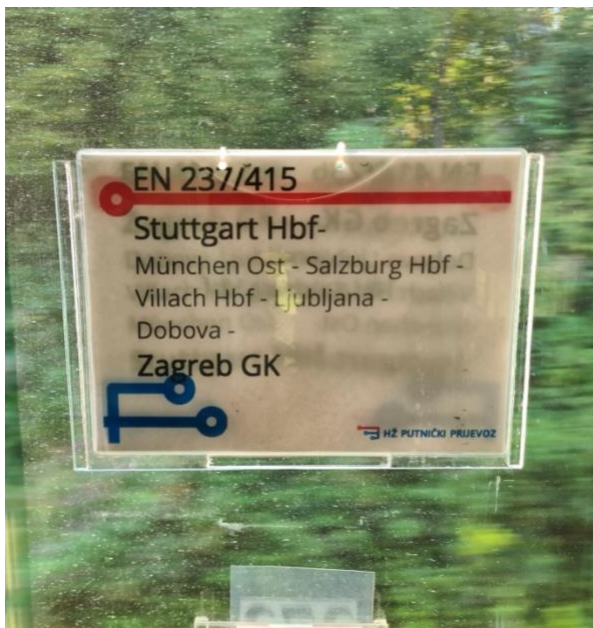


ESG-Segeltörn in stürmischer See



Nach Leons jahrelangen Segelschwärmereien waren die ESG'ler nicht mehr bereit, es bei den langen Dienstag Abenden mit seinen abenteuerlichen Geschichten zu belassen. Leon wurde beauftragt segelfähiges Material und kompetente Skipper zu organisieren. Der enthusiastische Eisenbahner David kümmerte sich um die Emissions-optimierte Anreise. Auf der Suche nach Skippern wurde Leon bei der ASK fündig: Leon als Chefskipper wurde von Florian, Philip und Andreas unterstützt. Vom letzterem wurde berechtigterweise auch ein wachendes Auge für die Kombüse erwartet. Der Plan: „*Wir starten in der kroatischen Hafenstadt Rijeka in der Kvarner Bucht. Von dort ist es nur ein Katzensprung zu den bezaubernden Inseln Krk und Cres, und wenn die Winde uns gewogen sind, werden wir auch an der für ihre große Delfinpopulation bekannte Insel Losinji vorbeisegeln.*“



Bereits einige Zeit vor Beginn der Reise wurde die Abfahrt des Schlafwagens von Stuttgart nach München verlegt. Ein schlechtes Omen, wie sich

herausstellen sollte, denn während der Fahrt war der Nachtzug plötzlich vollständig aus dem Programm der deutschen Bahn gestrichen. Dank unseres erfahrenen Meisters des Schienennetzes machten wir uns in Salzburg auf die Suche nach dem verlorenen Schlafwagen. Gegen 2h nachts tauchten dann plötzlich unsere Schlafwagen auf und weitere zwei Stunden später auch der dazu passende Zug. Der Anschluss in Ljubljana war trotzdem nicht mehr zu erreichen. Bei strahlendem Wetter schmeißen wir all unser Münzgeld zusammen, schließen das zahlreiche Gepäck am Bahnhof ein und erkunden die Hauptstadt Sloweniens. Mit herrlichem Blick von der Burg über die Altstadt verspeisen wir unsere letzten Vorräte.



Zurück am Bahnhof der nächste Schock: Die Gepäckaufbewahrung ist verriegelt. Hätte man lesen können, haben wir aber nicht und wer rechnet schon mit einer Mittagspause der Automatenanlage. Mit viel Betteln und Beten wird ausnahmsweise doch noch mal aufgeschlossen. So erreichen wir auf einer nostalgischen Bahnfahrt mit Wechsel von Lok- und Stromnetz an der Grenze, verspätet aber immerhin noch am Samstag, Rijeka. Wir übernehmen die beiden Boote, die Crew fällt plündernd über die kleinen Innenstadt Supermärkte her. Unglaubliche 350 l Wasser finden den Weg in den Hafen. Das Flaggschiff KIGO1, eine Bavaria 49 von 2003 macht einen ordentlichen und vor allem geräumigen Eindruck. Wir werden in den nächsten Tagen mit der gesamten Mannschaft den Abend auf unserem Luxusdampfer verbringen. Die KIGO 2-Skipper sind kritischer und unglücklich mit der ebenso alten Bavaria 44. Zugegebenermaßen das originale orange Bimini erinnert an ein in die Jahre gekommenes Hauszelt aus den frühen 60iger Jahren. Und auch sonst warten noch einige Defekte auf uns in den folgenden Tagen. Die größte Enttäuschung aber ist der Hafen in Rijeka. Wer sich auf eine warme Dusche nach zwei Tagen auf österreichischen Bahnhöfen und in deren Bahnen

gefreut hat, wird bitterlich enttäuscht. Es gibt schlichtweg keine sanitären Einrichtungen. Die lapidare Antwort: „Das muss erst noch gebaut werden.“ Konkrete Pläne lassen sich allerdings nicht erkennen.



