Wind, Sonne, Meer

Abenteuer. Auf eigenem Kiel will der Oberösterreicher Michael Puttinger Afrika umrunden und hat die erste Hälfte bereits geschafft. Mit Verena Diethelm sprach er über geplatzte Dieselschläuche, Geburtstagswünsche aus der Luft und seinen unverhofften Covid-Job auf den Malediven

FOTO: MICHAEL PUTTINGER

Einöde. *Einsame Ankerplätze sind in Dschibuti leicht zu finden. Hier im Bild die Walhaibucht im Golf von Ghoubbet-el-Kharab samt beeindruckender Vulkanlandschaft*

Erleichterung. *Nach 17 Tagen alleine auf See freute sich Michael Puttinger (rechts) auf den Landfall in den Seychellen. Im Suezkanal (unten) sorgte ein Keilriemenriss für Nervenkitzel*

Lieblingsplatz. *In der Baie Ternay an der Westküste von Mahé fühlte sich die Crew der Webik trotz Pandemie pudelwohl*

Sobald sich die Blätter an den Bäumen zu bewegen beginnen, wird Michael Puttinger unruhig. Ab sieben Knoten Windgeschwindigkeit hält ihn nichts mehr am Schreibtisch. Wind ist das bestimmende Element im Leben des Seglers, Kiters und Foilsurfers; sogar seinen Beruf hat er passend dazu gewählt und sich als Elektrotechniker auf Windkraftanlagen und andere erneuerbare Energien spezialisiert.

Bereits während seines Studiums der Elektrotechnik und Wirtschaft an der TU Graz arbeitete Puttinger an Projekten zum Einsatz von Erneuerbaren Energien in Ägypten und entdeckte dort eine weitere Leidenschaft: „Afrika hat mich sofort fasziniert und ich wollte unbedingt mehr davon sehen", erzählt der 31-Jährige, der mit 13 bei einem Törn mit seinem Onkel mit dem Segelvirus infiziert wurde. Die Verbindung dieser beiden Leidenschaften gipfelte im Traum, eines Tages auf eigenem Kiel Afrika zu umrunden: „Segeln ist für mich der einzig authentische Weg, um diesen Kontinent zu entdecken und auch Länder abseits der Standardrouten kennenzulernen."

Daher reist Puttinger unmittelbar nach dem Abschluss des Masterstudiums nach Kroatien, um sich nach einem eigenen Boot umzuschauen. Die Wahl fällt auf eine 30 Jahre alte Sunbeam 34S namens *Webik*. In Folge verschwendet er kaum Zeit mit langwierigem Herumbasteln, sondern investiert nur ein bisschen in neue Sicherheitstechnik, Elektrik, stehendes Gut sowie ein Großsegel und legt im Sommer 2019 in Pula ab. „Ein Boot ist nie fertig. Ich hab' genau gewusst, dass ich das jetzt machen muss, bevor sich die Prioritäten im Leben verschieben, und daher vieles erst unterwegs erneuert", erkärt Puttinger seinen Ansatz.

All-In-Lösung

Anders als die meisten Blauwasser-Segler ist der Wind- und Solarkraft-Spezialist kein Aussteiger, sondern arbeitet an Bord weiter an seinen Projekten. „Die sind einfach zu spannend, um damit aufzuhören", beteuert Puttinger. Nachdem er sich von Kroatien über Montenegro, Albanien, Griechenland und den Suezkanal ins Rote Meer vorgearbeitet hat, legt der Wind-Junkie einen längeren Zwischenstopp in El Gouna, Ägypten ein. Er beschäftigt sich mit Solar- und Berufsbildungsprojekten und hilft mit, das Charter- und Ausbildungsunternehmen Red Sea Sails aufzubauen.

