

# Durch die Mitte des Mittelmeeres

Ein Reisebericht von Peter Badel: -  
Einhand Italien rund von Triest nach Livorno mit einer Etap 32 i

## I. Von Triest nach Vieste (Istrien, Dalmatien)

Der Abschied von Triest fiel mir schwer. Doch ich hatte mich entschieden. Nach fast drei Jahren in der nördlichen Adria zwischen Bora und Flaute wollte ich zurück in meinen Heimathafen nach Elsfleth an der Weser und zwar allein, nachdem Giovanni und Benjamino, die mir begeistert bei der Planung halfen und streckenweise mitsegeln wollten, schließlich absagen mussten..

Am Morgen des 8.Juni 2010 hieß es Leinen los, reichlich versorgt von den Freunden mit Rotwein, Lektüre und einer Flasche Grappa von Gildo aus eigener Produktion.

Als ich dann unter vollen Segeln in den Golf hinausfuhr und bei 4 Windstärken aus SW den Kampanile von Piran anlegen konnte, war die Anspannung verschwunden, die mich seit Tagen umgetrieben hatte. Würde ich es schaffen, die ca 2000 Meilen bis Sète in Frankreich zum Eingang des Canal du Midi, mein ursprüngliches Ziel für dieses Jahr, allein zu bewältigen? Einmal gestartet und auf See kehrte die gewohnte Ruhe und Zuversicht zurück.

Die erste Bewährungsprobe ließ nicht auf sich warten. Nach 12 Meilen kurz vor Piran drehte der Wind plötzlich auf SE und nahm stetig zu, von 15 auf 25 Knoten. Während ich das erste Reff ins Groß einbinden wollte, flog meine Mütze über Bord, und mit einem waghalsigen Manöver unter halbgeöffneter Groß versuchte ich sie zu bergen, allerdings ohne Erfolg.

Der Windmesser zeigte inzwischen 30 Knoten an und kam direkt von vorn. Nachdem ich alle Segel geborgen hatte, fuhr ich unter Motor bei inzwischen ziemlich bewegter See weiter bis Novigrad, wo ich an einer Boje direkt vor meinem Stammlokal, dem Vitriol, festmachte.

Nach dem Einklarieren beendete ich den ersten Tag meines Giro d'Italia mit dem obligatorischen Teran aus dem Eichenfass im Vitriol. Ich hatte gerade mal 25 Meilen zurückgelegt.

Am nächsten Tag ging's weiter nach Rovinj, auch nur 18 Meilen, aber schön und stürmisch, 25 Knoten Wind und rauer See um 2 Meter aus Süd. In Rovinj ankerte ich in der wunderschönen Bucht südlich der Marina. Ein blöder Österreicher, der zudem noch nackt war, machte mich an, weil ich angeblich zu dicht an seinem Schiff geankert hatte. Nachdem ich ihn aufgefordert hatte, sich erst etwas anzuziehen, bevor er mit mir spreche, verlegte ich mein Schiff fast außer Sichtweite, um weiteren Ärger zu vermeiden.

Mein nächstes Etappenziel war die Paltana-Bucht, eine kleine Bucht an der Südspitze Istriens, die gegen die immer noch starken Winde aus südlicher Richtung gut geschützt war.

Mit einem Reff im Groß und leicht eingerollter Genua startete ich um 8h in Rovinj und kreuzte mit langen Schlägen gegen den 20 Knoten starken Wind aus SE, vorbei an den Brionischen Inseln und an Pula, der größten Stadt Istriens.

Vor Anker in der Bucht von Paltana genoss ich das Schwimmen vom Schiff aus, den Punsch, den ich mir anschließend aus Limetten, braunem Zucker und Rum zubereitete und einen phantastischen Sonnenuntergang.

Für den nächsten Tag, den 12.6. meldete Rijeka Radio nur noch 3-4 Windstärken aus SE, die Altdünung auf dem Kvarner, einer 15 Meilen breiten Bucht, die Istrien von Dalmatien trennt, würde aber noch ziemlich hoch sein. Ich nahm die 30 Meilen bis zur Insel Susak um 8h in Angriff und erreichte die Insel gegen 14h. Die 29 Meilen nach Molat am nächsten Tag waren vor allem wegen des chaotischen Seegangs sehr anstrengend. Bei der Ankunft in dem kleinen sympathischen Hafen kurz vor der Insel Dugi Otok war ich zum ersten Mal richtig erschöpft. Das Logbuch vermerkt zu diesem Tag: „Schlechte Stimmung wegen großer Müdigkeit, vergeblicher Versuch der weiteren Törnplanung.“ Mein nächstes Ziel war Vrulje auf den Kornaten.

