

A close-up portrait of an elderly man with a weathered face, a full grey beard, and blue eyes. He is wearing a blue hooded garment. The background is a solid blue color.

# Rollo Gebhard

Lese-  
probe

# Seefieber.

Allein mit der Jolle Richtung Indien und über den Atlantik.

**millemari.**  
BIBLIOTHEK DER EXTREME BAND 1



# Vorwort von Rollo Gebhard.

**W**asser und Schiffe übten seit frühester Kindheit eine außerordentliche Anziehungskraft auf mich aus. Wo immer ich einen Teich sah, einen Bach oder einen Brunnen, suchte ich einen Weg, um die glitzernden Wellen zu berühren.

Meine Mutter lebte in der ständigen Angst, dass ich ihrer Aufsicht unbemerkt entkommen und in einem reißenden Gebirgsbach ertrinken könnte. Meine Eltern wohnten zunächst im Isartal bei München, dann für kurze Zeit in Holland. Dort fuhr ich zum ersten Mal – ich war etwa fünf Jahre alt, erinnere mich jedoch deutlich an jede Einzelheit – mit einem Fischerboot unter braunen Segeln auf die Nordsee hinaus.

Der große Augenblick für mich kam ein Jahr später, als meine Mutter in der Schweiz eine Wohnung suchte und ich im Garten einer Villa in Gümligen bei Bern den Springbrunnen entdeckte:

„Mama, den Springbrunnen mieten wir, ein Haus ist auch dabei!“, rief ich begeistert.

Mein Wunsch ging in Erfüllung, der Mietvertrag für Haus und Brunnen wurde unterschrieben und von da an konnte ich meine selbst gebastelten Schiffchen aus Papier, Kiefernrinde oder Holz im Rund des „eigenen Meeres“ schwimmen lassen. Die andere Seite des Wasserbeckens war für mich natürlich Amerika, denn mein Vater erzählte häufig von seinen Fahrten über den Ozean, die er als junger Mann auf großen Rahseglern von England nach den Staaten und zurück in den Achtziger- und Neunzigerjahren des 19. Jahrhunderts mitgemacht hatte.

Jeden Tag durfte ich damals meinen siebzjährigen Vater in seinem Studierzimmer besuchen. Ich sehe ihn noch vor mir, wie er auf mein Betteln hin das in dunkles Leder gebundene Lexikon aus dem Regal nahm und die Seite aufschlug, auf der ein Dreimaster mit seinen vielen Segeln und der verwirrenden Fülle von Wanten und Stagen genau erklärt wurde.

Mein Vater ließ es sich auch nicht nehmen, in einem Ruderboot mit mir auf den Thuner See hinauszufahren, um eine große Modellyacht segeln zu lassen, die ich zu meinem zehnten Geburtstag bekommen hatte.

Für Dampfschiffe konnte er sich weniger begeistern. „Diese eisernen Kästen haben keine Seele“, pflegte er zu sagen und nährte damit in meiner kindlichen Vorstellung die Überzeugung, dass „richtige“ Seefahrt eben nur mit Segelschiffen möglich sei.

Natürlich wollte ich später einmal selbst zur See fahren und während meiner Schulzeit in Dresden schmiedete ich allerlei Pläne über das Wie und Wo, doch dann brach der Krieg aus und ich musste sogar auf das Faltboot verzichten, das mir meine Mutter als Belohnung für das bestandene Abitur versprochen hatte.

In der Nachkriegszeit, ich hatte mich inzwischen in Garmisch-Partenkirchen niedergelassen, schienen meine Kindheitsträume zunächst unerfüllbar. Und es verging ein Jahrzehnt, bis sich mir die Gelegenheit bot, am Starnberger See eine gebrauchte Jolle zu erwerben.

Jetzt hatte ich mein eigenes Boot. Jeden freien Tag verbrachte ich auf dem Wasser und auch meine Träume erwachten wieder: Träume von der Seefahrt und von fernen Inseln, die ich unter Segeln ansteuern, in deren Buchten ich ankern und deren Strände ich erkunden wollte.

Wie es mir gelungen ist, meine Träume nach und nach zu verwirklichen, davon handelt dieses Buch.

Wenn ich an die Gefahren denke, denen ich mich damals in meiner ersten Begeisterung ausgesetzt habe: Es fehlte mir an Erfahrung, aber auch an den Mitteln für ein seetüchtiges Boot.

Dennoch bin ich heute froh darüber, diese Fahrten unternommen zu haben – zu einer Zeit, als dem fremden Segler noch großzügig Gastfreundschaft gewährt wurde. Es waren gerade die Begegnungen mit anderen Menschen, die mein Leben bereichert haben und den Aufenthalt an Land zum unvergesslichen Erlebnis werden ließen.

