

## GFK-Klassiker Reisebericht 2017

Ewald Ernst

### Statt nach Langeland, nach Brindisi und zurück nach Korcula

Vor der Reise: 13. Juli 2017, Donnerstag

Neben den üblichen Vorbereitungen besorgte ich mir in der ACI Marina Korcula den dort ausliegenden Wetterbericht von 6:52.

#### 1. Reisetag: 14. Juli 2017, Freitag

Um 5:30 war ich wach und machte mein Boot, eine BIANCA 414, klar zum Ablegen. Da ich das Beiboot nicht schleppen wollte und auf dem Vorschiff nicht genügend Platz ist, musste das relativ große Beiboot an Deck, dort kam der Alu-Boden raus und das luftlose Boot passte knapp durch das vordere Luk. Damit war das Vorschiff gefüllt. Um 8:30 löste ich die letzte Leine, und segelte mit voller Besegelung los. Das erste Malheur passierte schon bei der ersten Brise und Schräglage. Zwei Gläser, die ich in der Kombüse nicht verstaut hatte, fielen zu Boden und ich hatte, besonders von dem Thermoglas, hundert Splitter zu beseitigen.

Gerade unpassend hatte die Fähre zum Festland nach Orebic von Doince auf Korcula abgelegt, und begegnete mir an der Engstelle bei der Insel Badia. Der Wind wurde plötzlich so stark, dass ich nicht wenden konnte, sondern bei maximaler Schräglage und voll gelegtem Ruder auf Kollisionskurs zur tutenden Fähre lief. Spontan kreiselte ich mit Halse über Lee und musste dafür Dank der selbstwendenden Fock nur das Ruder in die andere Richtung bewegen.

Vorbei an Lumbarda erreichte ich um 11:00 die Südspitze der Insel Korcula. Im Hintergrund der 900 m hohe Berg Sveti Ilija.

Position um 12:00: 42°22N 17°24E

Vor mir lag jetzt, noch unsichtbar, Italien. Um 14:30 passierte ich mit Kurs 198° das letzte Stückchen kroatischen Landes, die Insel Glavat mit dem Leuchtturm.



## Begegnung mit COSTA LUMINOSA



Der Himmel wurde unheimlich. Um 16:30 band ich das erste Reff ins Groß. 18:00 Rollfock halbiert, 18:20 zweites Reff ins Groß gebunden. 20:25 Sonnenuntergang bei starkem halbem Wind aus Nord. Der Autopilot hält das Boot auf Kurs mit genau mittig stehendem Ruder, stundenlang. Ich bin unter Deck und verfolge die Nachtfahrt auf dem Furuno. Zeitweise schlafe ich tief und fest.

### 2. Reisetag: 15. Juli 2017, Sonnabend

Um 5:30 geht die Sonne auf bei gleichem Wind und Kurs. Statt Kurs Trani segle ich Kurs Molfetta, der Wind hat das Boot etwas versetzt. 7:20 ist der Himmel schwarz über Trani und von dort kommt jetzt der Sturm.

Neuer Kurs nach Süd an der Küste entlang 122°. Temperatur 20° bei 1018 bar. Nach Halse Kurs 104°, passiere Bari.

Position um 12:00: 41°03N 17°07E bei 35° C und weniger Wind. Etmal 124 sm.