FOTOS: MICHAEL PUTTINGER

Im Februar 2020 setzt Puttinger seine Reise fort und bricht gemeinsam mit Zakaria, einem langjährigen ägyptischen Freund, Richtung Dschibuti auf. Möglichkeiten für einen Zwischenstopp gibt es auf dieser Strecke kaum. Eritrea, Saudi-Arabien und Jemen will Puttinger meiden, er hält sich an die westliche Küste des Roten Meeres.

Im Süden von Ägypten, an der Grenze zum Sudan, platzt die Dieselleitung und hundert Liter Treibstoff entleeren sich in die Bilge. Zum Glück ist ein Freund zufälligerweise gerade in der Nähe auf einem Tauchsafari-Boot unterwegs und kann mit ein paar Kanistern aushelfen. Trotzdem muss Puttinger mit dem Sprit ab nun äußerst sparsam umgehen.

Prompt kommt es an der ungünstigsten Stelle am südlichen Ausgang des Roten Meeres, im Nadelöhr zwischen Eritrea und Jemen, zu einer brenzligen Situation, wobei sich zu allem Überfluss auch noch der Nordost-Monsun aus dem Indischen Ozean durchsetzt. „Wir hatten keinen Sprit, rundherum Riffe, schlechte Seekarten und befanden uns mitten in einer Hauptverkehrsroute für die Großschifffahrt mit einer 90-Grad-Kurve, in der sich Frachter gegenseitig überholen", erinnert sich Puttinger. Ankern scheint ihm in diesen Gewässern zu unsicher zu sein und so müssen die beiden Abenteurer in den sauren Apfel beißen: „Wir haben uns vom Land freigesegelt und in einer Nacht 30 Wenden gemacht. Einer hatte ständig das AIS im Blick und funkte mit den Frachtern, der andere hat gesteuert", erzählt Puttinger.

Die Erleichterung ist groß, als in Dschibuti, der Hauptstadt des gleichnamigen ostafrikanischen Staates, der Anker fällt. Bevor Puttinger zurück zur Arbeit nach Ägypten fliegt, erkundet er mit seiner Freundin Verena Malcher noch den Golf Ghoubbet-el-Kharab.

Alleingang

Mitte März schwappt die Corona-Pandemie über die Welt und macht auch vor Afrika nicht Halt. Ein Staat nach dem anderen schließt die Grenzen und stellt den Flugverkehr ein. „Plötzlich hat es geheißen, der letzte Flug nach Dschibuti geht in fünf Stunden. Wenn ich den nicht erreicht hätte, hätte ich *Webik* mehrere Monate unbeaufsichtigt in einem Kohlenhafen mit einem Meter hoher Welle stehen lassen müssen. Das ist wie ein Porsche Cabrio mit offenem Verdeck im Winter in einem Slum zu parken. Sie wäre

Arbeitsplatz. *So gemütlich wie in Tadjoura, der ältesten Stadt Dschibutis (oben), war es auf den Malediven (rechts) nicht mehr. Zu sehen sind Anchorwoman Verena und Jibbey von Swimsol Maledives bei der Arbeit mit den Solarpaneelen*

gestohlen worden oder kaputt gewesen", erinnert sich der Oberösterreicher mit Schaudern.

Der Skipper schafft es im letzten Moment zu seiner *Webik* zu kommen, aber die Überstellungscrew hängt zu Hause im Lockdown fest. Inzwischen spitzt sich die Lage im Kohlehafen von Dschibuti zu. Es ist weder Wasser noch Diesel zu bekommen, auch die Versorgung mit Lebensmitteln funktioniert mehr schlecht als recht. Für 50 Dollar erhält Puttinger von einem zweifelhaften Agenten ein paar Bananen und zehn angeschlagene Eier. Hier zu bleiben, macht keinen Sinn. In einer Nacht- und Nebelaktion fährt er mit dem Dingi versteckt zwischen zwei Fischerbooten an Land, lässt sich mit einem Taxifahrer zur nächsten Tankstelle bringen und kehrt im Dunkeln mit einigen Dieselkanistern zurück. Puttinger, dessen längste Soloetappe bisher von Biograd nach Split führte, stellt sich darauf ein, dass er alleine auf die Seychellen segeln muss. Er wartet ein geeignetes Wetterfenster ab und wirft am 24. März 2020 die Leinen los. „Es war ein komisches Gefühl. Rundherum herrschte strengster Lockdown und ich konnte die ultimative Freiheit genießen", beschreibt Puttinger seine Lage. Bis er tatsächlich genießen kann, dauert es allerdings ein bisschen: „In den ersten drei Tagen habe ich nicht in den 30-Minuten-Schlaf-Rhythmus gefunden und so gut wie gar nicht geschlafen. Dementsprechend war ich komplett fertig."