Wegen der rauen See, die sich durch die tagelangen südlichen Winde auf offener See aufgebaut hatte, beschloss ich, an der östlichen Seite der lang gestreckten Insel Dugi Otok entlang zu segeln. Bei der Insel Kornat wechselte ich wieder auf die westliche Seite und fuhr gemütlich unter Motor bei sonnigem Wetter durch die exotische Inselwelt der Kornaten. In Vrulje machte ich bei Ante, einem der beiden sympathischen Lokale von Vrulje, fest und entschied mich dafür, einen Ruhetag einzulegen, weil es ein wunderschöner Platz in mitten der Kornaten ist, und man bei Ante kein Liegegeld bezahlen muss.



Dafür wird natürlich erwartet, dass man bei ihm einkehrt. Die Orata, eine Goldbrasse, am ersten Abend schmeckte mir nicht und schien mir für 25 Euro ziemlich teuer zu sein.

Ich sagte das Andrea, der mich bediente und hielt mich ansonsten an der Flasche Grappa schadlos, die zum freien Gebrauch auf jedem Tisch stand. Am nächsten Tag kam Andrea zu mir aufs Schiff und lud mich zum Lunch mit der ganzen Belegschaft des Restaurants ein. Auf diese Weise lernte ich noch die Köchin, Roberto und Jure kennen. Ihre freundliche Gesellschaft tat mir gut. Immer wieder begegnete ich auf meiner Reise gastfreundliche und hilfsbereite Menschen, vor allem wenn sie erfuhren, dass ich allein unterwegs war.

Am nächsten Tag drehte der Wind endlich auf NW und unter vollen Segeln bei 20 Knoten Wind legte ich in kürzester Zeit die 30 Meilen nach Primosten zurück, der einzige Hafen, den ich auf dem kroatischen Festland anlief.



Über Komiza auf der Insel Vis ging es weiter nach Lastovo, der südwestlichsten Insel Kroatiens, die mir als Sprungbrett dienen sollte für die 70 Meilen über die Adria nach Italien. Lastovo erreichte ich am 18. Juni. Bereits am 14. Juni war mein Permit für Kroatien, eine Art Aufenthalts- und Segelgenehmigung abgelaufen, und spätestens beim Ausklarieren in Lastovo wäre das aufgefallen, und ich hätte im besten Falle eine weitere Jahresgebühr von über 100 Euro zahlen müssen. Was sollte ich tun? Die Freunde in Triest, mit denen ich über mein Problem gesprochen hatte, rieten mir einfach auszureisen, ohne mich von den Behörden zu verabschieden. Andererseits wollte ich Kroatien ordnungsgemäß verlassen, weil ich hier eine glückliche Zeit auf meinem Segelschiff verbracht hatte. Ich war unentschieden, machte aber einen Spaziergang zur kleinen Polizeistation, die natürlich geschlossen war. Die Telefonnummer an der Tür übersah ich geflissentlich und unterhielt mich lieber mit einem Seglerpaar aus Italien, das hier schon seit Tagen „an der Kette“ lag, weil ihre Pässe abgelaufen waren. Da ich am nächsten Morgen schon um 5 Uhr starten wollte, um die 70 Meilen nach Vieste in Italien vor Einbruch der Dunkelheit hinter mich zu bringen, sah ich keine Möglichkeit mehr, ordnungsgemäß auszuklarieren. Das Schicksal der beiden Italiener bestärkte mich in dieser Einschätzung.

Ein phantastischer Sonnenaufgang über den Bergen von Lastovo begleitete meinen Abschied von Kroatien.



Die ersten 20 Meilen segelte ich entspannt bei 15 Knoten Wind aus NW, so dass ich im Vertrauen auf meinen Autopiloten beruhigt lesen konnte, zumal kein anderes Schiff weit und breit zu sehen war. Die Ruhe war vorbei, als ich beim 2. Frühstück gegen 10 Uhr eine Sturmwarnung von Bari Radio auf Kanal 16 erhielt. Da der Empfang schlecht war, konnte ich den entsprechenden Arbeitskanal nicht mehr verstehen und hatte keine Ahnung, wann und wo der Sturm zu erwarten war. Eine Anfrage über Kanal 16 blieb erfolglos.