19:00 Torre Canu querab



20:25 Sonnenuntergang ohne Sonne. 21:00 bei letzter Sicht Einfahrt unter Motor in den Außenhafen von Brindisi. Fock eingeholt, Groß geborgen, bb. Lazy Jack gerissen. Autopilot defekt, hat sich in zwei Teile aufgelöst. Wasser ruhig, aber noch immer starker Wind aus Nord. Dunkel. Keine Chance unter Deck über Kanal 16 den Hafenmeister anzurufen. Aus Brindisi kommt ein Zweimaster mit Beleuchtung ohne Segel. Mit Nebelhorn und Taschenlampe mache ich mich bemerkbar. Wir drehen einen Kreisel nebeneinander. Ich bitte den Hafenmeister über Kanal 16 zu informieren. Dann ist das Geisterschiff wieder weg. Etwas später kommt mit großem Licht ein kleiner Schlepper. Mit dem starken Licht sehe ich ein Bojenfeld, in dem ich beinahe Anker geworfen hätte. Die Besatzung informiert mich, dass ein Boot des Hafenmeisters kommt. Bald ist das Boot da und ich folge ihm durch den mittleren Hafen und sehe endlich die Colonna, die 30 Meter hohe Säule, die das Ende der Via Appia markieren soll. Dort will ich hin.



Um 22:00 liege ich fest am Kai unter der großen Treppe und bin wenige Minuten später im Restaurant gegenüber.



Mit Blick auf meine brave Gali, benannt nach meiner Frau. Die kleine gelbe Lampe, ein Geschenk meines Sohnes Benjamin hat mir in der Nacht sehr geholfen, als der Autopilot streikte.

### 3. Reisetag: 16. Juli 2017, Sonntag 1. Hafentag in Brindisi



8:30 wach, Kaffee an Bord, 9.30 im Büro des Hafenmeisters, anschließend Internet im Tourist Office. 10.30 Frühstück im „Betty Cafe“.

Große und kleine unkannelierte Säule mit Inschrift aus Byzantinischer Zeit.

An Bord den außen hängenden Anker ganz eingeholt. Autopilot repariert. Zum Glück war der kleine Splint noch vorhanden.



12.30 Mittag bei Regen. Siesta.

16:30 zum Internet mit Laptop, dann an Bord Lufthutze gereinigt und montiert, Motoröl kontrolliert und aufgefüllt, ebenso 0,5 l Hydrauliköl nachgefüllt, Achterstag wieder fest! 21:00 beide Mobiltelefone aufgeladen. Das Neue iPhone, Geschenk meiner Frau, konnte ich nur in der Nacht als beleuchtete Uhr benutzen, da meine Liebste vergessen hatte mir den Code zu verraten.

4. Reisetag: 17. Juli 2017, Montag 2. Hafentag in Brindisi

2:30 Bewegung im Boot, Wind und hohe Wellen im Hafen, aufländiger Sturm im Hafen. Hole noch die beiden Ballonfender aus der Backskiste und schütze damit mein Boot. Mitten in der Nacht sind einige Leute unterwegs. Der Kai ist

hell beleuchtet. Ein Mann hält eine Leine und zeigt sie mir. Ich verstehe und übernehme die Muringleine und befestige sie mit viel Zug an einer Klampe. Gerade fertig steht der Mann am Heck und zeigt mir eine zweite Leine. Auch die übernehme ich, führe sie hinten um Heckkorb und Nationale herum. Als ich die zweite Muringleine fest habe, liegt mein Boot jetzt mit 20 cm Abstand zum Kai. Der Mann, mit dem ich kein Wort gewechselt hatte, war weg.

8:30 wach, 9:00 wieder beim Hafenmeister. Romano fertigt ein Protokoll über den Einsatz des Bootes Sonnabend Nachts. Er freut sich, dass ich mit einem italienischen Protokoll einverstanden bin.

10:00 Frühstück im „Betty Cafe“, Kontakt zu Cantiere Danese auf Empfehlung von Romano. Stadtrundgang und Zeitung gekauft mit dem Foto der Wasserhose. Barometer 1022, 32° C.

Um 14:55 kommen Roy und Maxentius von Cantiere Danese. Wir besprechen alle möglichen und unmöglichen Reparaturen. Den Mast für die Reparatur von Windmesser und Topplicht zu demontieren sei nicht möglich. Wir verabreden uns für morgen 9:00.

Zweiter Stadtrundgang, Buch über Brindisi gekauft, Betty Cafe, Internet.