Mein Dank gilt all jenen, die, wie Professor Mazhar in Kairo, als Helfer und Freunde meine Reisen unterstützt oder wie Jutta, Manfred und Dieter als Mitsegler Gefahren und Mühen mit mir geteilt haben.

*München, im April 1983*  
*Rollo Gebhard*





# Teil I. Solveig.

## HANSA-JOLLE

1 : 40

Länge über alles . . .	5,85 m
Größte Breite . . . . .	1,65 m
Tiefgang ohne Schwert . . .	0,50 m
Tiefgang mit Schwert . . .	1,00 m
Großsegel . . . . .	9,95 m <sup>2</sup>
Fok . . . . .	4,05 m <sup>2</sup>
Am Wind-Fläche . . . . .	<u>14,00 m<sup>2</sup></u>



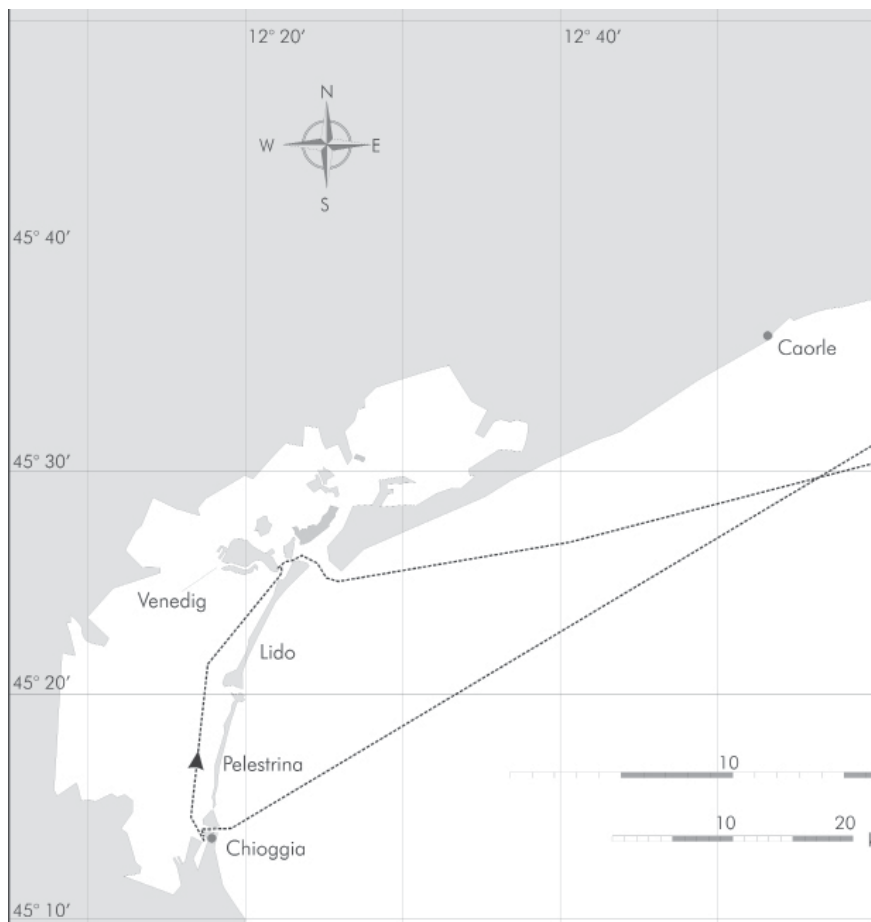
Abeking & Rasmussen  
Lerwander i. O.

# Solveig I. Datenblatt.

Länge über alles	5,85 m
Größte Breite	1,65 m
Tiefgang ohne Schwert	0,50 m
Tiefgang mit Schwert	1,00 m
Großsegel	9,95 m <sup>2</sup>
Fock	4,05 m <sup>2</sup>
Am-Wind-Fläche	14,00 m <sup>2</sup>



# Die Anfänge mit Solveig. Adria Nord.



Seegebiet: Adria Nord.

Route: Chioggia - Venedig - Triest - Grado - Chioggia.



# Die Anfänge.

**A**n einem Augustmorgen erwache ich unter dem blauen Himmel des Mittelmeeres in meinem Cockpit. Leise schlagen die Wellen gegen das Holz des Bootskörpers. Ich öffne die Augen und blinze verschlafen in das grelle Sonnenlicht.

Ich bin allein – und ich bin glücklich. Um mich herum die See, kein Land in Sicht.

Meine Gedanken wandern zurück, zurück zum ersten Segeltörn meines Lebens vor vier Jahren.

Mit einem Simca hatte ich *Karin*, so hieß meine Jolle, auf einem alten Anhänger vom Starnberger See an die Adria geschleppt. Freundin Jutta erkundigte sich in der Werft von Chioggia, ob wir Wagen und Anhänger für vierzehn Tage einstellen dürften.