Etwas beunruhigt segelte ich weiter, legte aber das Buch aus der Hand, weil ich mich nicht mehr konzentrieren konnte. Der Wind nahm allmählich zu, aber bei 20 Knoten mit einem Reff im Groß konnte ich noch gut Segeln. Gegen Mittag erreichte mich eine starke Dünung aus NW bei gleich bleibendem Wind. Der Sturm musste also aus NW kommen, und er hatte tatsächlich über Pescara gewütet, wie ich später erfuhr. Als der Wind auf 25 Knoten zulegte und die Wellen 2-3 Meter hoch wurden, barg ich die Segel, startete den Motor und übernahm die Pinne, weil der Autopilot die See von der Seite nicht mehr schaffte. Die letzten 4 Stunden waren anstrengend, nicht wegen des Windes, der sich zwischen 20 und 25 Knoten einpendelte, sondern wegen der See, die ich immer wieder aussteuern musste. Die letzten Meilen vor der italienischen Küste und die Hafeneinfahrt von Vieste waren dramatisch, weil das Meer hier immer flacher wurde und die Wellen kreuz und quer gingen und sich teilweise brachen.

Erschöpft legte ich gegen 17 Uhr in Vieste an, unterstützt von einem freundlichen Hafenmeister. Der Sturm kam über Nacht, als ich sicher in meiner Koje lag. Ich war ihm gerade noch entwischt.

## **II. Von Vieste nach Reggio di Calabria (Apulien, Kalabrien)**

Aus den geplanten zwei Ruhetagen in Vieste wurden 5, weil der Starkwind mit unverminderten 7 Windstärken aus NW anhielt. So hatte ich Zeit, die weiße Stadt auf den

Kalkfelsen an der Ostspitze der Gargano-Halbinsel zu besichtigen, mich mit der Geschichte Apuliens zu beschäftigen und neue Bekanntschaften zu machen. Die Altstadt mit ihren weißgekalkten Häusern direkt über dem Meer hob sich eindrucksvoll vor dem fast schwarzen Himmel ab. Ein Gerüst aus Balken und Drahtseilen auf einem steilen Felsen an der Außenseite des Hafens weckte mein Interesse. Es handelte sich um ein *trabucco*, eine historische Vorrichtung zum Fischfang von Land aus, die typisch ist für die Gargano-Halbinsel. Die gut erhaltenen Festungsmauern und das Kastell hoch über der Stadt zeugen von den zahlreichen Überfällen der muselmanischen Piraten, die bis ins 16. Jahrhundert andauerten, und deren Spuren mich überall an der apulischen und kalabrischen Küste begleiteten. In der zweiten Nacht strandete die 20 m lange Rennyacht „Campione di Garda“ 2 Meter vor der schroffen Felsenküste im Vorhafen. Bei hohem Seegang hatte sie in der Hafeneinfahrt Grundberührung, war quer geschlagen, wurde gegen den *trabucco* getrieben, hatte das Balkengerüst fast völlig zerstört und hatte sich dann mit dem 3m80 langen Kiel kurz vor den Felsen festgefahren. Die Mannschaft konnte sich retten, das Schiff konnte aber erst am dritten Tag, als sich der Sturm etwas gelegt hatte, geborgen werden.

Trotz Starkwind aus NW und einer 2-3 Meter hohen achterlichen See wagte ich jetzt die Weiterfahrt nach Trani, die wohl schönste Stadt an der apulischen Küste. Der 60 Meter hohe Glockenturm der Kathedrale aus dem 11. Jahrhundert, die direkt am Wasser steht, war schon von weiten gut zu erkennen und half mir, die bei dem chaotischen Seegang schwer auszumachende Hafeneinfahrt rechtzeitig zu erkennen. Ich machte im kommunalen Segelhafen fest für eine Liegegebühr von nur 20 Euro.

Leider gibt es in Italien immer weniger Häfen in kommunalem Eigentum, so dass die Liegegebühren überall sehr hoch sind.