Quarantäne Kastell links im Hintergrund. Foto vom Dach des Museums neben der großen Treppe.

te  
care  
pag. 7



Concerti, sagre e mostre  
tutti gli appuntamenti

Da pag. 19 a pag. 25



Fasano-Selva, i  
con il record di

M

gio  
sosta  
e

l'assalto  
alla sera  
ggio"

ella  
sonale  
attamenti  
ettori

si dall'Unione  
tersi in regola  
alla Decisione  
2015 per il  
il batterio del-  
il deferimento  
l'applicazio-  
razione. Due  
lia dovrà dar-  
tamenti degli  
significa ave-  
rado di com-  
a così non è:  
ontano sulla  
ono stati tra-  
sanitario di

IL FENOMENO ATMOSFERICO: PER FORTUNA POCHI DANNI



## Una tromba d'aria sul litorale Paura e spettacolo sull'acqua

Molta paura e pochi danni per lo spettacolo

RIFLE

IL SALI  
DEI ME  
PATRIM  
DELL'U  
BASTA

di Chiara  
MONTE

Q ualc  
Cra  
dell  
di lavoro  
chiarato  
dell'Uma  
difesa ve  
XVII sec  
ra-Stato  
di un ric  
co che r  
to puntu  
co piutte  
cheologi  
te, come  
nelle d  
sco. Il  
guarda  
un'area  
rittura  
abbracc  
esteso  
compre  
venezia  
schiera  
nico e  
Cattare

In p  
zione  
rizzato  
ne, l'a  
pubbli  
posse  
banis  
condi

Nuovo QUOTIDIANO di Puglia, Brindisi vom 17.7.2018 mit Titelfoto der  
Wasserhose vom Vortag.



Villanova harbour

**Brindisi**

40°39' 6N 17°59' 8E  
 Charts BA 186, 187, 188, 1418 (plan of harbour and approaches), Imray M30, M29 (Approaches to Brindisi)

**General**

Brindisi is a major ferry port and a large industrial and commercial centre. It is also a naval port with a military airfield close by. There is a large marina sheltered by Isola de Sant'Andrea in the outer part of the harbour.

**Approach**

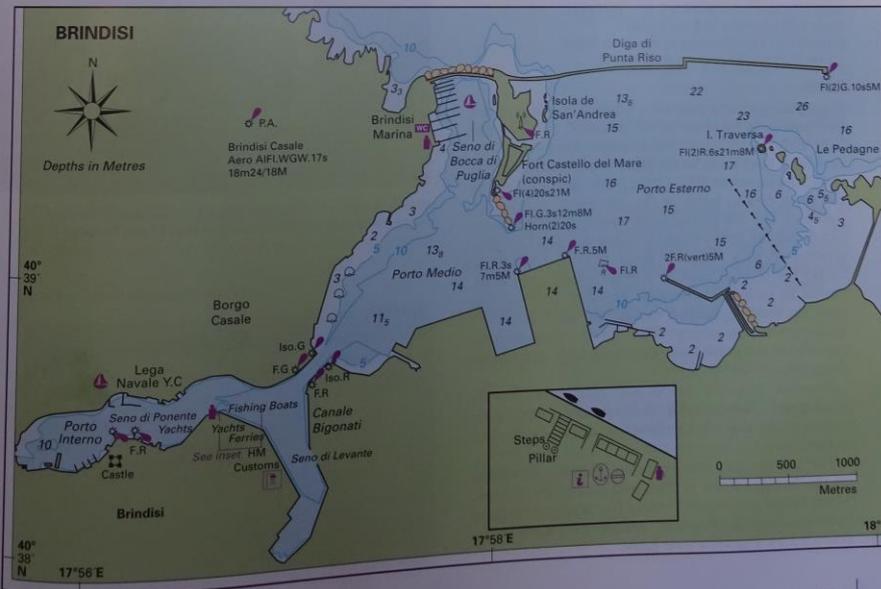
A number of small, low islands and areas of shallows lie in the approach to Brindisi. The land in the vicinity of Brindisi is low-lying making identification and the approach difficult, particularly in poor visibility. Refer to the sketch showing the prominent features for help with locating the entrance and the plan below showing the approach and entry to the harbour. The area is well lit at night, as would be expected of a major port, but it can be difficult to distinguish the navigation lights against the background of the city lights.