Am nächsten Morgen kommt unserer Vercharterer ein zweites Mal, um unsere verbliebenen Fragen zu beantworten. Wir finden die fehlenden Schwimmwesten in einem Wasserbad unter den seitlichen Kojen. Wenig überraschend erklärt er, dass es keine Automatikwesten geben wird. Sehr überraschend dagegen wird das Wasser im Boot für Regenwasser erklärt. Wir legen alles trocken, lassen Rijeka hinter uns und stürzen uns bei leichtesten Winden in die Grundlagen des Segels. KIGO 2 legt ein perfektes Bojen-Manöver hin, Leon steht bei KIGO 1 im Vorsegel und sichert so durch überlegen Segeltrimm den Sieg auf der ersten Wettfahrt. Die gesegelte Strecke fällt bei dem lauen Lüftchen allerdings bescheiden aus und wir entscheiden, die restliche Strecke mit Motorkraft zurückzulegen. Doch KIGO 2 fällt mit Maschinenschaden zurück. Die Skipper konferieren mit dem Vercharterer, dieses Mal im Video-Chat. Der Rest nutzt die Gelegenheit, die sträflichst vernachlässigte Körperhygiene nachzuholen und nimmt ein erstes Bad mitten im Mittelmeer. Letztlich hat der Motor ein Einsehen und die Maschine springt wieder an. Ein weiteres Problemchen wurde in der Zwischenzeit erkannt: Der Schwarzwassertank auf KIGO1 ist verstopft und gibt seinen Inhalt nicht frei. Stattdessen läuft die Soße über die Bordwand. Wir bekommen am Rand des Motor-Chats den Rat: „Nehmt einfach eine andere Toilette.“ Durch die Motorprobleme erreichen wir deutlich nach Einbruch der Dunkelheit die erste Bucht auf Krk. Das Abenteuer geht weiter: Wir müssen gleich am ersten Tag im Dunkeln ankern. Die ASK'ler springen in der Nacht mit ihren blendfreien roten Laternen über die Steine am Ufer und bringen die Festmacher aus. Nach Startschwierigkeiten mit der großen Maschine, bleibt auch das Dinghi von KIGO 2 liegen. Doch letztlich liegen Anker und Leinen zu unserer Zufriedenheit und wir können uns über die verdienten Hamburger her machen – selbstverständlich in zwei Geschmacksvarianten und mit Snack-Kartoffeln.