Schlank und groß, mit schulterlangen blonden Haaren, war sie sofort von Werftarbeitern umringt. Keine Schwierigkeit also, sechs Mann zu finden, die mit uns die kaum 300 Kilo schwere Jolle zum Wasser trugen. Bevor wir das Ufer erreicht

hatten, waren es schon über ein Dutzend Junge und Alte, die, schreiend und gestikulierend, *Karin* einmal zur Seite und dann wieder in verschiedene Richtungen zogen und schlepten, bis sie schließlich mit einem Platsch im Wasser lag.

Anker, Wasserkanister und Kompass schafften wir rasch an Bord, die Italiener halfen uns beim Aufrichten des Mastes. Und noch am Vormittag setzten wir Segel und hielten auf die Hafenausfahrt zu.

Nur selten ließ sich die Sonne zwischen den Wolken sehen, doch eine leichte Brise verieß gutes Segelwetter. Wir wollten zunächst Venedig ansteuern und dafür boten sich zwei Wege: der eine durch die Lagune, auf flachem Wasser und kürzer, der andere „außenherum“, über das Meer und etwas länger.

Ich entschied mich für die See, denn ich fürchtete die Sandbänke in der Lagune. Navigation war für mich noch ein Fremdwort. Meine „Ausrüstung“ bestand aus einem Kompass und einer Landkarte von Norditalien.

Bis Venedig waren es etwa 25 Kilometer, ich rechnete mir aus, dass wir die Stadt bis zum Spätnachmittag erreichen müssten. Wir hatten Glück mit der Tide und konnten bei Stillwasser leicht zwischen den mehrere Hundert Meter langen Wellenbrechern herauskreuzen. Die Brise blieb uns treu, schon nach drei oder vier Stunden standen wir vor den langen Molen, die die Einfahrt nach Venedig vor Versandung schützen. Der Strom war nun gegen uns, wir kamen nur sehr langsam und im Zickzackkurs voran.

Es wurde spät, bis wir uns der Lagunenstadt näherten, aber nie werde ich den Anblick der Türme und Kuppeln im Glanz der Abendsonne vergessen. Ich war begeistert, hingerissen und hielt mit *Karin* direkt auf den Markusplatz zu. Dort machten wir fest. Kaum aber hatten wir die Segel geborgen, war schon ein Gondoliere zur Stelle, der uns unmissverständlich bedeutete, dass wir beim Club Nautico, auf der anderen Seite des Canale Grande, einen Liegeplatz suchen sollten.

Um die Segel nicht noch einmal setzen zu müssen, verholten wir das leichte Boot mit Paddelschlägen über den Canale zum Club.

Wir fühlten uns wie die Könige in dieser einzigartigen Stadt mit ihren verwinkelten Kanälen, ihren prachtvollen Bauwer-

ken, die eine große und von Geheimnissen umrankte Vergangenheit widerspiegeln, voller ausgelassener Feste und düsterer menschlicher Dramen.

Die Nacht auf den harten Bodenbrettern war allerdings weniger fürstlich, zumal die Motorbarkassen im Canale für ständigen Wellenschlag sorgten, der uns nicht zur Ruhe kommen ließ.

Wir lagen im offenen Boot unter freiem Himmel. Und so kroch die Feuchtigkeit durch Decken und Kleidung, bis wir am Morgen völlig steif und durchgefroren an Land kletterten. Hätte ich doch wenigstens Schlafsäcke mitgenommen.

Aber das bunte Treiben auf der Rialto-Brücke und eine Gondelfahrt brachten uns schnell wieder in Laune.

Als ich vorschlug, bis Triest weiterzusegeln, stimmte Jutta sofort zu. Die folgenden Nächte verbrachten wir auf See.

Abends schlief der Wind meist ein, dann ließen wir das Boot einfach treiben. Am nächsten Morgen, mit der ersten Brise, setzten wir Segel, wechselten uns ab an der Pinne, bis wir am vierten Tag am Molenkopf vorbei in den Hafen von Triest steuerten.

Wir waren beide mächtig stolz, hatten wir doch über 200 Kilometer in dem offenen Boot zurückgelegt. Allerdings wirkte *Karin* mit ihrer bescheidenden Länge von 4 Metern zwischen den Luxusyachten wohlhabender Triestiner recht unscheinbar.

Auf der Rückfahrt überraschte uns in der Nähe von Grado ein kräftiger Nordost, wohl ein Ausläufer der berühmten Bora. Wir mussten schnell reffen und fleißig Wasser ausschöpfen, das durch die kurzen Wellen immer wieder ins Boot geworfen wurde. Jutta genoss den Aufruhr; wir hielten mit unserem Körpergewicht die Jolle aufrecht. Ohne Havarie glitten wir kurz vor Einbruch der Dunkelheit in den Hafen von Grado.