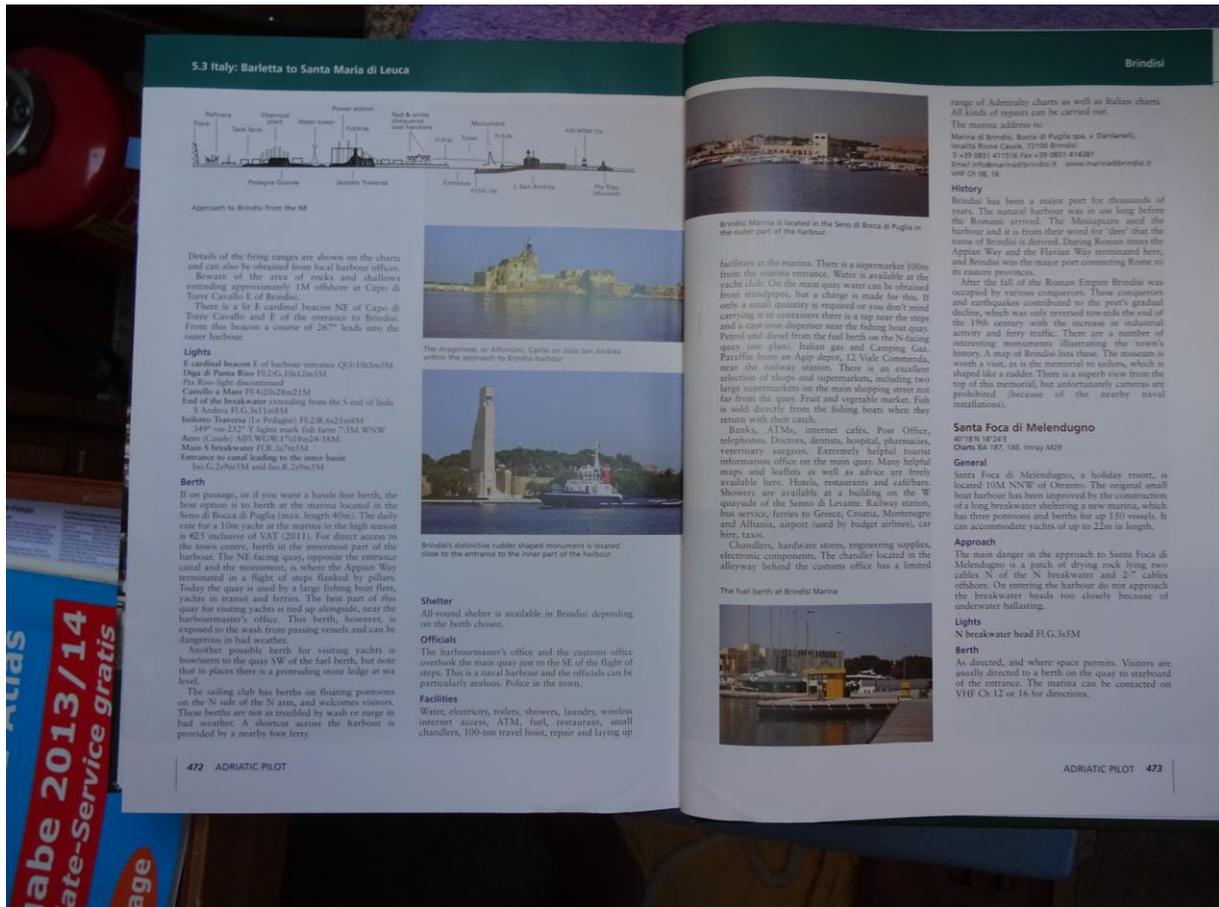
If approaching from N note that a breakwater, the Diga di Punta Riso, extends E from Isola S Andrea.