Im Golf von Aden läutet plötzlich das Iridium-Satellitentelefon, das immer nur eine halbe Stunde pro Tag eingeschaltet ist, um SMS empfangen zu können. Aus einem Flugzeug meldet sich ein deutscher Offizier, der im Rahmen der Atlanta-Mission der Europäischen Union an einer Übung teilnimmt. Nach einer kurzen Unterhaltung gratuliert der Soldat Puttinger schließlich zum 30. Geburtstag, den er alleine am Ozean feiern muss, und dreht wieder ab.

Abgesehen von einem kurzen Boxenstopp auf der Insel Sokotra, wo er das Backbord-Navilicht neu verkabeln muss, läuft es im Indischen Ozean nach dem mühseligen Aufkreuzen im Golf von Aden mit gerefftem Großsegel und Genua wie am Schnürchen: „Der Kurs hat genau gepasst. Ich bin wie auf Schienen gesegelt und hab keine einzige Wende machen müssen. Das war wie Rosenwind am Attersee." Weiter südlich wird der Wind schwächer, in Äquatornähe kommt der Gennaker zum Einsatz.

Ab Bird Island, 50 Seemeilen von Victoria, der Hauptstadt der Seychellen, entfernt, wird die *Webik* von der Küstenwache eskortiert, die ein paar Tage davor per Funk Kontakt mit dem Österreicher aufgenommen hat. Nach 1.900 Seemeilen und 17 Tagen auf See erreicht Puttinger Anfang April schließlich den Outer Harbour von Victoria. Der Empfang ist aber alles andere als herzlich. Die Behörden teilen ihm mit, dass er nicht auf den Seychellen bleiben darf. Er habe 36 Stunden Zeit, um sich zu verproviantieren und dann das Land zu verlassen. Nur wohin? Zu diesem Zeitpunkt hat nur noch Tansania seine Grenzen offen. Aber würde das nach einer mindestens acht Tage dauernden Überfahrt immer noch so sein? Außerdem kann Puttinger keinen Kontakt zu einem Agenten herstellen, der ihm Proviant für eine Überfahrt beschaffen könnte.

Plan B. *Land in Sicht! Statt Madagaskar wird die Insel Mayotte, ein Stück Europäische Union mitten in Afrika, angesteuert (ganz links)*

Piratensender

Not macht erfinderisch. Puttinger droht mit seinem letzten Iridium-Guthaben von fünf Minuten, die europäischen Behörden zu verständigen und, wenn das nicht nütze, in Hungerstreik zu treten. „15 Minuten später war ein Lotsenboot mit Essen da und man hat mir vom Hafenmeister frohe Ostern ausgerichtet", lächelt Puttinger. Außerdem lässt man ihn wissen, dass sein Fall nach den Feiertagen behandelt werden würde.