Der Wind, der die ganze Nacht durch die Wanten piffte, flaute während des nächsten Tages ab. Mit der für die sommerliche Adria so typischen leichten Brise segelten wir auf seidig glänzendem Wasser die Küste entlang nach Chioggia zurück.

Ich war in Hochstimmung, als *Karin* wieder auf den Anhänger verladen wurde.

Der Gedanke, dass ich mit meiner Jolle immer fernere Ziele, immer neue Häfen ansteuern könnte, ließ mich nicht mehr los. Wunschträume aus meiner Kindheit waren wach geworden.

In Hamburg bestellte ich Seekarten und ein Leuchtfeuerverzeichnis. Abends vor dem Einschlafen vergrub ich mich in Bücher, die mir die Grundkenntnisse des Segelns auf See, des Kartenlesens und der Navigation vermitteln sollten. Ich war besessen von der Idee, fremde Küsten anzusteuern, Meere und Ozeane zu überqueren.

Der Orient hatte in meinen romantischen Vorstellungen immer eine besondere Rolle gespielt. In einem Buch von Hans Hass hatte ich über seine Tauchfahrten im Roten Meer und bei Villiers über die arabischen Seefahrer, *Die Söhne Sindbads*, gelesen. Wie diese wollte ich in das Rote Meer und von Aden aus nach Indien.

Sicher wäre es nun vernünftig gewesen, zuerst einmal eine gründliche Ausbildung im Hochseesegeln zu absolvieren. Aber ich war nicht vernünftig. Meine Jugend war von Krieg und Nachkriegszeit überschattet, ich hatte viele schöne Jahre meines Lebens verloren und ich wollte jetzt nicht länger warten.

Bei der bekannten Yachtwerft Abeking & Rasmussen bestellte ich eine Hansa-Jolle und machte meine letzten Geldreserven locker.

Von hochseetüchtigen Yachten hatte ich damals kaum eine Ahnung – sie kosteten ein Vermögen, das ich nicht besaß. Die Hansa-Jolle mit ihrem kurzen Eisenkiel, etwas Ballast also, und dem Schwert, das ich auf flachem Wasser hochziehen konnte, schien mir gerade recht. Vor allem aber hatte dieses kleine Boot über dem Vorschiff ein Kajütdach, das mir vor Regen und Nässe Schutz bot, und ließ sich mit seinen 700 Kilo Gewicht auf dem Anhänger transportieren.

Als ich die Jolle in Starnberg zum ersten Mal sah und segelte, war ich sofort verliebt: Ihr schlanker Rumpf, die rötliche Maserung des edlen Mahagoniholzes sowie die sorgfältige Verarbeitung waren nur einige der auf den ersten Blick erkennbaren Vorzüge.

Ich taufte sie auf den Namen *Solveig*. Dieser norwegische Mädchenname bedeutet so viel wie „Sonnenweg“. In Ibsens Drama *Peer Gynt* singt Solveig nicht nur die wunderbare Arie.

Sie ist es auch, die ein Leben lang auf den ruhelosen Sucher und Träumer Peer Gynt wartet. Ich wollte meine *Solveig* nicht warten lassen, sondern mit ihr in die weite Welt hinausfahren.

Bevor ich mich an die Fahrt ins Rote Meer wagte, die sich als unberechenbares Abenteuer erweisen sollte, überquerte ich zusammen mit Jutta das Mittelmeer bis nach Afrika, um *Solveig*, die bisher nur den beschaulichen Starnberger See kennengelernt hatte, mit dem Salzwasser vertraut zu machen. Sie bot durch ihre kleine Kajüte einen gewissen Schutz gegen überkommenes Wasser und durch ihren Eisenkiel auch gegen Kenterung, aber „seetüchtig“ war sie deshalb noch lange nicht. Wie bei jeder Jolle musste ich bei starkem Wind das Boot „ausreiten“, mit meinem Körpergewicht vor dem Kentern bewahren. Ich musste Wasser ausschöpfen oder auspumpen wie bei einem offenen Ruderboot. Das galt leider auch für Regenwasser nach tropischen Wolkenbrüchen, wie ich erst viel später erfahren sollte.

Trotz allem ließ mich die Idee, mit *Solveig* bis nach Indien zu segeln, nicht mehr los. Ich dachte an griechische und römische Städte in der Sandwüste Libyens, von denen man mir erzählt hatte, an die Pyramiden und Tempel Ägyptens, an den Suezkanal und an das Rote Meer, an dessen Küsten noch heute arabische Kaufleute – wie zur Zeit Sindbads – in Segelschiffen von einem geheimnisvollen Hafen zum anderen kreuzen. Ich dachte an die Farbenpracht der Korallenriffe, von denen Hans Hass berichtet hatte, und an Gerüchte über eine „Geisterstadt“, Suakin, wo in verfallenen Palästen schwarze Sklaven aus Afrika auf ihre Verschiffung nach Arabien warten sollten.

