

10. Kapitel

ÄTNA MIT SCHLITTEN

In diesem Winter in Duisburg machen wir uns dauernd Sorgen um *Isafa*. Nicht wegen Guiseppe. Es sind die Nachrichten vom Ätna: Anhaltender Lavaausbruch, Ascheregen, Erdstöße. Wir rufen Guiseppe mehrfach an. Er versichert: „Alles in buono stato.“ *Isafa* wird täglich von der Asche purifiziert und kriegt vor dem Zubettgehen eine „compressa aspirina.“

Auf der Bootsmesse im Januar in Düsseldorf geben wir eine Royal-Windsteueranlage mit Doppelrudersystem in Auftrag, die wir Ostern ebenso wie einen sperrigen Teleskop-Spi-Baum und diversen Kleinkram mit unserem Fluggepäck nach Catania transportieren wollen. Die Flugtickets Düsseldorf-Catania hin und zurück sind auch frühzeitig geordert. Wir werden Ostern etwa eine Woche auf dem Schiff arbeiten, die Windsteueranlage anbringen und erstmals Melkfett statt Antifouling verwenden. Dann werden wir Malta ansteuern und müssen mit einer Fähre wieder zurück nach Catania zum Flughafen.

Diesmal wollen wir auf alle Imponderabilien vorbereitet sein. Wir überlegen den ganzen Winter über, welcher Teil des Motors nach den Gesetzen der Wahrscheinlichkeit als nächstes den Geist aufgeben wird und tippen auf den Wärmetauscher, der in der Hauptsache aus einem Röhrenbündel besteht. In dem Wärmetauscher trifft sich heißes Süßwasser mit kälterem Meerwasser zwecks Kühlung. Die beiden können hier wunderbar ungestört und konspirativ die nächste Schweinerei aushecken.

*Wenn Werra sich und Fulda küssen,
dann werden wir es büßen müssen.
Denn dort entsteht, uns zum Verdruss,
ein neuer Fluss.*

Aber man steckt ja selbst nicht drin und kann mit solchen Voraussagen völlig daneben liegen. Einerseits müssen wir uns auf einen weiteren massiven Angriff von der Wasserseite auf das Schiffsinne einrichten, andererseits kostet so ein Teil fast tausend Euro! Deshalb

verzichten wir auf einen prophylaktischen Kauf dieses noch funktionstüchtigen Aggregats.

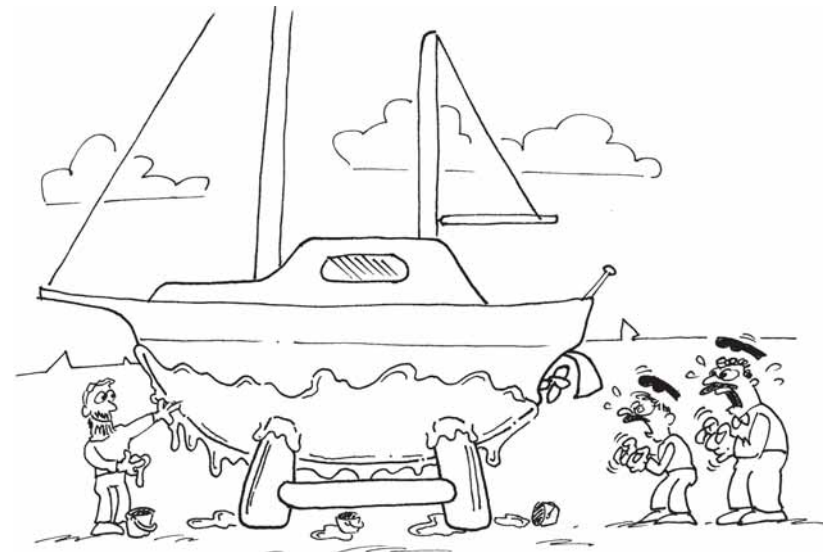
Ostern schleppen wir zusätzlich zu unseren Segeltaschen also keinen Wärmetauscher, sondern lediglich vierzig Kilo Sondergepäck mit nach Catania auf die Grasso-Werft (die besagte Windsteueranlage, Spibaum, ein paar Eimer Melkfett und so weiter).