Dieses Problem konnte ich teilweise in Bari, meinem nächsten Ziel, mit Hilfe von Emma und Maurizio lösen. Ich hatte das junge Paar in Vieste kennen gelernt, sie waren in Bari zu Hause, hatten mich hier zum Essen eingeladen, vor allem aber wurde ich durch ihre Hilfe Mitglied in der „Lega Navale Italiana“. Das bedeutete, dass ich jetzt in den Häfen dieser nationalen Segelvereinigung die ersten drei Tage kostenlos liegen konnte.

Inzwischen war der Wind weniger geworden, und bei NW 4 segelte ich in aller Ruhe über Monopoli nach Brindisi, wo ich wieder 2 Tage umsonst bei der Lega Navale liegen konnte.

Das Hoch über der südlichen Adria hatte sich stabilisiert, so dass ich bei achterlichen 4 Windstärken von Brindisi nach Otranto segeln konnte. Als auch die Wellen weniger wurden, gelang es mir, Schmetterling zu segeln, was sogar mein Autopilot mitmachte, und ich weiter in „Mann aus Apulien“ von Horst Stern lesen konnte. Am 1. Juli erreichte ich Otranto und war gerade mal drei Wochen unterwegs, seit ich in Triest gestartet war.

Die elektronische Seekarte in meinem Geonav 6 plus deckte nur die Adria ab und reichte gerade bis Otranto, ich brauchte also eine neue für das Ionische und Tyrrhenische Meer. Dazu musste ich mit dem Bus nach Lecce fahren und lernte bei dieser Gelegenheit diese schöne Provinzhauptstadt mit ihren zahlreichen barocken Kirchen und Palästen kennen.

Nachdem ich auch noch mit fremder Hilfe einen Kurzschluss in meiner elektrischen Anlage behoben hatte, ging es weiter nach Santa Maria Di Leuca, dem letzten apulischen Hafen vor der Überfahrt nach Kalabrien über den Golf von Taranto

Die 60 Meilen unter Motor nach Ciro Marina bedeuteten 12 Stunden *dolce farniente*: kaum Wind, gleißendes Licht über spiegelglatter See, kein anderes Schiff weit und breit, nur ein riesiger Schwarm von Thunfischen, der mir gegen Mittag an Steuerbord entgegenkam. Ich konnte die Thunfische gut erkennen, weil einige Tiere immer wieder in die Luft sprangen, was ich bisher nur bei den Delphinen gesehen hatte. Im Vertrauen auf den Autopiloten und das Geonav machte ich es mir im Cockpit unter dem schützenden Bimini gemütlich, las, trank

zum Aperitif einen Prosecco, aß einen Thunfischsalat mit Zwiebeln und Tomaten und beschloss mein frugales Mahl mit einem Cafe aus meiner kleinen Espressomaschine.

Ciro erreichte ich um 17h30, da ich vorsichtshalber schon um 5h30 in Leuca gestartet war.

Die Stadt erscheint ärmlich und entspricht mit ihren vielen halbfertigen Häusern genau dem Klischee vom heruntergekommenen und von Rom vergessenen Mezzogiorno. Dennoch hat die Lega Navale auch hier ein paar Stege, an denen ich als einzige Segelyacht unentgeltlich festmachen konnte. Der junge Mann, der mir beim Festmachen half, empfahl mir das einzige und damit beste Fischrestaurant am Ort, das seinen Eltern gehörte. Hier gab es nur Thunfisch in allen möglichen Varianten, und ich habe selten so gut gegessen, nicht zuletzt wegen des *Ciro*, ein vorzüglicher Weiswein aus der Gegend.

Doch zuvor musste ich noch um mein Leben kämpfen. Ich war an den Strand gegangen und hatte diskret meine Badehose angezogen, unweit von einer Frau, die mit ihren Kindern am Wasser saß. Als ich vom Schwimmen zurückkam, tuschelte die Mutter mit anderen Frauen, und ich spürte, dass es irgendwie um mich ging. Schnell nahm ich meine Sachen und verzog mich zum Umziehen bis an die Straße. Inzwischen war der Ehemann erschienen. Nachdem er von seiner Frau über mein Fehlverhalten aufgeklärt worden war, kam er laut schreiend und wild gestikulierend zu mir gerannt, gefolgt von einer Horde johlender Kinder. Um meine Reise nicht vorzeitig als Opfer eines eifersüchtigen Kalabresen zu beenden, beschimpfte ich ihn auf Deutsch und ebenfalls laut schreiend mit allen Kraftausdrücken, die mir zur Verfügung standen. Erstaunt hielt er in seinem Amoklauf inne und flüchtete dann vor dem scheinbar verrückt gewordenen Deutschen zurück zum Strand, gefolgt von der immer noch johlenden Kinderschar.