Tag und Nacht drehten sich meine Gedanken um die Planung für die Route, um Landschaft und Menschen der Länder, die ich besuchen wollte. Auch über mögliche Gefahren dachte ich nach – allerdings ohne die geringste Ahnung, was mir tatsächlich bevorstand. Ich war wie im Fieber.

Die Dauer dieser Fahrt war für mich nur schwer abzusehen, doch mithilfe der Seehandbücher und Wetterkarten rechnete ich mir aus, dass ich es in einem Jahr wohl schaffen könnte. So lange aber konnte sich keiner meiner Freunde frei machen, am allerwenigsten Jutta, die noch zur Schule ging. Ich erwog die Möglichkeit und Risiken einer Alleinfahrt, konnte mir aber

nicht vorstellen, wie ich den ganzen Tag steuern, Essen kochen, schlafen, Seekarten studieren, Segel setzen und bei schwerem Wetter auch noch Wasser schöpfen sollte.

Aber dann lernte ich im Ensemble unseres Theaters einen Studenten kennen, Manfred, einen sportlichen jungen Mann und guten Skiläufer. Er war begeistert von meinem Angebot, mit mir nach Ägypten zu segeln; die Semesterferien dauerten lang genug. Danach würde ich schon irgendwie allein weiterkommen. Dieser Unsicherheitsfaktor sollte mich nicht von meinem Plan abbringen.

Umso sorgfältiger betrieb ich die Vorbereitungen: Ich baute einen Akku ins Cockpit, um nachts Licht zu haben in der Kajüte und auch am Kompass. Sogar ein Echolot leistete ich mir, um die Wassertiefe messen zu können, und in England besorgte ich mir einen alten Taschensextantan zur Bestimmung der Position.

Mit welchem Eifer und welcher Begeisterung ich mich in dieses Segelabenteuer stürzte, lässt sich am besten durch eine wörtliche Schilderung meiner damaligen Aufzeichnungen wiedergeben.



Juni 1960

*Ein halbes Jahr lang Vorbereitungen! In jeder freien Minute nur ein Gedanke: die Reise! Dann war es so weit: Der gesetzte Termin, der 15. Juni 1960, rückt näher. In der letzten Woche noch jeden Tag zwei Schülervorstellungen „Sturm“. Daneben so viel im Geschäft zu tun, dass ich nicht weiß, wie fertig werden. Abschiedsbesuche, Telefonanrufe, letzte Bestellungen und Briefe. Ich habe die letzten vier Nächte nicht geschlafen! Wohnung vermietet. Meine Bilder wurden abgeholt. Um 22 Uhr wollte ich fahren, aber ich habe bis 4 Uhr früh mit letzter Kraft geräumt, bis alles in Ordnung war. Meine Seehandbücher vergaß ich im Bücherschrank. Aber das merkte ich erst am nächsten Tag.*

*04:00 Uhr Anhänger mit Boot angekuppelt (L. hat die ganze Nacht durch geholfen), Gas und ab. Wenn jetzt nur nichts passiert, wo ich so überreizt bin. An dem steilen Berg vor Seefeld stirbt der Motor ab. Wahrscheinlich sind die Reifen für das große Gewicht zu wenig aufgepumpt. Ich versuche, rückwärts zu fahren, einen neuen Anlauf zu nehmen. Bin aber zu nervös, der Anhänger stellt sich quer in die Straße. Ich mache das Dümms-te: gebe Vollgas und kuppel ein! Die Kupplung raucht, riecht, rutscht durch. Aus!*

*Ein VW hält an, nimmt mein Schleppseil und zieht bis Seefeld. Ich kann allein weiterfahren, die Kupplung hat sich wieder erholt. Der Wagen schafft auch den Brenner; dann bin ich erschöpft und nehme gegen 17 Uhr in Verona ein Hotelzimmer. Am nächsten Morgen mit neuer Kraft weiter. Mit Manfred Verona durchstreift, Haare kurz geschnitten (Streichholzlänge), um 13 Uhr auf die Straße nach Parma. Bei Viareggio an der „Aurelia“ halte ich nachts an, wir legen uns zum Schlafen ins Boot auf die Luftmatratzen.*

*Am nächsten Tag, dem 18. Juni, weiter im 60-km-Tempo Richtung Rom.*

*Mittags, ich musste wegen eines einbiegenden Lastwagens halten, ein Krachen, splitterndes Holz: Ein Auto ist aufgefahren!*

*Ich denke nur: der Mast! Springe heraus, sehe: Der Mast ist nicht gebrochen! Er hat den schweren Stoß ausgehalten, nur die Auflage ist gesplittert und das Eisenrohr des Anhängers ist verbogen.*