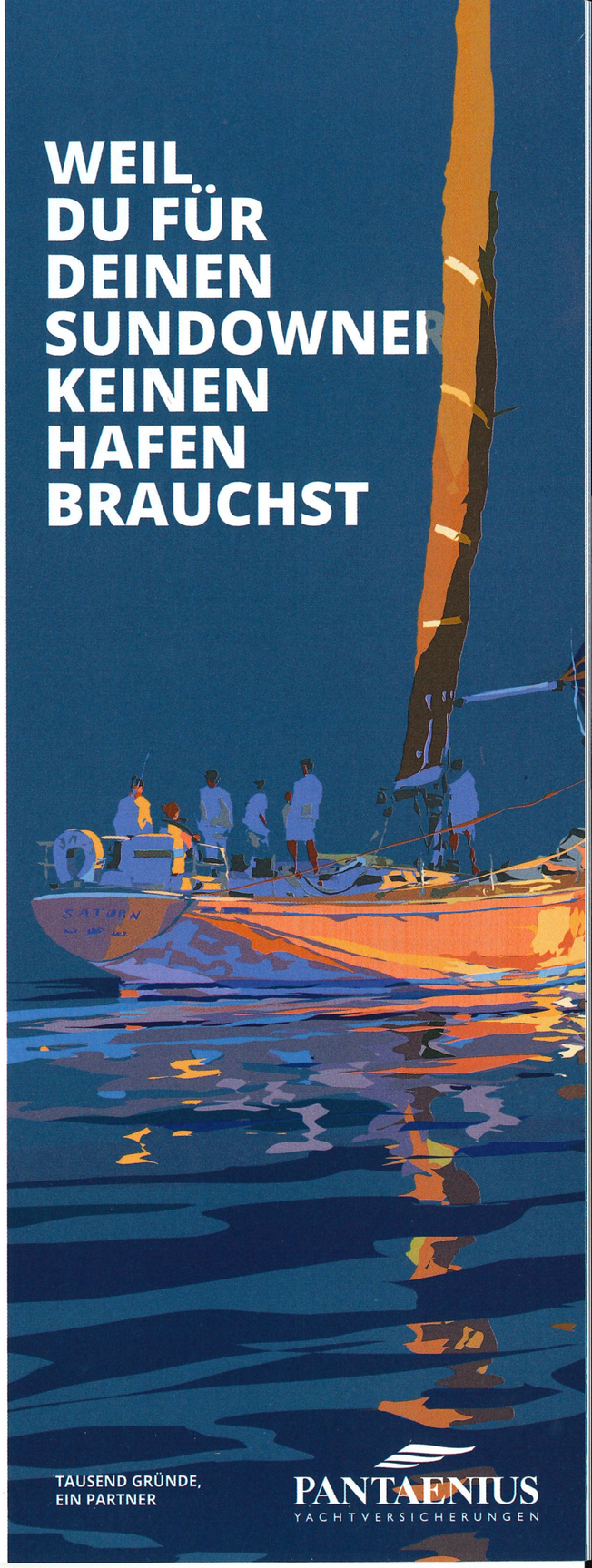
Ohne lokale SIM-Karte ist der Funk das einzige Kommunikationsmittel nach außen. Um auf sich aufmerksam zu machen, spielt Puttinger jeden Tag zum Sonnenuntergang auf Kanal 6 auf seiner Ziehharmonika. Der Plan geht auf: Bald kommen die ersten Segler vorbei und helfen mit Besorgungen. Da sie sich schon vor dem Lockdown in den Seychellen aufgehalten haben, dürfen sie sich im Gegensatz zu Puttinger frei bewegen. Über Funk lernt er auch einen Franzosen kennen, der ihm eine sichere Boje im Yachtclub vermittelt. Nach 20 Tagen Quarantäne schafft es der Oberösterreicher auf einen von der britischen Botschaft für gestrandete Touristen vermittelten Rückholflug und tritt die Heimreise nach Österreich an.

Puttinger genießt gerade den Sommer zu Hause im Salzkammergut, als er von der Firma Swimsol kontaktiert wird. Das österreichische Unternehmen betreibt auf den Malediven Groß-Solaranlagen, die teilweise im Wasser verankert sind und dringend gewartet werden müssten. Dafür hätte ein Techniker aus Österreich eingeflogen werden sollen, das erwies sich aber aufgrund der Quarantänebestimmungen als nicht praktikabel. „Der wäre einen Monat vor Ort gewesen und hätte noch kein einziges Mal einen Schraubenzieher in der Hand gehabt", beschreibt Puttinger das Dilemma.