Die Weiterfahrt nach Süden über Crotone nach Le Castella verlief ohne Zwischenfall, bei schwachen Winden aus SW und NW. Das Thermometer erreichte zum ersten Mal 40° C, das

Ionische Meer war sehr sauber und klar und von einem phantastischen Königsblau, was wohl auch mit der großen Tiefe zwischen 1000 und 1500 Metern zusammenhing. In Le Castella wurde ich zu einer Regatta über den Golf von Squillace nach Marina di Catanzaro eingeladen, die von den Provinzen Crotona und Catanzaro gemeinsam organisiert und gesponsert wurde.

Bei wenig Wind fuhr ich gemütlich hinterher und kam an dem völlig ungeschützten gemeinsamen Ankerplatz vor Catanzaro erst an, als der gemeinsame Aperitif bereits beendet war. Dennoch hatte man auf mich gewartet, und ich wurde freundlich mit einem Aperitif empfangen, obwohl das Buffet im Strandlokal bereits eröffnet war. Nach der Preisverleihung und inmitten einer wilden Tanzveranstaltung ging auf einmal ein Raunen durch die Menge, und alles rannte aufgeregt zum Strand. Der Wind hatte mal wieder auf NW gedreht und war bis auf 7 Windstärken aufgefrischt. Mehrere Schiffe waren freigekommen und trieben aufs offene Meer hinaus. Glücklicherweise gelang es, alle wieder einzufangen. Mein Anker hatte gehalten, jedoch bekam ich die ganze Nacht keinen Schlaf, weil ich immer wieder wohl ungeübte Segler von meinem Schiff abhalten musste, die vergeblich versuchten, an meiner Luvseite mit viel zu wenig Kette mit dem Anker festzukommen.

Am nächsten Morgen brach ich früh auf und segelte bei NW 4 die 25 Meilen nach Roccella Ionica, der einzige sichere Hafen vor Reggio di Calabria an der Straße von Messina.

Die 60 Meilen nach Reggio schaffte ich in 12 Stunden nur mit Motorunterstützung, da der Nordwest auf 10 Knoten abgeflaut war. Nachdem ich etwa auf halber Strecke den geographischen Mittelpunkt des Mittelmeeres auf  $38^{\circ} 01' 52''$  N und  $16^{\circ} 19' 32''$  E annähernd durchfahren hatte (vgl. mare Nr.25, April/Mai 2001), kam schon Sizilien in Sicht mit dem 3323 Meter hohen Etna, dessen Gipfel allerdings wolkenverhangen war. Reggio erreichte ich um 17h30. Es war der 20.Juli, und ich war genau 666 Meilen gesegelt.

### **III. Von Reggio nach Livorno (Kalabrien, Basilicata, Campania, Lazio, Toscana)**

Der Junge, der mir in Reggio beim Festmachen half, kam aus Neapel. Er erzählte begeistert von seiner Stadt. Nur gäbe es da leider keine Arbeit. Kaum war ich fest, stellte ein alter Mann seinen Fiat Panda direkt vor meinem Schiff auf dem Kai und drehte voll seine Stereoanlage auf. Alles Bitten um Rücksicht half nichts. Allmählich kamen noch andere alte Leute, Männer und Frauen hinzu und freuten sich lauthals über die gelungene Provokation. Schließlich wurde es meinem Nachbarn auf einer Halberg Rassy, der aus Sète kam, meinem ursprünglichen Ziel, und nach Griechenland wollte, zu bunt. Er enterte den Kai und brachte die wildgewordenen Alten in eindrucksvoller Weise zum Schweigen. Dabei half ihm wohl auch sein riesiger schwarzer Schnurrbart, mit dem er aussah wie Georges Brassens, der Chansonsänger aus Sète.