Abends kommen wir mit unserem Mietauto und großem Gepäck vom Flughafen in der Werft an. *Isafa* steht friedlich in der Ecke auf einem Vertrauen erweckenden Holzgestell. Schwarze Asche ist in sämtliche Ecken und auch durch die Türritzen zentnerweise ins Innere gekehrt.

Ätna im Schiff!

Wir machen uns sofort ans Saugen und Wischen. Noch Wochen später werden wir Ätnaasche in allen möglichen und unmöglichen Winkeln des Schiffes finden.

Es ist schon spät, als wir auf dem dunklen, verlassenem Werftgelände von einem plötzlich aus den Tiefen seines kleinen Fischerbootes auftauchenden älteren Sizilianer angesprochen werden, was wir hier



machten. Wir radebrechen: „Nostra barca *Isafa* — Germania — Buona sera!“ Das überzeugt ihn von der Notwendigkeit, uns gebührend willkommen zu heißen: „Benvenuto!“ Hartnäckig und in zum Teil unwirschem Ton nötigt er uns eine Dose Sprite und ein in braunes Papier eingewickeltes Gebäck auf und ist erst zufrieden, als ich herzhaft hineinbeißt und es wirklich lecker finde. Von unserem Weinangebot können wir ihn allerdings nicht überzeugen. Er geht lieber zurück in seine Koje.

Am nächsten Tag setzen wir uns durch unsere Arbeit der fachlichen Geringschätzung der erschienenen Werftleitung aus: Guiseppa mit Sohn Salvatore. Als wir beginnen, unser Unterwasserschiff mit Melkfett einzureiben, werden wir sehr offen und direkt für bescheuert gehalten und intensiv in Richtung des bewährten Antifouling-Giftauftrages belehrt und beraten. Wir bleiben stur. Gerade, wenn jemand mit Hausnamen Fett (Grasso) heißt, sollte er etwas mehr Verständnis für unser Einfettungsexperiment aufbringen. Ein freundlicher, an seinem Schiff werkelnder Nachbar meint wohl, wir beanspruchten eben das Menschenrecht, Blödsinn zu machen und bietet mir einen aufmunternden Pausenkaffee an. Im Plastikbecher.

Auch beim Flanieren in Catania, bei dem Gitta unglücklich stolpert und auf die belebte Straße stürzt, lernen wir Sizilianer von einer sehr freundlichen Seite kennen. Zwei junge Frauen nehmen besorgt Anteil und bieten an, dass Gitta sich in ihrer nahen Wohnung erfrischen kann.

Als wir wieder am Unterwasserschiff arbeiten, mache ich die Entdeckung, dass das Holzgestell unter *Isafa* Kufen hat und also zur Gattung der Schlitten zu zählen ist. Bald wird uns auch klar, auf welchem Wege unser Schiff an Land und in diese Ecke des Werftgeländes gelangt ist. Mit einem Kran, wie bisher immer, jedenfalls nicht. Als der Rücktransport in Richtung Wasser beginnt, kommen wir aus dem Staunen nicht mehr heraus:

Einen halben Tag lang wird unser sieben Tonnen schweres Schiff von vier Männern mit Hilfe eingeschmierter Eisenbahnbohlen (Altöl), Hunderten von Unterleghölzern, zwei großen Drahtseilmotorwinden, mehreren Wagenhebern und tausend gerufenen Anweisungen (Tira! Tira! Tira!) über dreißig Meter unebenes Werftgelände mit Kurve ruckartig und stückchenweise zum Wasser gezogen. Die hinten nicht mehr gebrauchten Bohlen werden jeweils vor dem Schlitten mittels Klötzen, Keilen und Augenmaß in die Waage gebracht. Ein echter Stapellauf über zahllose aufgestapelte Holzhäufchen.

Das ist kein Mittelalter! Das ist das Altertum! Das alte Ägypten hat so die Steinquader für die Pyramiden geschleppt! Allerdings hatten sie keine Motorwinde, dafür nahmen sie Menschen und Tiere. Am Schluss dieses altägyptischen Schlittenfahrens geht es mit schwungvoller Schussfahrt ins spritzende Wasser — und wir schwimmen.