Approaching from S beware of the firing range extending up to 5M offshore, which is located between Otranto and Brindisi, near Torre Veneri. There is another firing range around Punta Contessa, extending up to 2½M offshore, where navigation, anchoring and fishing are prohibited. When this range is in use red flags are hoisted.

**Facilities**

Water and electricity points at the sailing club pontoons. Toilets and showers. No fuel. Bread, fresh pasta, fruit, vegetables, fish and general groceries are available from the shops in the village. Small chandlers. Mobile crane. Post Office. Telephone. Restaurants. Bus service.







Dom und Piazza Duomo mit Autodurchfahrt. In der Durchfahrt sieht man die Spitze der Colonna.



Brindisi ist eine Stadt mit Geschichte. Auf dem Weg von Rom nach Konstantinopel war Brindisi DER Hafen um über die Adria nach Epirus, heute Albanien, zu segeln. Dort gab es zwei Häfen, Durres/Durrachium und Apollonia. Dort begann die Via Egnatia, die über Saloniki und Philippi nach Konstantinopel führte. Brindisi samt Hafen wurden Mitte des 3. Jahrhunderts wie alle italienischen Städte zerstört. Die Normannen nutzten den Hafen und viele Kreuzfahrer fuhren von hier nach Jaffa oder Akko. Im 14. Jahrhundert war dann der innere Hafen von der Adria aus mit Seeschiffen nicht mehr erreichbar. Das Schicksal teilen auch andere Häfen: Ravenna, Ostia und Porto bei Rom und besonders Luni, der Hafen über den der Marmor von Carrara verschifft wurde. Lange hielt man La Spezia für den bekannten Mondhafen, bis dann weit im Land der trockene Hafen gefunden wurde samt Amphitheater, Forum, Tempeln und die Funde füllen heute sieben Museumshäuser.

Der Grund für die trocken gefallen antiken Häfen ist eine Jahrtausend-Wasserkatastrophe in gemäßigten Zonen, in Nordeuropa bekannt als Fimbulwinter der Edda, der drei Winter ohne die Sommer dauerte. Damals

taute der 900 Meter tiefe Inlandsee in Grönland nicht auf, wie sonst immer. Zwei Sommer ohne Sonne führten dazu, dass eine mehrere Meter dicke Schicht des Innlandeises sich bilden konnte. Diese Schicht ist heute noch ganz unten. 1944 mussten zwei amerikanische Fliegerstaffeln auf dem Weg nach Island im Nebel auf Grönland notlanden. Kann man in WP nachlesen: Tomcat green und Tomcat yellow. Alle Piloten überlebten, aber 40 Jahre später waren die Flugzeuge 72 Meter unter Eis, statt der erwarteten 12 Meter. Nur die Glasfenster waren gebrochen, die Metallstruktur der Flugzeuge völlig intakt. Zwei Maschinen wurden ausgeschmolzen und eines fliegt bis heute, der Eisbomber.

Würde man das Grönlandeis heute verflüssigen, würden alle Weltmeere, auch das Mittelmeer, um SIEBEN Meter steigen. Luni würde wieder am Ligurischen Meer liegen und Brindisi bräuchte nicht mehr den Kanal um vom Stadthafen die Adria zu erreichen.

Prokop, Überlebender der Katastrophe wie Justinian und seine Generäle Belisar und Narses, der über die Wasserkatastrophe kein Wort schreiben darf, berichtet über einen Nordmänner-Volk, die Heruler. Sie holten sich, nachdem sie ihren König umgebracht hatten, einen neuen König aus ihrer Heimat: Thule. Thule ist laut Prokop ZEHN Mal so groß wie Britannien. Allgemein und falsch nimmt man das kleine Island als Thule an, mit DREIZEHN Völkern. Thule ist das eisfreie Grönland vor etwa 1200 Jahren mit einem großen Süßwassersee und weiten grünen Wiesen drum herum. Dazu bald: Tabu zweite Sintflut.