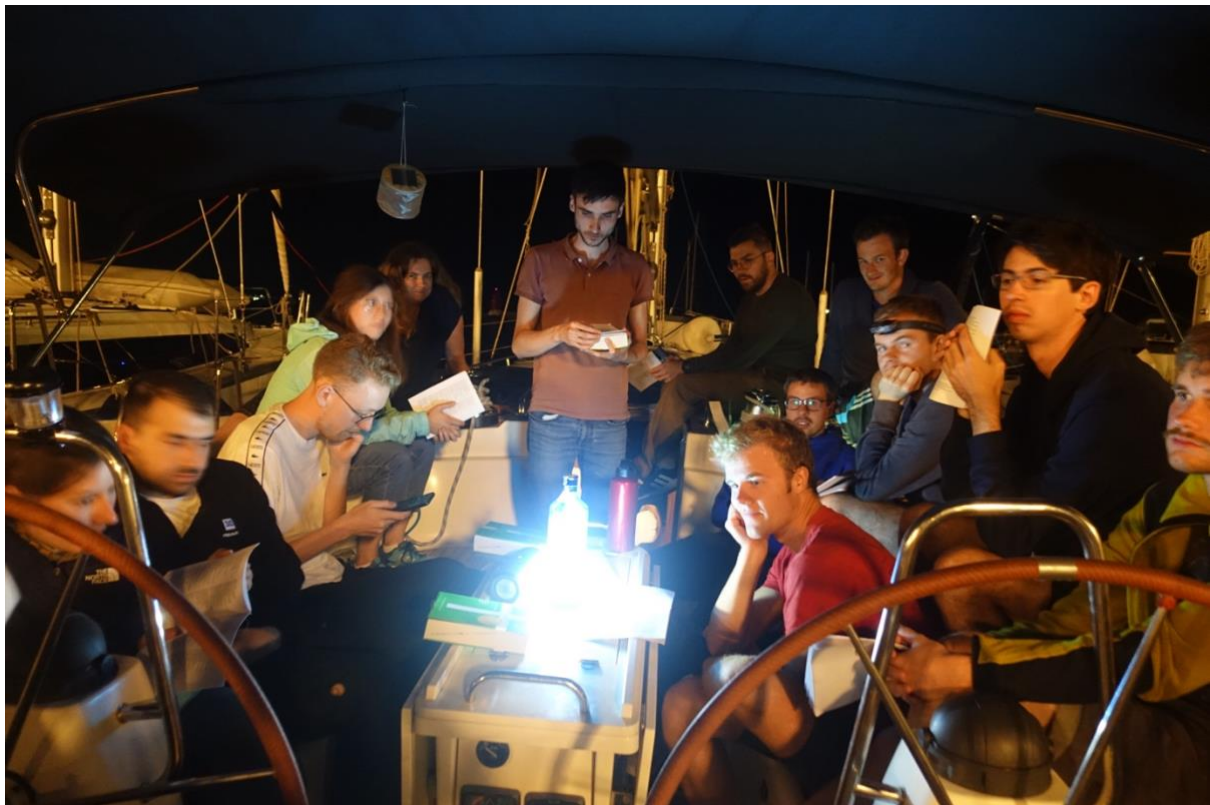
Nach aufregender Anreise, Einkauf und erstem Segeltag mit Hindernissen und wieder wenig Wind beschließen wir einen Badetag einzulegen. Morgenandacht und ein oft sehr, sehr spätes Thema am Abend strukturieren den Tag. Wir explorieren das Hinterland und finden eine Quelle für frische kroatische Backwaren. Dann steht der Dinghi-Führerschein auf dem Programm und es werden einige Runden mit dem kippeligen SUP gedreht. Zwischendrin muss wieder einmal ein Dinghi nach unfreiwilligem Grundkontakt überholt werden. Endlich ein selbstverschuldeter Defekt! Am späten Nachmittag legen wir die Boote noch einmal ordentlich hin. KIGO 1 nutzt die Gelegenheit auf eigene Faust den widerspenstigen Schwarzwasser zu inspizieren. Das Problem lässt sich jedoch mit Bordmittel und gefundenen Drähten nicht lösen. Eine Delphinschule entschädigt mehr als ausreichend für den Verlust der Toilette und das getrübbte Badevergnügen. Nach nur zwei Tagen auf See ist die Crew der Segelnovizen tief beeindruckt: „Was wir schon

alles gelernt haben!“. Aus Skipper-Perspektive betrachtet, hätte es auch etwas weniger Abenteuer sein dürfen.





Nach einem entspannten Tag in der Bucht mit unzähligen Dinghi-Kringeln, umsegeln wir die Insel Krk mit Ziel auf den Hafen der Stadt Krk. Die Wasservorräte auf KIGO 1 sind bereits nach zwei Tagen fast aufgebraucht. Es scheint, als hätte eine komplette Tankfüllung den Weg über die undichte Heckdusche ins Meer gefunden. Krk überrascht wie schon Rijeka mit fehlenden Sanitäreinrichtungen. Es ist äußerst unangenehm, aber durch den fehlenden Schwarzwassertank tragen wir nun zur Trübung des kleinen Hafenbeckens bei. Die Fische haben mehr als genug zu tun. Immerhin gibt es in der Nähe einen verlassenen Campingplatz. Er bietet herrliche Duschen, verbunden mit einer kleinen Wanderung um die Promenade herum.





Am nächsten Morgen bunkern wir noch einmal Vorräte und legen dann ab mit Ziel „Otok Sveti Grgur“, einer einsamen Gefängnisinsel aus Titos Zeiten. Es regt sich wieder kaum ein Lüftchen und wir legen eine Einheit, Fahren mit Motor ein und drehen Pirouetten um das jeweils andere Boot. Dann beginnt es zu regnen Mit dem Regen regt sich ein laues Lüftchen, wir holen die Segel raus und freuen uns am Wind, bis uns eine kräftige Böe auf das Wasser drückt. Wie in Zeitlupe dreht der Wind das Boot, bis wir auf den Rückenlehnen im Cockpit stehen und in das nun leuchtend türkise Wasser blicken. Unter Deck fliegt alles, was nicht niet- und nagelfest ist durcheinander. Bei KIGO 2 schlägt das flatternde Vorsegel ein Fenster ein. Die spontane Kraftdemonstration der Natur macht demütig. Glücklicherweise haben wir auf KIGO 1 nur den Verlust unseres Milchvorrates zu beklagen. Und in den nächsten Tagen jede Menge Arbeit, die Dürre zu bekämpfen.