Der studierte Elektrotechniker nimmt die Wartungsmission, die er als „perfekten Covid-Job" bezeichnet, an, fliegt gemeinsam mit Freundin Verena, einer Ärztin und Apnoe-Taucherin, im November 2020 auf die Seychellen und segelt von dort auf der *Webik* Richtung Malediven. Als sie nach zehn Tagen Überfahrt ankommen, sind sie die ersten Segler, die seit Ende des Lockdowns einreisen. „Wir haben auf den Malediven nur ganz wenige andere Segler gesehen. Das Revier ist sehr anspruchsvoll. Die Seekarten sind nicht verlässlich und die Situation ist extrem dynamisch. Sandbänke verschieben sich, im Herbst sind sie da, im Sommer schon nicht mehr," erzählt Puttinger, der daher für die Navigation Satellitenbilder zu Hilfe nimmt und auf das eng gestrickte Netzwerk der Cruising-Community zurückgreift.

Auch die Arbeit an den fünf Photovoltaik-Anlagen, deren Verankerungssysteme gewartet und teilweise getauscht werden müssen, ist keine einfache Angelegenheit. „Die Module stehen nicht fix am Boden, sondern sind starken Strömungen und großen Beanspruchungen ausgesetzt. Die

FOTOS: MICHAEL PUTTINGER



Netzunabhängig. *In der Schule von Chitondo werden 700 Kinder unterrichtet, die dank des gemeinnützigen Projekts Solar Learning Zugang zu Sonnenenergie erhalten. Die Initiative kann mit Spenden unterstützt werden. Infos dazu unter https://solar-learning.org*

Sache ist komplex und die Arbeiten müssen mit hoher Expertise durchgeführt werden. Ein echter Knochenjob. Man arbeitet viel unter Wasser, bei Wind und Welle ist das ganz schön anstrengend", erzählt der Spezialist für Erneuerbare Energien, der bei den Arbeiten von seiner Freundin und lokalen Helfern unterstützt wird.

Erschwerend kommt hinzu, dass Puttinger und seine Crew sich zwar mit der Yacht frei bewegen, aber nicht an Land gehen dürfen. Ersatzteile und Werkzeug müssen daher mit dem Dingi an Bord gebracht werden und die *Webik* gleicht zeitweise mehr einem Ersatzteillager als einer Yacht. Einige Materialien sind auf den Malediven auch nicht bekannt oder verfügbar und müssen erst eingeflogen werden, wie etwa die Taue und Leinen von Robline, mit denen die schwimmenden Module verankert werden.

Die schwimmenden Solaranlagen sind auf mehrere Resorts und lokale Dörfer verteilt und so muss das Wartungsteam zwischen dem Nord Male Atoll, Dharavandoo, Baa Atoll, Süd Ari Atoll, Süd Male Atoll und Guidhoo Atoll pendeln. „Die seglerische und berufliche Komponente zu koordinieren, war nicht einfach. Die Entfernung zwischen den Atollen hat manchmal 150 Meilen betragen und so super zum Segeln sind die Malediven nicht. Es ist sehr oft kein Wind und dann schnell zu viel Wind", sagt der Skipper der *Webik*. Zwei Monate arbeiten Puttinger und seine Crew durch, bis die Solaranlagen wieder sicher verankert sind. „Das war nur mit einem Segelboot möglich. Es ist schon cool, dass das so funktioniert hat. Die Corona-Krise hat den Mehrwert des Segelns erst so richtig aufgezeigt", freut sich Puttinger.