*Der Alfa Romeo sieht böse aus. Der Mast ist über Motorhaube und Scheibe ins Dach gerutscht und hat es tief eingebeult. Der Fahrer hatte sich mit seiner Frau unterhalten und nicht aufgepasst, aber dieser Herr hat es nicht einmal nötig, sich zu entschuldigen. Versucht stattdessen, der Polizei einzureden, mein Mast sei nicht zu sehen gewesen. Bei meinem Fahrzeug ist alles in Ordnung: rotes Tuch, Reflektorlicht, Bremslicht.*

*Lange Verhandlung – ich bin aufgeregt, mit den Nerven fertig.*

*Manfred erträgt alle Aufregung, auch die mörderische Hitze, mit Gleichmut, allerdings auch ohne irgendwelche Zeichen von Freude oder Begeisterung für die „Sache“.*

*Drei Stunden Polizei: abmessen, verhören. Ich bekomme Namen und Nummer des schuldigen Fahrers, nachdem ich ein endloses Protokoll unterschrieben habe, von dem ich kein Wort verstehe.*

*Rom für die nächste Nacht. Sonntag Peterskirche.*

*Manfred möchte viel sehen, aber ich habe keinen Nerv für Besichtigungen. Unsere Zeit verrinnt. Der Weg durch Italien ist noch so lang.*

*Am nächsten Morgen, es ist inzwischen Montag, sitze ich wieder am Steuer. Abends erreichen wir Neapel, parken beim Yachtclub. Ein öder Platz, aber ich brauche neue Fallen und man will sie mir machen.*

*Der „Capitano“, der Takelmeister des Clubs, verspricht und hält: Am nächsten Morgen habe ich die neuen Fallen und ein Kilo Unterwasserfarbe dazu.*

*Mittags Autobahn Pompeji. Manfred möchte die berühmte Ruinenstadt besichtigen.*

## Aus dem Tagebuch.

### Vor Malta

Ein halbes Jahr lang Vorbereitungen! In jeder  
feinen Minute nur ein Gedanke: die Reise!  
Nun war's so weit: der geachtete Termin,  
der 15.6. nicht mehr. In die letzten  
Wochen mehrmals Tag zwei Schichten unterliegen  
„Sturm“. Dennoch so viel ein Geschäft  
zu tun, das ich nicht kann, wie fertig  
werden. Abschluss besuche, Aufpassung,  
letzte Bestellungen in der Briefe. Ich habe  
die letzten ein Stück nicht gelassen!  
Wohnung vermietet, meine Bücher werden  
abgeholt. Am 22<sup>oo</sup> wollte ich fahren, aber  
ich habe bis 4<sup>oo</sup> früh mit letzten  
Kauf geräumt, bis alle in Ordnung  
war. Neue Siebdruckbücher wegen ich  
im Buchdruck. Am 26. musste  
ich erst am nächsten Tag.

Von 4<sup>00</sup> anfangen mit Boot einlaufen,  
(Gung hat die ganze Nacht durch  
schlafen.) Gas und ab! Wenn jetzt man  
nicht passiert, so ist er überdacht bin-  
den dem steilen Berg vor Seefeld  
steht die Motor. Vordurch mit der  
Reifen für die ganze Fahrt zu wenig auf-  
gepumpt. Ich rucke, rechts zu  
fahren, um eine neue Anlage zu nehmen.  
Bei ab zu mir, die Anlage stellt  
sich genau in die Straße. Ich mache das  
Drehwerk: gebe Vollgas und kuppel zu!  
Die Kuppelung ruckt, ruckt, ruckt ab.  
Aha?! In VW. hält an, nimmt  
mein Klappstiel und zieht, bis Seefeld.  
Ich kann allein anfahren, die Kuppelung  
hat sich wieder schalt. Der Wagen  
schlupft aus der Brunn, dann bin  
ich erschöpft und nehme jetzt 77<sup>00</sup> 1000  
Voran in Stollzimmern. Am nächsten  
Morg. mit neuem Kraft Warte. Mit  
Mauspad Voran durchstößt, Hand hoch  
geschritten, um 13<sup>00</sup> auf die Straße

*Ich muss zu meiner Schande gestehen, dass ich nur den einen Gedanken habe: Solweig und mich heil über die sonnenglühenden Straßen Italiens endlich ins Wasser zu bringen.*

*Aber ich gehe mit Manfred von 14 bis 17 Uhr durch die zweifellos interessanten Ruinen. Abends möchte Manfred schlafen, aber ich will die „verlorene“ Zeit einholen und fahre unerbittlich bis 23 Uhr weiter.*

*Übernachtung am Straßenrand.*

*Den nächsten Tag fahre ich ganz durch, abgesehen von einer kurzen Mittagspause in Sopra. Wieder bis 23 Uhr.*

*Und am nächsten Morgen, endlich, erreiche ich die Südspitze Italiens: Reggio di Calabria.*