Nachdem ich erfahren hatte, dass Reggio die Hochburg der kalabresischen Maffia, der Ndrangheta ist, verließ ich am nächsten Morgen den ungastlichen Ort und durchquerte auf den Spuren Odysseus bei ablaufendem Wasser und einem leichten Nordwest die Meerenge von Messina. Kaum hatte ich sie passiert, kam auch schon der Felsen von Scilla in Sicht, das antike Scylla, das Odysseus zum Verhängnis wurde.

Ich ankerte in mitten kleiner Fischerboote unterhalb des malerischen Felsendorfes. Abends beobachtete ich die heimkehrenden Schwertfischer auf ihren historischen bunten Holzbooten mit den überlangen Aussichtsmasten und den ebenso langen Auslegern am Bug für die Harpuniere. Dass ich von nun an keinen Thunfisch mehr aß, sondern nur noch frischen Schwertfisch, versteht sich von selbst.

In Tropea, meinem nächsten Ziel, wurde ich eine Woche eingeweht. Dummerweise handelte es sich um einen der teuersten Häfen meiner Reise, doch die 7 Windstärken aus NW ließen mir keine Wahl. Zwischendurch versuchte ich in einer ziemlich offenen Bucht zu ankern, als

aber am zweiten Tag eine freigekommene Motoryacht auf die Felsen zu trieb und in letzter Minute von einem Rettungsboot geborgen werden konnte, verkroch auch ich mich wieder in den teuren aber sicheren Hafen.

Am 1. August flaute der Wind endlich ab und bei NW 4 und einer noch hohen Altdünung segelte ich weiter nach Norden. Die Eolischen Inseln, die ich eigentlich anlaufen wollte, ließ ich an Steuerbord liegen. Stromboli hatte ich schon von Tropea aus gesehen. Der Vulkan mit einem typischen weißen Wolkenkranz um seine Spitze blieb noch lange sichtbar auf meinem Weg nach Cetraro. Der Hafen war voll, wie fast alle Häfen, die ich noch anlaufen sollte. Es war August, und alle Italiener machten Ferien. Das hatte auch sein Gutes, ich machte an der Außenmole im Vorhafen fest und musste nichts bezahlen. Über den Golf von Policastro mit seiner eindrucksvollen Gebirgslandschaft ging es vorbei an Palinuro nach Acciaroli, wo mich eine Horde schmucker aber unfähiger Festmacher in Empfang nahm. Das würde teuer werden. Wie selbstverständlich verlangten sie 60 Euro. Soviel hatte ich noch nie bezahlt.

Da ich inzwischen leidlich Italienisch sprach, verhandelte ich mit dem Oberfestmacher, der ein intelligenter Mensch war. Als er erfuhr, dass ich allein von Triest hierher gesegelt war, verlangte er 20 Euro und fügte mit einem Augenzwinkern hinzu: „Ohne Service.“ Auf den konnte ich verzichten und dachte dabei an die Festmacher. Möglicherweise dachte er an Strom und Wasser. Aber das konnte ich ja nicht wissen.

Mein nächstes Ziel war Amalfi, wovon mir meine Frau vorgeschwärmt hatte. Die beiden letzten Etappen war ich jeweils über 50 Meilen gesegelt, und so würde ich auch die 42 Meilen nach Amalfi gut schaffen. Bei 5 Windstärken aus NW segelte ich los und nach ein paar Kreuzschlägen hatte ich die Punta Licosa umrundet. Jetzt ging es genau nach Norden, und ich konnte unter vollen Segeln gut anliegen. Als der Wind zunahm, band ich ein Reff ins Groß und rollte die Fock etwas ein. Die Amalfiküste empfing mich mit starken Fallwinden Stärke 7 genau von vorn. Auch mit einem 2. Reff war das kaum zu schaffen. Kurzentschlossen legte ich Salerno etwas östlicher an, vor allem auch wegen der großen Hafeneinfahrt und der Aussicht auf einen Liegeplatz, was in Amalfi ziemlich unsicher war.

In Salerno, endlich mal wieder eine richtige Stadt und eine schöne dazu, lag ich direkt neben einem Familienbetrieb mit einem Kran. Giovanni und Andrea, Vater und Sohn, dazu freundlich und kompetent machten mir ein Angebot für das Unterwasserschiff für 550 Euro, Kranen inbegriffen. In Acciaroli hätte ich für die gleiche Arbeit 1.300 zahlen müssen. Also schlug ich ein und nutzte die zwei Tage an Land für einen Abstecher nach Pompeji.