Türöffner

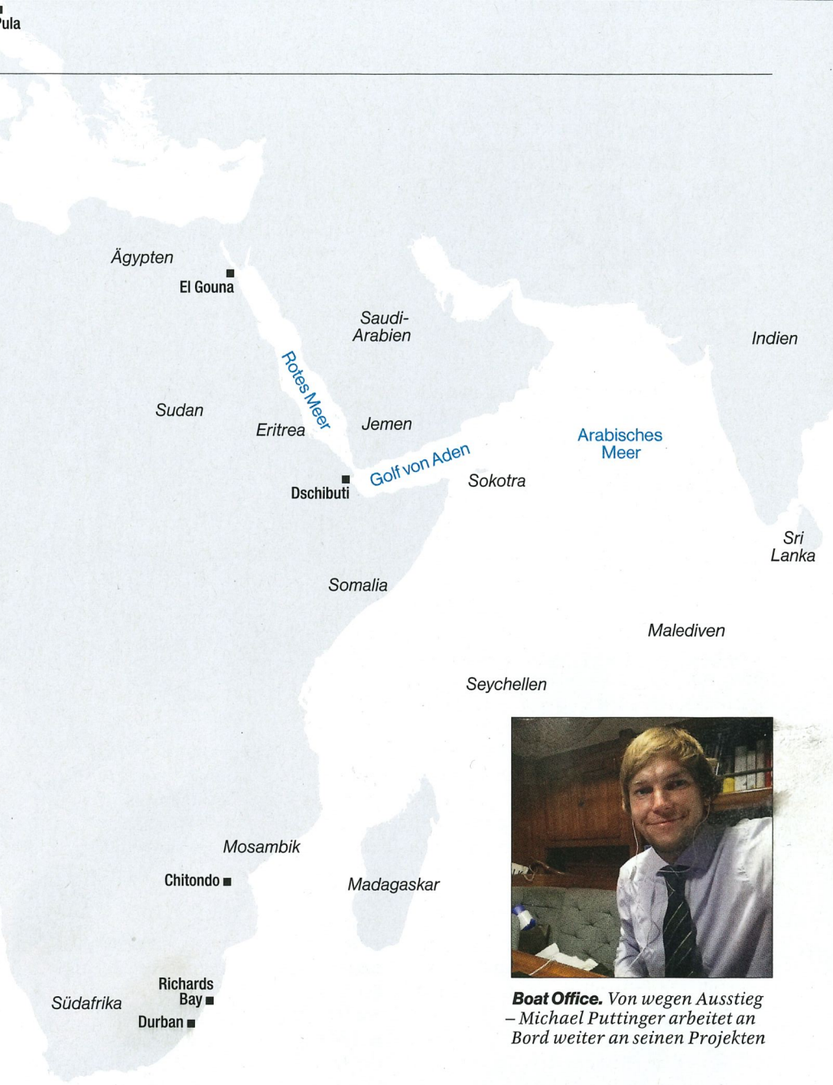
Nach der Wartungsmission kehrt die *Webik* Anfang 2021 wieder zurück auf die Seychellen, wo sie im Trockendock ein wenig Pflege bekommt und fit für die nächsten Etappen der ursprünglich auf 1,5 Jahre ausgelegten Reise gemacht wird. Nach ein paar Urlaubstörns mit Verwandten bringt dann der Job wieder einen Mehrwert. Auch im Archipel der Seychellen, wo ausschließlich Dieselgeneratoren für Strom sorgen, ist die Energiewende ein Thema. Puttinger klappert einige Inseln ab und bringt Sensoren aus, die Wellen, Strömung und Gezeiten messen. So will er herausfinden, ob es sich um geeignete Standorte für schwimmende Solaranlagen handeln könnte. Davon bekommt die Island Development Company Wind und stellt Puttinger eines der heiß begehrten Landing Permits für die Outer Islands aus. „Das war ein Traum. Diese Permits sind sehr schwer zu bekommen. Wir sind dort gelandet wie die Außerirdischen, aber von den Einheimischen herzlich willkommen geheißen worden", berichtet Puttinger über seinen Ausflug auf die Amiranten, das Poivre-Atoll, das Cosmoledo-Atoll und die Insel Assomption. Viel Zeit um sich umzusehen hat der Oberösterreicher allerdings nicht. Auf den meisten Inseln ist er nur für einen Tag. Er erhebt Daten über Energieverbrauch und -effizienz und schaut sich an, wie groß etwaige Photovoltaik-Anlagen sein müssten und wo man diese platzieren könnte.