*Ich will übersetzen nach Sizilien, aber die Überfahrt kostet mit Auto, Anhänger und Boot 42 D-Mark. Das ist mir zu viel. Ich entschließe mich, Sizilien mit dem eigenen Schiff anzusteuern.*

*Am Hafen stehen reichlich Gestalten herum, die alle das Boot zu Wasser bringen wollen. Ich suche mir den Fischer aus, der am ehrlichsten aussieht. Er ist bereit, die Nachtwache zu übernehmen, so können wir noch einmal ins Hotel, um Wäsche zu waschen und Batterien aufzuladen.*

*Um 9 Uhr sollte der Kran da sein – es wird 10:30 Uhr, Manfred fährt inzwischen mit dem Wagen in die Stadt, um letzte Besorgungen und Einkäufe zu machen. Um 11 Uhr kommt der Kran – ein riesiger Bagger, der mühsam von einem Traktor ans Bollwerk bugsiert wird. Ich sitze auf dem Boot, befestige selbst den Heißstropp an einer Kette, die am Haken des Baggers hängt – und hinauf geht's in die Luft! Die Italiener lassen die Gelegenheit, mich kräftig übers Ohr zu hauen, nicht ungenutzt: Zwischen Wasser und Straße wird der Kran gestoppt, Solweig pendelt in der Luft. Und mit wortreicher Begründung liegt der Preis plötzlich doppelt so hoch.*

*3000 Lire – was will ich machen – ich stimme zu und Solweig ist endlich im Wasser.*

*Manfred kommt zurück, als alles vorbei ist.*

*Ich gehe mit ihm zum Essen, fange dann an, das Boot einzurichten, und arbeite schweißüberströmt bis 18 Uhr. Mein Fischer will nun auch seinen Lohn, ich zahle noch einmal 6000 Lire für die Bewachung und Hilfe.*

*Manfred hat inzwischen Wagen und Anhänger in eine Garage gefahren, wo beides für 140 D-Mark bis Oktober bleiben kann. Die Nacht bricht an, ich setze trotzdem Segel. Als beiderseits der Straße von Messina die Lichter angehen, befinden wir uns mit raumen Wind und einer rauschenden Bugwelle auf dem Meer, das von nun an meine Heimat sein soll. Über uns der sternklare Nachthimmel.*

*Bei Manfred stellt sich keine Begeisterung ein, eher leichte Übelkeit. Ich bin mit meinem Glücksgefühl allein. Schade, denn es waren herrliche Stunden, als wir bei einbrechender Nacht aus der Straße von Messina ausliefen, auf Taormina zu. Manfred war bald müde und legte sich schlafen, nicht ohne vorher Neptun sein Opfer zu bringen.*

*Am anderen Morgen schaukeln wir vor Taormina und hier zeigt sich Manfreds Hang zum Land. Es ist Flaute und er will uns von Fischern in den Hafen schleppen lassen. Ich lehne ab. Bald kommt auch die Seebrise durch, Stärke 1 aus NW, die sich im Laufe des Nachmittags verstärkt und uns noch bei Tageslicht nach Catania bringt.*

*Kleiner Stadtbummel abends, aber wir sind beide müde, Manfred vom Segeln und ich von Hafen und Stadt.*

26. Juni 1960

*Boot klar und raus!*

*Der Wind kommt uns mit Stärke 4 entgegen, wir werden beim Kreuzen von den überkommenden Seen durchnäßt. Manfred wird nervös und ängstlich, möchte zur Küste zurück. Der Gedanke, dass wir auf diese Weise Zeit verlieren, macht mir derart zu schaffen, dass ich aus reinem Trotz die Segel nicht reffe. Sofort werde ich bestraft, als die Steuerbordseite so tief eintaucht, dass der Wasserschwall eine Sitzducht mitnimmt.*

*Bei dem Versuch, diese nach einer Halse aufzufischen, bekomme ich einen Brecher voll ins Boot und muss die Ducht vergessen.*

26. Juni 1960

*Der Gegenwind hält an, wir kreuzen den ganzen Tag und werden ständig nass. Der Wind scheint sich gegen uns verschworen zu haben; ich kämpfe mich mühsam vorwärts, kaum 20 Meilen am Tag. Bei zunehmendem Wind fliegt mir die Mütze vom Kopf. Als ich versuche, sie aufzufischen, macht das Boot so viel Wasser, dass ich aufgeben muss.*

27. Juni 1960

*Meine Nerven sind zum Zerreißen gespannt. Jeder Kreuzschlag von der Küste weg stößt auf Manfreds Widerstand. Und wir haben doch schon so viel Zeit verloren.*

29. Juni 1960

*Ich habe mit Mühe die Kompassbeleuchtung wieder in Ordnung gebracht, die Kabel waren von der dauernden Nässe korrodiert.*

