu den Wellen liegt, rollt sie ganz schrecklich. An Schlaf ist nicht zu denken. Wir müssen zusehen, nicht aus der Koje zu fallen.

Gegen Mitternacht startet plötzlich der Motor. Dieter hat die Nase voll. Wenn wir schon nicht schlafen können, wollen wir wenigstens etwas tun.

Die Wachen werden eingeteilt, damit wir uns an Deck abwechseln können. Heinz und ich bleiben erst mal in Ruhestellung. Als wir schließlich um 5 Uhr unseren Dienst antreten, ist der Wind einer totalen Flaute gewichen. Die See beruhigt sich allmählich und der Motor bringt uns ohne Kreuzschläge vorwärts.

TAO rauscht in einen ruhigen freundlichen Morgen dicht unter der Küste. Wir genießen die vorbeiziehende Landschaft.

Kerstin will endgültig aussteigen. Das trifft uns doch hart, denn sie war für uns alle eine sehr angenehme Kameradin. Diesmal lässt sie sich nicht mehr umstimmen. Sie will nur noch weg. Das schlechte Wetter und die ständige Seekrankheit haben ihr zu sehr zugesetzt. In Bonifaci ist eine Bahnstation, dort wird Kerstin uns verlassen.

Wir wollen den Hafen ansteuern, aber aus heiterem Himmel streikt der Motor. Unmittelbar vor der Hafeneinfahrt fällt der Anker. Die Hafeneinfahrt ist keine 50 m entfernt. Also, was ist das nun schon wieder mit dem Motor. Zunächst machen wir uns noch keine Sorgen, glauben nicht an einen schwerwiegenden Schaden. Dieter bringt Kerstin erst mal zur Bahn. Wir trennen uns mit Bedauern von Kerstin. Sie lächelt tapfer, aber wir haben das Gefühl, sie will so schnell wie möglich weg.

Mit dem Schlauchboot bringen wir die beiden in den Hafen. In der Einfahrt sehen wir den Sandgrund in verdächtiger Nähe. Die anschließende Lotung macht den Verdacht zur

Gewissheit. Genau in der Einfahrt ist eine Sandbarre von nur 1,5 Meter Tiefe. Wäre der Motor nicht ausgegangen hätten wir ein weiteres Problem gehabt, und TAO mitten in der Einfahrt auf Grund gesetzt.

Damit entfällt auch die Möglichkeit, TAO für eine eventuelle Reparatur in den Hafen zu schleppen. Aber so weit sind wir noch nicht.

Zunächst versuchen wir mal selbst den Fehler zu finden. In der Dieselfzufuhr gibt es die ersten Probleme. Alle Filter auf dem Wege vom Tank zur Einspritzanlage sind zu. Entweder mit Dreck oder mit Wasser gefüllt. Vermutlich hat die wilde Schaukelei der vergangenen Tage den Schlamm aus den Tanks aufgewirbelt, der dann allmählich die Filter zugesetzt hat.

Ich denke mit Schrecken daran, wie es uns wohl ergangen wäre, wenn uns das bereits während des Sturmes passiert wäre. Hier dagegen liegen wir friedlich auf glattem Wasser mit der Zivilisation in greifbarer Nähe.

Die Filter sind bald wieder sauber und wir starten den Diesel voller Hoffnung. Der Motor weigert sich strikt anzuspringen. Bevor wir die Batterie endgültig leernudeln, versuchen wir es lieber mit professioneller Hilfe.

Die heimkehrenden Fischerboote müssen auf dem Weg in den Hafen alle um uns herumkurven. Sie machen uns mit Gesten klar, dass wir hier verschwinden müssen. Oh, wie gerne würden wir. Aber ohne Motor und ohne Wind haben wir keine Chance.

Schließlich winken wir einen Fischer heran und erklären die Situation. Wir Bitten ihn, uns einen Mechaniker zu schicken.

Jetzt erfahren wir auch, warum wir hier unbedingt verschwinden sollen: Es ist ein Sturm mit Windgeschwindigkeiten bis 9 Bft. vorhergesagt. Auch das noch! Und der Wellenbrecher neben der Hafeneinfahrt mit seinen riesigen, scharfkantigen Granitblöcken ist nur etwa 30 Meter von TAO's Flanke entfernt.

Wir brauchen dringend Hilfe. Alle unsere Hoffnungen ruhen jetzt auf dem Mechaniker, der auch bald von dem Fischer zu uns übergesetzt wird.