Um 22:30 bei 26° C in die Koje.

##### 5. Reisetag: 18. Juli 2017, Dienstag

Wie vermutet kam der Mann von Cantiere Danese nicht und ich legte um 10:00 Dank meiner beiden Muringleinen allein und ohne Hilfe ab. Die Reise nach Dänemark zur BIANCA Werft von Anders Loth Christensen, den wir nach dem Treffen in Hamburg besucht hatten, war schon längst verschoben auf später...



Nach einer Hafentrundfahrt langsam vorbei an Cantiere Danese und an der ehemaligen Quarantäne-Insel mit Kastell verlasse ich den Außenhafen von Brindisi um 11:00 unter Motor.





Oben: Hafenmole und Hafenausfahrt von Brindisi.

Position um 12:00: 40°40N 18°01E bei 30° C und 1025 bar und leichtem Wind komme ich wegen der vorherrschenden Strömung kaum vorwärts.

Der Autopilot löste sich wieder auf. Jetzt konnte ich ihn schnell und dauerhaft reparieren.

Die Italienische Küste war bald verschwunden und ich war allein.





Sonnenuntergang 20:15 Kurs Albanien....

6. Reisetag: 19. Juli 2017, Mittwoch

Um Mitternacht auf Kurs Nord bei Flaute mit Motor, 2:00 Mondsichel erhellt die Welt, 3:30 ohne Motor bei leichtem Wind, 04:30 Morgenröte



Keine Wolke , kein Land, kein Schiff und 1000 m Wassertiefe... herrlich.



Position um 12:00: 41°40N 18°28E Flaute, 1026 bar, 32° C. Etmal 80 sm.

13:00 neuer Kurs Nord, Montenegro.

Bis 16:30 mit Motor, dann Kaffeesegelein bei 3-4 Knoten.

20:15 Sonnenuntergang. Nachtsegeln an der Küste von Montenegro.

#### 7. Reisetag: 20.Juli 2017, Donnerstag

Der neue Tag beginnt vor der Einfahrt zur Bucht von Kotor. In Montenegro wüteten zwei Waldbrände und ich konnte nicht erkennen, ob jemand versuchte, die Brände zu löschen.

6:00 Sonnenaufgang

8:00 Cavtat querab

9:00 Dubrovnik querab, Leuchtfeuerinsel Sv. Andrija voraus.





Position um 12:00: 42,40N 17,56E Barom. 1022, 31° leichter Wind, Etmal 76sm.

14:20 endlich wieder richtiger Wind, segle durch die mir gut bekannte Inselwelt.





Sonnenuntergang um 20:15 mit Sicht auf Insel Korcula.

23:00 absolute Flaute, ein herrlicher Schlafplatz zwischen der Festlandshalbinsel Peljesac und der Insel Mljet.

8. Reisetag: 21. Juli 2017, Freitag

Die ganze Nacht herrschte absolute Flaute. Um 04:47 ist die Sonne noch hinter der Halbinsel Peljesac versteckt.



Unter Deck orientiere ich mich so: über 69 m Wasser vor der Insel Mljet.



Noch einige Flaute Fotos...



Position um 12:00: 42° 54N 17° 14E 1022 bar, 30° C, Etmal 40 sm



Zurück im Heimatrevier mit dem überragenden Sv. Ilija.

Die nächsten Fotos der letzten Meilen:

Insel Virnik, bekannt für ihren seit der Antike ausgebeuteten Steinbruch.

Korcula Stadt von Süden.

Und ein Blick zurück.