Nach getaner Arbeit geht es über Mayotte weiter nach Mosambik. Der geplante Zwischenstopp auf Madagaskar muss ausfallen, da der Inselstaat wegen der Pandemie noch immer seine Grenzen geschlossen hält. In Inhambane lässt Puttinger die *Webik* einige Tage alleine vor Anker und macht sich auf den Weg nach Chitondo. In dem kleinen Dorf im Landesinneren unterstützt der Elektrotechniker das gemeinnützige Projekt Solar Learning. Es verfolgt das Ziel, den Bewohnern Know-how für autonome Energie-Erzeugung zu vermitteln. Derzeit wird eine Solarpumpe für den Brunnen installiert und die Schule, eine Hüttenansammlung ohne Strom- und Wasserversorgung, in der im Schichtbetrieb 700 Kinder unterrichtet werden, mit Solar-Baukits ausgestattet. „Die Schüler bekommen außerdem einen kleinen Akku, den sie in der Schule anstecken und die Energie dann daheim beim Lernen nutzen können. Es soll auch eine Motivation sein, dass mehr Kinder in die Schule kommen und sich am Unterricht beteiligen", beschreibt Puttinger die Idee hinter Solar Learning.

Weiter geht es zur Wild Coast, den südafrikanischen Küstenabschnitt von Port Edward bis East London, der seinen Namen nicht umsonst trägt und von zahlreichen Schiffswracks gesäumt ist. Hier münden viele Flüsse, deren Strömung in Kombination mit starkem Südwind eine gefährliche Mischung ergibt. „Die Wild Coast ist die zweitgefährlichste Küste für Segler und man hört viele Horrorgeschichten. Man braucht ein gutes Wetterfenster, das zwei Tage keinen starken Südwind vorhersagt, denn bei einem Gegenstrom von fünf Knoten kann man nicht einfach umdrehen", sagt Puttinger.

Einen ersten Vorgeschmack auf die schwierigen Segelbedingungen weiter im Süden erhalten Puttinger und seine Freundin auf dem Weg nach Richards Bay. Die ersten zwei Tage erwischen die beiden perfektes Segelwetter. „Wir sind am Wind gestartet, dann ist der Wind immer achterlicher gekommen und hat auf 30 Knoten zugelegt. Wir sind teilweise mit zehn Knoten Speed dahingesurft. Aber plötzlich war der Wind von einer Sekunde auf die andere weg und wir sind im Schwell ausgerollt. Ich bin gleich nach vorne gehastet und habe ein Reff eingebunden", erzählt Puttinger. In der Nacht legt der Südwind auf mehr als 40 Knoten zu und es blitzt immer wieder. Mit viel Glück – 20 Meilen entfernt trifft der Blitz einen französischen Segler – kommt die *Webik* sicher in Richards Bay an.

Derzeit wartet das Segler-Paar in Durban, im ältesten Segelclub Südafrikas, wo die *Webik* für zwei Wochen eine Gastmitgliedschaft genießt, auf ein passendes Wetterfenster, um die Reise entlang der Wild Coast fortsetzen zu können. Wie es weiter geht, steht in den Sternen. Eigentlich wollte Puttinger über Weihnachten nach Österreich fliegen, aber Reisebeschränkungen aufgrund der kürzlich entdeckten Omikron-Virusvariante erschweren die Planung. Wie so oft sorgt Covid also für unerwartete Wendungen – glückliche und weniger glückliche. ■



Boat Office. *Von wegen Ausstieg – Michael Puttinger arbeitet an Bord weiter an seinen Projekten*

FOTOS: MICHAEL PUTTINGER