Der Mann macht erst mal genau das, was wir auch schon gemacht haben. Dann versucht er den Motor zu entlüften, aber da kommt wohl kein Diesel an. Jetzt kann es nur noch an der Einspritzpumpe liegen. Der Mechaniker hebt bedauernd die Achseln. Bei der Einspritzpumpe muss er passen. Dafür brauchen wir einen Spezialservice. Er erzählt uns auch, wo wir den finden, nämlich in Vibo Valentia.

Na, prost Mahlzeit. Das sind noch mindestens 100 sm. Das kann ja heiter werden. Ohne Motor, mit schwachen Segeln und einem vorhergesagten Sturm in den nächsten Stunden liegen wir hilflos nur 30 Meter vor dem zerstörerischen Wellenbrecher.

Im Moment haben wir noch absolute Flaute. Himmel und See bleiern. Der Horizont über der See verfärbt sich giftig gelb. Das sieht nicht gut aus.

Nun ja, der Wind wird nicht gleich mit Sturmstärke loslegen. Soviel ist aber klar: mit dem ersten Windhauch müssen wir weg von der Küste und diesem tödlichen Wellenbrecher. Wir besprechen in allen Einzelheiten, was zu tun ist, um bei den verschiedenen möglichen Windrichtungen aus dieser Falle zu entkommen.

Dann bereiten wir TAO und uns auf die Sturmfahrt vor. An und unter Deck wird alles gründlich gesichert. Ölzeug und Schwimmwesten werden bereitgelegt. Wir machen uns mit der Funktion der Rettungsinsel vertraut.

Ich muss gestehen, ich fühle mich nicht wohl in meiner Haut. Dieter muss es noch schlimmer ergehen. Nach all dem Ärger der vergangenen Tage ist er jetzt womöglich drauf und dran, die ganze Tao zu verlieren.

Wir sind fertig mit unseren Vorbereitungen. Es gibt nichts mehr zu tun. Wir können nur noch warten. Wenn es doch endlich losginge. Die Warterei in dieser bleiernen Atmosphäre ist nervtötend. Es wird schnell dunkel. Immer noch kein Lufthauch. Dann endlich, der erste leichte Puster. Schnell werden die Segel gesetzt. Jeder weiß, was zu tun ist. Der Wind

kommt Gott sei Dank nicht aus der für uns schlimmsten Richtung. TAO nimmt langsam Fahrt auf und wir holen den Anker hoch.

Unser Bestreben ist, soviel Abstand wie möglich zwischen uns und der Küste zu bringen. Der Wind ist immer noch schwach. Heinz und ich haben die erste Wache. In Erwartung des Sturmes haben wir die Segel für die Nacht gerefft. Wir kreuzen immer noch bei leichtem Wind vor der Küste. Die Positionslichter haben wir ausgeschaltet, denn ohne Motor können wir die Batterien nicht laden und wer weiß wie lange wir noch in dieser Situation sind. Plötzlich dröhnt in nächster Nähe ein schwerer Dieselmotor auf und TAO ist in gleißendes Licht getaucht. Das Zollboot muss sich klammheimlich angeschlichen haben und hat seinen Sonnenbrenner auf uns gerichtet. In höchstens 20 Meter Entfernung umkreist uns das große Motorschiff und beäugt uns von allen Seiten. Ob der denkt, wir sind ein Schmuggelschiff, das hier ohne Positionslichter vor der Küste kreuzt? Wir müssen aber wohl einen harmlosen Eindruck auf die Beamten machen, denn ohne uns auch nur anzusprechen ist der Spuk genauso schnell wieder verschwunden, wie er aufgetaucht ist.

Der Wind nimmt jetzt langsam immer mehr zu. Die nächste Wache hat mit Starkwind (6-7) zu kämpfen. Natürlich aus der Richtung, in die wir wollen. Also kreuzen, kreuzen.

Fr. 5.10.84 (durchhalten bis Vibo)

Um 7 Uhr übernehmen wir wieder die Wache. Der Wind ist schon wieder abgeflaut. War es das etwa schon? Na, da sind wir aber ganz andere Sachen gewöhnt.

Der Wind, als unser einziger Antrieb legt sich sogar ganz schlafen. Das können wir jetzt noch weniger gebrauchen als Starkwind. Unbegrenzte Lebensmittel sind nicht an Bord. Wir müssen langsam anfangen, bewusster zu essen.