Für die Nacht ist stärkerer Südwind angesagt. Wir entscheiden uns für einen Ankerplatz mit der Nase im Wind und ohne Landleinen aber mit viel freien Raum in unserem Rücken. Durch zwei Heckanker versuchen wir das Päckchen zu stabilisieren. Doch die Rechnung ist ohne den Wind gemacht. Solange wir an beiden Seiten fest sind, ist es ein leichtes, die Boote durch das Wasser zu ziehen, bis das Päckchen sich frei im Wind bewegen kann. Die Nacht ist entsprechend unruhig. Aber die Anker halten bis zum Morgen. Noch weit vor den Touristenschiffen setzen wir zur Insel über und Erkunden die verlassene Gefängnisinsel. Das erwartete Museum entpuppt sich als eine Ansammlung langsam verfallender Gebäude: Mehr Lost-Place als Kulturgut.



Der Südwind bläst auch unsere letzten beiden Tage weiter. Mit Wind und Wellen im Rücken ist es ein leichtes in Richtung Rijeka zurückzusegeln. Nach der gestrigen Erfahrung beobachten wir die Wolken noch genauer. Unter Deck ist alles akkurat verstaut und die Schwimmwesten angelegt. Wir fahren mit gerefften Segeln los und passen die Segelfläche so an, dass wir sicher aber stets mit guter Geschwindigkeit fahren. Anders, als in den ersten Tagen schaukelt es nun ordentlich. David protokolliert mit Hingabe Kurs, Geschwindigkeit und Wetter. Mangels vertrauenswürdiger Messung der Windgeschwindigkeit wird das Wellenbild analysiert. In den Protokollpausen schiebt er gerne eine Kreuzpeilung ein.

Für die letzte Nacht haben wir uns eine geschützte Nordbucht gegenüber von Rijeka rausgesucht. Wir hängen dicht unter Land für bestmöglichen Schutz in der Nacht. Bei dem kleinen Laden oben im Dorf sind wir längst zu Stammkunden geworden. Die Morgenandacht, letzte in einer der traumhaften kroatischen Buchten, wird an den Strand verlegt, und das Taufversprechen ganz biblisch im knietiefen Wasser zum Abschluss der Freizeit erneuert. Die letzte Etappe nach Rijeka hatte es noch mal in sich. Der kontinuierliche Südwind hat nach zwei Tagen eine ordentliche Welle aufgebaut und ist unangenehm böig geworden. Nach einer turbulenten Überfahrt vorbei an riesigen Frachtern auf Reede erreichen wir sicher den Hafen von Rijeka. Für den letzten Abend hatte Leon die Geschichte von Paulus Überfahrt nach Rom durch den Sturm vorbereitet. Die praktischen Erläuterungen, dass es auf See auch mal stürmisch zu gehen kann, waren überflüssig geworden. Diese Woche und vor allem letzte Etappe nach Rijeka hatten allen einen neuen

Blickwinkel auf die Geschichte gegeben. Und auch der Begriff sicherer Hafen bekommt eine andere Bedeutung, wenn man selbst einmal die Erfahrung gemacht hat, aus aufgewühlter See in ruhiges Wasser einzulaufen.



Die Rückfahrt ist unspektakulär: Wir durchstreifen ein zweites Mal Ljubljana, die Schlupflöcher in der Burg sind immer noch da und offen, so dass sich unsere Crew nahezu frei auch durch alle abgesperrten Bereiche schlüpfen kann. Der permanente Nieselregen tut da keinen Abbruch. Einzig die arktischen Temperaturen nach angenehmen Badewetter in Kroatien schmerzen. Wir nehmen die Einfahrt des Nachtzuges, ohne Suchoperation, dankend hin und fallen in unsere Betten. Insbesondere die Skipper genießen es, ohne nächtliche Ankerkontrollgänge bis auf die schwäbische Alb durchzuschlafen. Leon träumt vor sich hin dreht am eingebildeten Ruder und murmelt: „Ich vermissе die KIGO“. Nach anfänglichen Ausfällen ist man schnell eins geworden mit Boot und Meer.