Ein amerikanischer Segler hatte mir von Capri abgeraten, dort sei es voll, schmutzig und teuer, also legte ich als nächstes Ziel San Angelo auf Ischia fest.

Bei nach wie vor 4-5 Windstärken aus NW ging es entlang der Amalfiküste weiter. Capri ließ ich rechts, Neapel und den Vesuv links liegen, weil mich das Buch von Roberto Saviano über die Camorra und deren Machenschaften im Hafen von Neapel und in den Gebieten nördlich der Stadt abgeschreckt hatte. Nach Saviano ist der alte Spruch „Neapel sehen und sterben“ durchaus wörtlich zu nehmen, und ich hatte ja das Ziel meiner Reise noch nicht erreicht.

San Angelo empfing mich mit einem glühenden Sonnenuntergang und hunderten von Motorbooten, die auf dem Rückweg nach Neapel ein Rennen zu veranstalten schienen.

Kurz vorher war in einer Böe der Kopf meiner Genua abgerissen, und in San Angelo zog ich am nächsten Tag bei über 30° einen freundlichen aber schweren Festmacher in den Mast, um das Kopfbrett des Segels zu bergen. Nach getaner Arbeit wusste ich 5 Minuten lang nicht mehr, wer und wo ich war. Dennoch habe ich mich in dem wunderschönen Ort bald wieder erholt und fand 2 Tage später in Gaeta einen Schiffspolsterer, der das Segel reparieren konnte, da nur die Nähte ausgerissen waren. Der Segelmacher, zu dem ich eigentlich wollte, war



natürlich in Ferien. Über Anzio ging es nun weiter nach Fiumicino, dem Flughafen und Hafen von Rom. Mit dem Zug war ich in 15 Minuten in Trastevere und genoss einen Tag Rom im Regen.

Meine nächsten Ziele waren die toskanischen Inseln Giglio, Elba und Capraia, die ich schnell erreichte, da der Wind endlich auf SE gedreht hatte. Der Hafen von Giglio war natürlich voll, und ich verbrachte die Nacht in einer einsamen Ankerbucht. Elba war nicht voll, aber teuer, also lag ich mit vielen anderen Schiffen drei Tage vor Anker in der großen sicheren Bucht von Portoferraio.

Capraia, die nördlichste Insel des toskanischen Archipels, steht ganz unter Naturschutz und hat einen kleinen malerischen Hafen, der fast leer war, als ich gegen Mittag einlief. Freundlich wurde ich an die Festmacherbojen seitlich vor der Hafeneinfahrt verwiesen, da alle Plätze reserviert wären. Als ich abends mit meinem Beiboot in den Hafen zum Essen fuhr, war der Hafen voll, und vor allem am Kai, direkt vor den wenigen Restaurants lagen große hässliche Motoryachten. Nach einer halben Flasche Rotwein und bei völliger Dunkelheit startete ich meinen Außenborder so ungeschickt, dass mir der Griff des Starterseils auf meine Hand schnellte, was mir eine Schwellung und große Schmerzen verursachte. Als ich am nächsten Morgen beim Schwimmen zwischen Feuerquallen geriet und der Wetterbericht für die nächsten Tage wieder NW 7 für die ligurische See voraussagte,

beschloss ich meine Reise so bald wie möglich zu beenden. Ich war erschöpft und hatte soviel gesehen und erlebt, dass ich nichts Neues mehr aufnehmen konnte. Die 46 Meilen nach Livorno sollten vorerst meine letzten sein. Die vielen privaten Segelhäfen in Livorno waren alle voll. Mit Mühe entdeckte ich noch einen freien Platz, und zufällig war ich an einem Steg der Lega Navale gelandet.

Als sich dann auch noch die Möglichkeit bot, auf dem Gelände der Segelvereinigung zu überwintern, war ich entschlossen hier zu bleiben. Drei Tage später stand mein Schiff in Livorno sicher aufgebockt an Land.

Am 1. September 2010 flog ich von Pisa aus zurück nach Deutschland. Ich war 1500 Meilen rund um Italien gesegelt.

Am 22. September feierte ich in Bremen mit ein paar alten Freunden meinen 68. Geburtstag und war mir sicher, das Jahr nicht vertan zu haben.