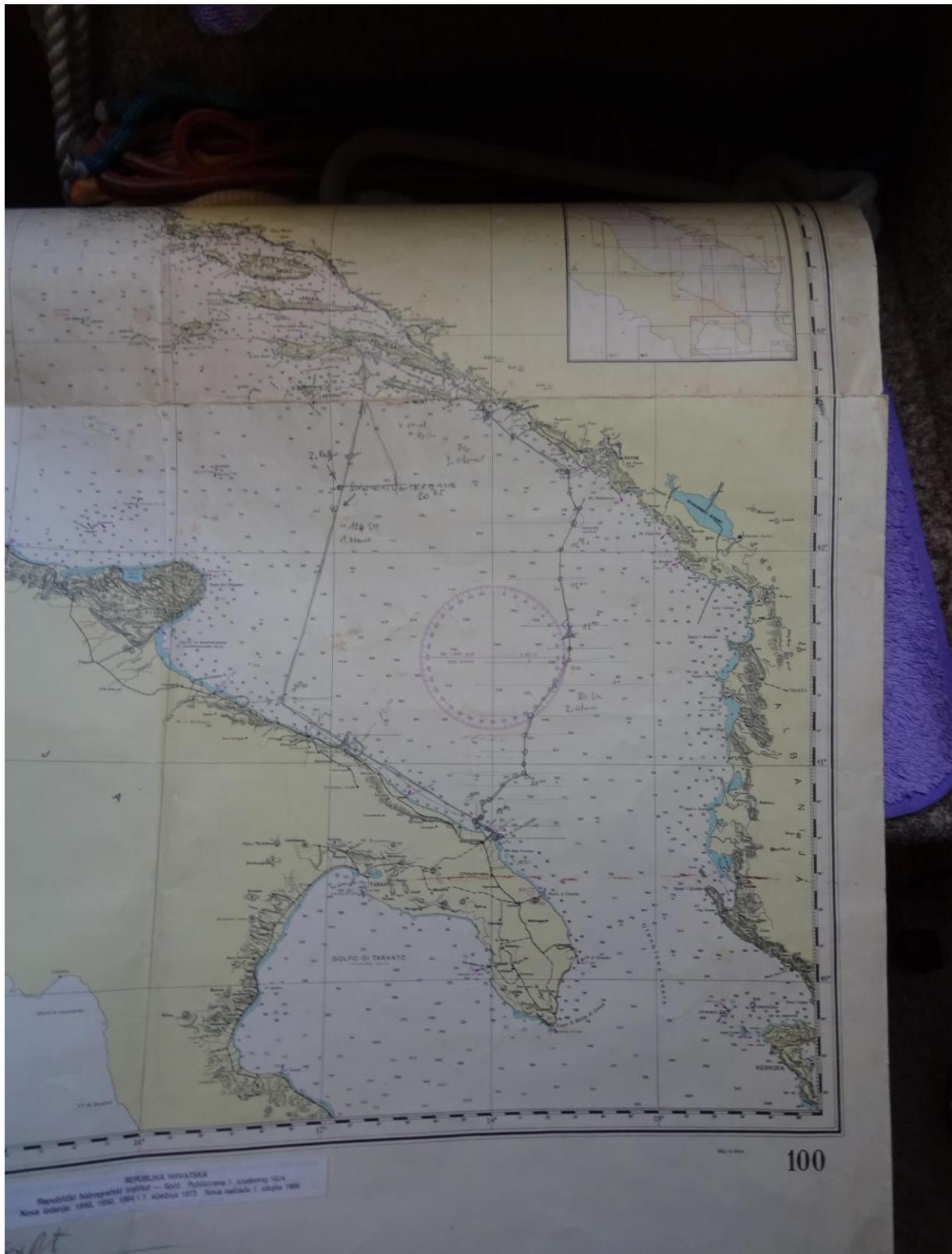
Fast zu Hause...







Fast zurück klemmte das Großsegel und ich musste noch einmal gegen den Wind, um das Segel herunterzuholen...



Teil der kroatischen Karte JADRANSKE MORE 100 mit der geseelten Strecke von etwa 340 sm. 115 Stunden auf See, dabei 36 Motorstunden, zusätzlich 60 Stunden im Hafen Brindisi. Text beendet am 31.1.2018 um 23:00.