Jeden Windhauch nutzend, krebzen wir entlang der Küste nach Süden. Der Spruch bewahrheitet sich mal wieder: „Mittelmeer, entweder rau oder flau“.

Längst sind alle Reffs wieder ausgeschüttet. Wir wollen schließlich vor dem Hungertod ankommen.

Gegen Abend zeigt uns Rasmus noch mal, was eine Harke ist. Innerhalb von 10 Minuten legt der Wind zu von Null auf satte 7 Bft. In der Rollfock ist wieder eine Naht auf. In einem Flautenloch wird sie geborgen und genäht.

Der Wind ist sehr unzuverlässig. Wind von 4-5 und Flaute wechseln sich ab. Wir kommen immer nur einige Seemeilen voran, dann ist wieder Pause. Den ganzen Tag geht das schon so. So geht es in die 2. Nacht.

Gegen Mitternacht kommen wir dem Hafen Vibo nahe. Immer noch macht der Wind Spielchen mit uns: Flaute und Wind mit 4-5 Windstärken wechseln sich ab. Vor dem Hafen ist keine Ankermöglichkeit (zu tief). Wie es im Hafen aussieht, voll oder leer, groß oder eng, wissen wir auch nicht.

TAO wird beigedreht und der Hafen mit dem Beiboot erkundet.

Vibo ist ein großer Handelshafen, mit viel Platz. Jetzt, zur nächtlichen Stunde, rührt sich nichts. Wir suchen uns einen Platz zwischen den Fischkuttern aus.

Nun müssen wir die TAO nur noch da hinein kriegen. Während den immer wieder auftretenden Flauten müsste sich TAO doch mit dem Schlauchboot schleppen lassen. Zurück bei der TAO wird das Beiboot längsseits fest vertäut. Dann warten wir auf das nächste Flautenloch.

Endlich ist es so weit. Mit Volldampf versucht der kleine Außenborder des Schlauchbootes die schwere TAO zu bewegen. Zuerst sieht es so aus, als ob sich gar nichts tut, aber sie bewegt sich doch. Quälend langsam schleicht sich das große Schiff mit heulendem Außenborder durch den stillen Hafen. Es gelingt perfekt, ganz ohne Probleme. Der Außenborder schiebt TAO in die Lücke. Den Rest machen wir mit den Leinen.

Es ist 3 Uhr am Morgen des 6.10.84. TAO ist wieder fest. Wir sind alle zufrieden. Zur Feier der glücklichen Ankunft wird eine Flasche Sekt geköpft.

Bis zur Straße von Messina sind es noch etwa 40 sm. Weiter sind wir leider nicht gekommen.

Sa. 6.10.85 (Vibo und Abschied)

Die Nacht ist kurz. Schon am frühen Morgen nimmt Dieter Kontakt auf mit Motorservice und Werft.

Neben der notwendigen Reparatur am Motor, sollen auch die anderen Schäden beseitigt werden. Da ist als Erstes die defekte Ruderanlage, dann die zerstörte Ankerrolle/Bugsprit, und der Schaden an TAOs Heck.

Darüber hinaus hat Dieter sich noch weitergehende Änderungen einfallen lassen. Damit das Drama mit den verdreckten Filtern nicht wieder passiert, sollen die Tanks erst mal gereinigt werden.

Die haben aber keine Reinigungsöffnung. Die müssen erst reingeschnitten und dann durch einen Flansch wieder verschlossen werden. Vorher muss natürlich der vorhandene Diesel abgepumpt werden.

Zusätzlich will Dieter noch einen Tagestank einrichten, der nur 30-40 Liter fasst und leicht gereinigt werden kann. Neben einigen anderen Vorteilen kann hier dann auch mal Wasser abgelassen werden, wenn der Brennstoff durch Panschen oder Kondensation Wasser enthält.

Wie lange sich diese Umbauten und Reparaturen hinziehen ist nicht vorhersehbar und unser Urlaub geht zur Neige. Daher kommen wir überein, hier abzubrechen. Dieter will den Rest der Überführung einhand schaffen. Das ist kein leichter Job. Wir wünschen ihm viel Glück und handiges Wetter.

Bald läuft der Motor wieder und das ist schon mal ein gutes Ohmen. TAO kann aus eigener Kraft (wie hier überall üblich) vor Anker mit dem Heck zur Pier verholt werden.

Wir machen noch „Klar Schiff“, denn morgen früh wird uns schon um 5 Uhr ein Taxi zum Flughafen nach Lametia bringen, für unseren Rückflug über Rom nach Frankfurt.