Die Nacht an der hohen Kaimauer der Werft wird wegen starken auflandigen Windes mit entsprechenden brandungsartigen Wellen, tanzendem Schiff und platt gedrückten Fendern sehr ungemütlich. Mehrere Festmacherleinen scheuern durch. Die Holzreling kracht mehrfach gegen die Mauer. Fender werden dabei abgerissen. Als das am andern Tag so weiter geht, packen wir kurz entschlossen unsere Sachen und hauen ab in die Etna-Marina im Catania-Hafen, wo wir viel ruhiger liegen.

Dort vollzieht sich dann das komplizierte, aber letztlich erfolgreiche Drama des Anbringens der neuen Doppelruder-Windsteueranlage, die Firmeninhaber Kaminski persönlich von Berlin aus in Duisburg vorbeigebracht und erläutert hatte. Wir rangieren *Isafa* ungewohnt rückwärts an den niedrigen Bootssteg, um von dort aus auf dem Bauch liegend die nötigen Bohrungen am schwankenden Schiff vorzunehmen. Gitta taucht dabei tief in den achterlichen Ankerkasten ein.



Vier Edelstahlrohre müssen neun Zentimeter gekürzt werden. Das geschieht am besten auf der Grasso-Werft im Hafen schräg gegenüber. Wir motoren mit dem Gummiboot hin. Als die Rohre gekürzt sind, wir uns freundlich und endgültig dort verabschiedet haben und ich schon voll bekleidet und mit Rucksack (die Rohre!) im Boot sitzend am Außenborder fummle, katapultiert mich der niederträchtig unter meinem Kiel versteckte, plötzlich ob einer in Häfen unüblich hohen, aus niederen Beweggründen anrollenden Welle steif kommende Festmacher eines Nachbarliegers in der in solchen Fällen üblicherweise subjektiv empfundenen Zeitlupe hinterrücks ins kalte Nass.

Instinktiv reiße ich den linken Arm hoch, um meine vielleicht nicht wasserdichte Uhr zu retten. Der Rucksack ist Gott sei Dank gut verschlossen, das Wasser wärmer als erwartet, das Feixen der Beobachter erträglich und *Isafa* und trockene Klamotten nicht fern.

Sehr stolz sind wir, als die Windsteueranlage perfekt sitzt und es uns mit einer selbst erdachten neuartigen, ja revolutionären Technik, einer Kombination aus Davits und Besanfall, gelingt, unser Gummiboot ohne weitere Komplikationen sicher, hoch und in gehörigem Abstand dazuzuhängen.

II. Kapitel

SÜSSWASSER, BRACKWASSER, LÖSCHWASSER

Diesem Hochgefühl des Gelingens muss und wird ein Niederschlag auf dem Fuße folgen: Als ich am nächsten Morgen, Karsamstag, beim Aufstehen mit meinem rechten nackten Fuß den Boden neben unserer Doppelkoje berühre, macht es plitsch. Als ich gleich darauf den linken Fuß hinstelle, macht es platsch. Der ganze Teppichboden ist wassergesättigt. Die Anlage eines Stausees im Schiff. Ein Binnengewässer. Die schräge, stoffbeklebte Seitenwand des nebenliegenden Achterklos ist auch klätschnass.

Wasser im Schiff!

Geschmackstest: süßes.

Was sagt uns also dieses süße, kleine, binnenschiffige Vorkommnis? In der Nacht zum Karsamstag muss es draußen geregnet haben und irgendwo muss das Regenwasser trotz Coelan-Beschichtung eine Stelle, einen bisher verborgenen Pfad gefunden haben und ihn mit der ihm eigenen Nonchalance gegangen sein. Das Wasser ist ein echter Pfadfinder. Neue Pfade finden und jeden Tag eine gute Tat. Herzlichen Dank!

Wir entsorgen den Teppichboden, entfernen mühsam mit dem Spachtel den durchgeweichten Klowandstoff, vertreiben uns die Zeit mit Föntrocknung und gehen auf Stellensuche. Schließlich finde ich einen Haarriss im Teakdeck. Das heißt: Ich habe die Stelle. Das heißt weiter: Ich bekomme Arbeit. Ich werde, was ich schon immer werden wollte: Dichter.

Das Dichten schafft mir stets Plaisir:

Ich dichte da und dort und hier:

Ich dichte ab, ich dichte zu.

Zuweilen, manchmal, ab und zu.