*Mit mehr oder weniger Gegenwind schlagen wir uns durch bis zur Südspitze von Sizilien und nehmen Kurs auf Malta.*

30. Juni 1960

*Seit vier Tagen Gegenwind. Manfred hat einen richtigen Hass auf das Meer bekommen und äußert sich entsprechend. Er empfindet dieses Wetter als persönlichen Angriff. Der Gedanke, dass wir jetzt in die offene See halten, ist für ihn sehr schlimm. Ab da misstraut er meiner Navigation und glaubt nicht, dass wir Malta finden.*

1. Juli 1960

*Manfred fragt einen Fischtrawler nach der Richtung. Sie stimmt, er war eben zu nervös.*

*17:00 Uhr: Malta in Sicht!*

*21:00 Uhr: Nach einer endlosen Kreuzerei durch den „Great Harbour“ entdecke ich endlich eine Pier, an der ich festmachen kann. Nach einer Stunde kommt das Polizeiboot mit dem englischen Zolloffizier. Er ist beeindruckt von meinem kleinen Schiffchen und den fernen Zielen, zu denen ich aufgebrochen bin. Er schreibt mir ins Bordbuch ein Zitat aus „Alice im Wunderland“:*

*„Was macht es schon, wie weit wir gehn, erwidert der Freund, wir finden einen neuen Strand an anderer Küste bald ...“*

3. Juli 1960

*Ich will weiter, Richtung Afrika. Wir gehen abwechselnd ins Hotel frühstücken. Manfred braucht zwei Stunden.*

*Habe währenddessen Solveig klargemacht. Manfreds Begründung, als er endlich um 11:00 Uhr zurückkommt: „Was willst du denn, es ist ja doch kein Wind!“ Der Himmel ist trübe, gewittrig, das Barometer gefallen. Es liegt „etwas in der Luft“.*

*Ich sage nichts, sondern setze Segel. Wir haben noch nicht das Kap der Insel erreicht, als es anfängt, aus allen Knopflöchern zu blasen, natürlich genau entgegen. Ich halte stur drauflos. Wir werden bald so mit Wasser eingedeckt, dass wir unsere Not haben, Solveig und unsere Sachen trocken zu halten. Wie dumm von mir.*

*23:00 Uhr: Ich muss die Segel bergen und den Treibanker auswerfen. Der Sturm nimmt zu. Wir legen uns abwechselnd in die Kajüte und schöpfen ständig Wasser. Immer neue Brecher landen im Cockpit.*



## 4. Juli 1960

*Der Versuch, mit dem Trysegel weiterzukommen, schlägt fehl. Das Boot legt sich so weit über, dass Wasser auf der Leeseite über das Süll rauscht. Schnellstens muss ich das Sturmsegel wieder bergen, Solveig treibt weiter. Die See baut sich auf. Seit 24 Stunden haben wir Windstärke 7 bis 8. Von Zeit zu Zeit steigt ein Brecher voll ein, dann müssen wir pumpen und schöpfen.*

*Abends sucht Manfred seine Schwimmweste, will nur mal probieren, wie sie angelegt wird, schläft aber mit aufgeblasener Weste tief und fest. Ich pumpe die ganze Nacht allein. Bin enttäuscht über Manfred, mir wird schlecht, ich muss mehrmals erbrechen. Die Bewegungen des Bootes auf der immer steileren See sind kaum auszuhalten. Dazu mein Ärger.*

## 5. Juli 1960

*Der Wind lässt nach, bin zunächst noch zu schwach, um das Groß zu setzen, aber ab Mittag halten wir mit flotter Fahrt auf Lampedusa zu. Die Sicht ist schlecht, wir sind im Sturm weit abgetrieben, ich rechne im Stillen damit, die Insel zu verfehlen.*

*In der Nacht müssen wir an Lampedusa vorbei sein. Ich ändere Kurs auf Tunesien, auf Sfax zu.*

## 7. Juli 1960

*Der 7. Juli bricht an. Um 7 Uhr weckt mich Manfred, er hat Segel gesehen. Es sind unverkennbar die Segel der Fischer von den Kerkennah-Inseln. Wir sind in Afrika! Mit einem Ruck hebt sich die Stimmung.*

*Ich feiere Geburtstag mit einer Büchse Himbeerkompott. Eine Bake, die wir am Beginn der Kerkennah-Bänke sichten, ist aus der Karte nicht zu bestimmen, ich halte weiter auf die Inseln zu. Wir laufen auf Grund, steigen aus und schieben Solveig in tieferes Wasser.*

*Dreimal wiederholt sich dieser Frühspott, dann sehe ich ein,  
dass ich zurück muss, von den Inseln frei bleiben.*

*Ich nehme nun Kurs auf Sfax und abends sind wir im Hafen. Ich  
bin in Hochstimmung: Afrika ist erreicht! Im Club werden wir  
freundlich aufgenommen.*

